



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 023 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 29 avril 2014

Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 29 avril 2014

•(0845)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): Je déclare la séance ouverte.

Laissez-moi commencer par souhaiter la bienvenue à nos témoins. Merci d'être venus, messieurs.

Sans plus tarder, je vais donner la parole à MM. Powers et Boissonneault, de l'Association canadienne des chefs de pompiers. Vous disposez de 10 minutes ou moins, quand vous voudrez.

M. Paul Boissonneault (premier vice-président et chef de pompier, Service de sécurité incendie du Comté de Brant, Association canadienne des chefs de pompiers): Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous. Je m'appelle Paul Boissonneault et suis chef de pompiers du comté de Brant, en Ontario, ainsi que premier vice-président de l'Association canadienne des chefs de pompiers.

Au nom de l'ACCP, des chefs de pompiers et des pompiers de partout au Canada, je voudrais remercier le comité de nous donner l'occasion, en tant que premiers intervenants, de donner notre opinion sur le transport des marchandises dangereuses et la sécurité ferroviaire.

Le déraillement tragique s'étant produit à Lac-Mégantic a cristallisé l'attention sur les répercussions d'incidents impliquant des matières dangereuses sur la sécurité publique et l'environnement. Le service d'incendie de Lac-Mégantic et les services d'incendie avec lesquels existait une entente d'entraide ont accompli un travail remarquable quand ils ont affronté un des plus gros et des plus dangereux incidents impliquant des matières dangereuses dans l'histoire récente au Canada.

Les personnes rassemblées aujourd'hui dans la salle partagent la responsabilité d'atténuer les risques liés au transport des marchandises dangereuses au Canada. À cet effet, il nous faut un système comportant des mesures préventives et des protections, y compris des mesures législatives, mais aussi un programme d'inspection et de conformité, un partage d'information, de la formation et des pratiques d'exploitation sûres afin de garantir la sécurité des communautés.

Quel est le but de notre témoignage? De mieux vous faire comprendre la composition, les capacités et les besoins des services d'incendie au Canada et de vous faire part de nos recommandations en matière d'action.

Pour commencer par les services d'incendie au Canada, ils sont nombreux à partager une caractéristique importante: le fait que des lignes de chemins de fer traversent les communautés qu'ils protègent. Lorsque se produit un accident, ils sont presque forcément les premiers intervenants sur place. Mettons les choses en contexte.

Il y a au Canada environ 3 500 services d'incendie, dans des collectivités de toutes tailles; sur ce nombre, 3 200 sont des services

d'incendie de volontaires. Sur les 120 000 pompiers du Canada, 80 % sont des bénévoles, c'est-à-dire des hommes et des femmes ayant des enfants à plein temps et des obligations familiales, qui se portent volontaires pour aider à protéger leur collectivité.

Vu la diversité de tailles, de ressources et de responsabilités de ces services, une intervention liée à des matières dangereuses constitue uniquement l'une des urgences pour lesquelles un service d'incendie doit se préparer. La plupart du temps, notre formation sur les matières dangereuses repose sur la NFPA 472: normes régissant la compétence de répondants aux incidents impliquant des matières dangereuses ou des armes de destruction massive (National Fire Protection Association). Elles comportent trois niveaux de formation ou compétence.

Il y a tout d'abord le niveau du personnel qui découvre l'incident, puis celui des intervenants opérationnels et enfin celui des techniciens. Vu le coût élevé des exigences de formation, la plupart des services d'incendie ne dépassent pas le niveau de la découverte, qui leur donne essentiellement la capacité de reconnaître les matières dangereuses, de se protéger, de faire appel à du personnel qualifié et de sécuriser le secteur. Dans les régions rurales, comme de raison, les lacunes en matière de formation et de ressources sont bien plus importantes. Les services d'incendie comptent énormément sur les plans d'intervention d'urgence ou les entreprises dotées d'un tel plan pour un apport d'expertise technique spécialisée, ainsi que de ressources logistiques et tangibles nous permettant d'atténuer un incident.

La semaine dernière, l'ACCP a applaudi l'annonce faite par la ministre des Transports Lisa Raitt. Le gouvernement du Canada exigera désormais des plans d'intervention d'urgence pour l'expédition par rails de pétrole brut, d'éthanol et d'autres produits liquides inflammables spécifiés. Cela permettra aux premiers intervenants confrontés à un incident impliquant des matières dangereuses de haut risque d'avoir accès à des capacités d'intervention spécialisées.

C'était une des recommandations clés faites par les chefs de pompiers ayant participé au Comité consultatif sur la politique générale relative au transport de marchandises dangereuses ou au groupe de travail sur les plans d'intervention d'urgence. L'établissement d'un groupe de travail pour étudier les exigences en matière de plans d'intervention d'urgence figurant dans la demande est une mesure importante pour l'amélioration des systèmes d'intervention d'urgence au Canada. Dans le cadre de la planification graduelle des plans d'intervention d'urgence à laquelle nous procédons, nous estimons qu'il conviendra de discuter plus avant de certains éléments du système et des actions nécessaires pour atténuer les incidents à venir.

Pour ce qui est des exigences en matière d'interventions liées à des matières dangereuses, les planificateurs envisagent plusieurs aspects clés nécessaires pour gérer la situation: information, formation, ressources et planification. Pour le comité aujourd'hui, nous allons nous attacher à quelques programmes et idées dans ces domaines qui, selon nous, sont particulièrement importants.

Commençons par l'information et par la ressource précieuse que constitue le Centre canadien d'urgence transport, CANUTEC. CANUTEC joue un rôle essentiel en matière d'intervention d'urgence et de planification partout au Canada, surtout dans les zones rurales. CANUTEC est l'équivalent pour un premier intervenant d'un appel 911 pour un incident impliquant des matières dangereuses. Son Guide des mesures d'urgence fait autorité comme référence de base et ses chimistes professionnels expérimentés disponibles 24 heures sur 24 sont en mesure d'aider les premiers intervenants en leur fournissant des conseils et de l'information réglementaire en cas d'accident impliquant des matières dangereuses.

● (0850)

Nous le répétons: Il est primordial de maintenir ce service et, à vrai dire, de le renforcer, pour que les premiers intervenants continuent à protéger les Canadiens, l'environnement et à se protéger eux-mêmes.

Il a été suggéré que les compagnies de chemins de fer fournissent des données en temps réel sur les trains devant traverser leurs territoires à chaque municipalité. Nous pensons que ce n'est pas faisable et que ce serait une perte de temps, vu les milliers de déplacements ferroviaires se produisant chaque jour au Canada, à 99,9 % sans incident.

Toutefois, quand il se produit effectivement un déraillement, le service d'incendie doit avoir un accès immédiat aux renseignements figurant dans le manifeste du train, aux fiches signalétiques et aux coordonnées des agents de mesures correctrices, qui ont une connaissance spécialisée des matières dangereuses impliquées. C'est le rôle que CANUTEC peut et doit jouer pour toutes les municipalités. L'ACCP estime que c'est à ce titre que Transports Canada a une responsabilité essentielle d'aide aux premiers intervenants pour atténuer avec sécurité un incident.

En matière de formation, avant la tragédie de Lac-Mégantic et les incidents s'étant déroulés ensuite aux États-Unis et au Canada, les dangers présentés par de gros volumes de pétrole brut n'avaient pas été identifiés comme nécessitant une formation et un équipement spéciaux pour les pompiers municipaux. Mais il est impératif que nous fournissions aux pompiers la formation et l'équipement appropriés pour faire face à ce type d'incident.

L'ACCP a collaboré avec différents acteurs du secteur pour élaborer et promouvoir des programmes de formation destinés aux services d'incendie, aux responsables municipaux et aux responsables de la planification d'urgence. Citons parmi l'information: la formation sur le commandement des interventions sur le lieu d'un déraillement, fournie par le CN aux pompiers; l'Association canadienne de l'industrie de la chimie et son programme d'aide en cas d'urgence des transports; ainsi que le Conseil de la sécurité en fertilisation, qui a élaboré et distribué des programmes de formation sur l'ammoniac anhydre.

La lutte contre des incendies de liquide inflammable requiert une formation et un équipement spéciaux qui, jusqu'à présent, n'étaient pas inclus dans les programmes. Elle doit maintenant être élaborée et assurée effectivement partout au Canada grâce à un programme national standardisé. L'ACCP travaille activement avec les autres intéressés à la promotion de ces ressources auprès de nos membres,

ainsi qu'à l'élaboration de nouveaux programmes. Pour assurer une formation de base aux milliers de pompiers, nous pensons que le recours à un programme axé sur le Web sera la façon la plus efficace de transmettre l'information. Il faudra une formation pratique supplémentaire; elle devrait être coordonnée par les compagnies des chemins de fer et les services d'incendie à l'échelle régionale, afin d'optimiser le nombre de pompiers pouvant être inclus en fonction des ressources de formation disponibles.

En matière de ressources et de planification, il ressort de nos discussions avec nos membres et les autres intéressés deux problèmes majeurs: l'accès à des ressources organisées et des normes de coordination et de planification. Il y a un fait qu'il ne faut surtout pas perdre de vue: une partie du processus de planification de l'évaluation des risques en cas d'urgence consiste à déterminer les capacités opérationnelles requises.

Ces capacités opérationnelles reposent sur trois éléments techniques clés: premièrement, la quantité de concentré de mousse de classe B disponible pour rabattre les vapeurs ou éteindre le feu; deuxièmement, l'approvisionnement en eau disponible pour fabriquer le produit fini, vu que la mousse anti-incendie de classe B consiste d'eau à 94 ou 97 %, en combinaison avec le concentré de mousse; troisièmement, les appareils d'injection et d'application pour diriger un jet de mousse sur le danger. Une application de mousse réussie permettant d'éteindre un feu requiert des intervenants formés, compétents, en mesure d'évaluer ces situations et d'effectuer les tâches requises.

En matière de planification, nous pensons qu'il est nécessaire de standardiser un processus de commandement des interventions sur le lieu d'un incident ferroviaire, pour coordonner la planification d'urgence et identifier les rôles et responsabilités des municipalités, des sociétés ferroviaires, des producteurs et du gouvernement fédéral. Il convient d'identifier les problèmes de domaines de compétences et les conflits de priorités à l'étape de la planification pour les urgences et non durant une urgence. Avec un système clairement articulé, reposant sur une organisation modulable et évolutive des interventions et assurant une hiérarchie commune prévisible, nous pourrions compter sur une collaboration et une intervention plus efficaces et effectives en cas d'incidents.

En ce qui concerne les ressources pour les plans d'intervention d'urgence, l'ACCP estime que le moyen le plus rentable et le plus efficace de fournir aux premiers intervenants les ressources dont ils ont besoin, est un système d'entraide mutuelle auquel participeraient tous les transporteurs et expéditeurs. On en a un exemple avec les Western Canadian Spill Services et la Corporation d'intervention d'urgence des gaz de pétrole liquéfiés.

● (0855)

En conclusion, nous estimons que l'approche systématique que nous venons de présenter est requise pour faire face à l'évolution des risques associés au transport de marchandises dangereuses au Canada. En tant que porte-parole des services d'incendie du Canada, l'ACCP recherche de façon proactive les occasions de collaborer à l'établissement de solutions et de pratiques exemplaires.

Nous sommes fiers de participer activement au comité consultatif sur le transport de marchandises dangereuses et de piloter le groupe de travail sur les plans d'intervention d'urgence. Nous avons retenu l'aide de l'Association canadienne des producteurs pétroliers, ainsi que de l'Association des chemins de fer du Canada, pour lancer des projets à plus long terme visant à identifier les lacunes, d'une part, et à aligner ressources et planification afin d'atténuer les risques à venir, d'autre part.

Nous travaillerons diligemment dans le cadre du Groupe de travail sur les plans d'intervention d'urgence récemment établi par Transports Canada et collaborerons avec le gouvernement du Canada, votre comité et tous les parlementaires, afin de renforcer la sécurité ferroviaire au Canada.

Au nom des premiers intervenants du Canada, je vous remercie de m'avoir donné la parole et serai heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Boissonneault.

Nous passons maintenant à l'Association canadienne de gestion du fret, représentée par M. Robert Ballantyne, qui dispose de 10 minutes ou moins. À vous.

M. Robert Ballantyne (président, Association canadienne de gestion du fret): Merci, monsieur le président.

L'Association canadienne de gestion du fret était connue sous le nom d'Association canadienne de transport industriel jusqu'à cette année. Nous représentons les intérêts de l'industrie canadienne du transport des marchandises auprès de divers ordres de gouvernement et d'organismes internationaux depuis 1916.

Les plus de 90 membres de l'ACGF dépensent environ six milliards de dollars annuellement en services de transport tous modes confondus. Nous faisons valoir les intérêts des compagnies membres en matière de transport aérien, routier, maritime et ferroviaire.

Permettez-moi d'abord de souligner que je suis membre du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire de Transports Canada à titre de représentant de la communauté des expéditeurs. Le rôle du Conseil consultatif vise seulement la Loi sur la sécurité ferroviaire et ses règlements d'application, y compris les SGS; généralement, il ne touche pas directement les questions de transport de marchandises dangereuses. Si le mandat confié au comité par la ministre consiste à étudier le transport des marchandises dangereuses et les systèmes de gestion de la sécurité dans tous les modes, mes remarques porteront surtout sur le transport ferroviaire des marchandises.

Avant de traiter des sujets à l'étude, j'aimerais formuler quelques remarques générales sur la sécurité des transports. Premièrement, on peut affirmer raisonnablement que, dans le monde occidental, le transport moderne dans tous les modes est très sûr. Deuxièmement, dès lors que des déplacements sont commandés par des êtres humains, des accidents se produiront. Troisièmement, la sécurité ne peut jamais être tenue pour acquise et la vigilance ne doit jamais être relâchée. Quatrièmement, il existe toujours une possibilité d'amélioration.

Le régime canadien de sécurité des transports, constitué de politiques, de lois, de règlements, de mesures d'application, d'enquêtes sur les accidents et de pratiques, est axé sur la prévention des accidents, comme il se doit. Le récent déraillement de Lac-Mégantic a été une tragédie et le travail entrepris par l'ensemble des intervenants tant au Canada qu'aux É.-U. afin de prendre des mesures visant à réduire au minimum la possibilité d'un autre accident de cette nature a été intense et méthodique. Le Bureau de la sécurité des transports, qui poursuit son enquête, devrait formuler des recommandations en vue d'améliorations additionnelles. Si nombre des recommandations et des actions subséquentes de la ministre des Transports ont été axées sur la prévention, tant les médias que le gouvernement ont tendance à concentrer leur action sur le prochain « Lac-Mégantic ». Par là, je veux dire qu'une activité considérable s'est concentrée sur les caractéristiques des wagons citernes DOT 111 afin de rendre ces derniers plus robustes en vue du prochain gros accident.

De tels accidents sont extrêmement rares, un point qui doit être pris en considération dans toute action du gouvernement. Le dernier accident qui puisse se comparer à celui de Lac-Mégantic est le déraillement de wagons de propane et d'autres marchandises dangereuses, y compris du chlore, sur les voies du CP à Mississauga le 10 novembre 1979, il y a de cela presque 35 ans. Personne n'avait été tué ni blessé, les dommages matériels directs avaient été limités et environ 250 000 personnes avaient dû être évacuées pendant plusieurs jours. Transports Canada et les compagnies de chemin de fer ont tiré des leçons importantes de l'accident de Mississauga, avec comme résultat qu'il ne s'est pas produit d'accident aussi grave que celui de Mississauga sur les voies du CN ou du CP depuis ce temps. Bien sûr, il y a eu d'autres déraillements, parfois relativement graves, mais rien de vraiment comparable comme magnitude.

Le Bureau de la sécurité des transports « tient le compte » des accidents dans les secteurs du transport aérien, du transport maritime, du transport ferroviaire et du transport par pipeline, et la tendance statistique dans tous les modes va uniformément dans la bonne direction.

Le fait est que la loi et la réglementation sur le transport des marchandises dangereuses, ainsi que l'administration de ces dernières par la Direction du transport des marchandises dangereuses, fonctionnent généralement bien. On continue à observer une tendance à la baisse des accidents liés aux marchandises dangereuses malgré les volumes accrus.

La ministre a invité votre comité à répondre à la question suivante: « Comment le régime du TMD du Canada se compare-t-il à celui des États-Unis? ». Les actions récentes de la ministre annoncées le 23 avril fournissent un aperçu des mécanismes du régime canadien par rapport au régime américain. La capacité de la ministre d'émettre rapidement des ordres en vertu de l'article 32 de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses lorsqu'un danger pour la population existe indique indirectement que le régime canadien se compare favorablement au régime américain, dans le cadre duquel une réponse rapide semble plus difficile.

S'il est important d'imposer les spécifications pour les wagons citernes DOT 111 et d'exiger que les anciens modèles soient retirés du service, le suivi le plus important devrait être lié à la prévention. L'accident de Lac-Mégantic a été causé par un train de 72 wagons parti à la dérive qui a déraillé à une vitesse bien supérieure à la vitesse admissible. Si les wagons avaient contenu seulement du grain, des dommages considérables auraient quand même été causés au centre-ville de Lac-Mégantic. Le BST s'est concentré au départ sur les actions visant à prévenir les dérives, ce qui était la bonne chose à faire.

● (0900)

À ce propos, la ministre a annoncé la semaine dernière que les wagons DOT-111 utilisés pour le transport de pétrole brut et d'éthanol qui ne sont pas conformes à la norme CPC-1232 établie par l'Association of American Railroads (AAR) en octobre 2011 doivent être éliminés graduellement ou mis à niveau d'ici trois ans.

À titre indicatif, environ 1,5 million de wagons de tous types sont actuellement en exploitation sur les voies ferrées nord-américaines et virtuellement tous peuvent passer d'un réseau à un autre au Canada et aux É.-U. Selon l'AAR, ce parc de 1,5 million de wagons inclut 228 000 wagons DOT-111. Quelque 92 000 de ces wagons servent au transport des liquides inflammables.

L'automne dernier, 14 000 des wagons transportant des matières inflammables avaient été construits conformément à la norme de 2011 et le Railway Supply Institute (RSI) signalait que 30 000 wagons conformes additionnels devraient être construits d'ici la fin de 2015. Ceci nous laissera avec un manque important de capacité pour le transport des matières inflammables, y compris le pétrole brut et l'éthanol.

On a prévu de rendre les anciens wagons conformes à la norme actuelle. La capacité existante en Amérique du Nord ne permet pas de construire ou de mettre à niveau suffisamment de wagons pour respecter l'échéance de trois ans. Comme les wagons circulent de part et d'autre de la frontière, il est impératif d'harmoniser la réglementation et les échéances entre le Canada et les États-Unis.

La Loi sur la sécurité ferroviaire (LSF) est la loi habilitante qui régit les systèmes de gestion de la sécurité, et il est utile de comprendre la théorie et le contexte qui sous-tendent la LSF. Cette loi fait partie d'une série de lois adoptées au cours du dernier tiers du XX^e siècle pour mettre fin à la réglementation oppressive longtemps imposée aux compagnies de chemin de fer.

La LSF attribue la responsabilité de la sécurité à la direction des compagnies de chemin de fer, prévoit un processus d'établissement de règles relativement rapide par l'industrie afin de faciliter l'introduction de nouvelles technologies et méthodes d'exploitation, mais accorde à Transports Canada des pouvoirs très considérables pour protéger l'intérêt public. La LSF attribue en outre aux syndicats un rôle important en matière de participation au processus d'établissement de règles.

La LSF est entrée en vigueur en 1988 et le Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada (REF) a été la première « règle » soumise et approuvée en vertu de la LSF, en 1990. Ce règlement était la première mise à jour d'importance des règles d'exploitation depuis 1962. Il s'agit des règles de base que les équipes de train et les autres employés opérationnels doivent suivre pour une exploitation sûre des trains.

J'ai participé directement à l'élaboration de ce règlement ainsi que des règles et normes techniques subséquentes soumises tout au long des années 1990, si bien que c'est un processus qui m'est familier.

L'introduction des SGS en 2001 était un prolongement logique de la culture de sécurité ferroviaire et facilite une supervision améliorée par la Direction de la sécurité ferroviaire de Transports Canada. Les SGS ont été mis en oeuvre avec succès par les grandes compagnies ferroviaires, les principales compagnies de chemin de fer de banlieue et les compagnies de chemin de fer d'intérêt local.

Les transporteurs de classe 1 ont des activités plus étendues et complexes que les compagnies de chemin de fer d'intérêt local, et disposent de plus de ressources en vue de la mise en oeuvre d'un SGS et de la fourniture des données requises à Transports Canada. Le SGS d'un chemin de fer de classe 1 sera évidemment beaucoup plus complexe que celui d'un chemin de fer d'intérêt local pour lequel la vitesse de pointe est de, disons, 30 mi/h.

En 2013, le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) a entrepris une vérification de la façon dont Transports Canada administre les SGS. Dans son rapport, le BVG a validé la philosophie de base tant de la LSF que des SGS, et a déclaré ce qui suit:

Les risques liés à la sécurité sont inhérents à tous les modes de transport, et le transport ferroviaire ne fait pas exception. Les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale sont les principaux responsables de la gestion de ces risques et de la sécurité des opérations ferroviaires. Transports Canada, quant à lui, joue un rôle clé pour promouvoir la sécurité du transport ferroviaire au Canada,

particulièrement en maintenant un cadre réglementaire et en surveillant les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale.

Le rapport du BVG a précisé les points que Transports Canada devait améliorer relativement à la collecte des données, au nombre de vérifications effectuées, à l'élaboration d'outils pour aider les inspecteurs de Transports Canada et au développement des compétences. Transports Canada a répondu positivement aux recommandations du BVG et s'est fixé des échéances en vue de la mise en oeuvre des changements recommandés par le BVG.

● (0905)

En réponse aux trois questions sur les SGS qui vous ont été posées par la ministre, je sou mets les commentaires suivants relativement à l'industrie ferroviaire.

Premièrement, la mise en oeuvre des SGS dans l'industrie ferroviaire est bien avancée et Transports Canada met en oeuvre les recommandations du BVG, en particulier en matière d'augmentation du nombre de vérifications.

Deuxièmement, s'il est difficile de déterminer précisément dans quelle mesure les SGS ont amélioré la sécurité des transports, les statistiques du BST indiquent une amélioration continue au cours de la période de mise en oeuvre des SGS.

Troisièmement, sur la question des méthodes additionnelles en vue de l'amélioration des SGS, une éducation et une formation continues tant au sein des compagnies de chemin de fer que de Transports Canada seront nécessaires à mesure de l'évolution des SGS. La supervision assurée par Transports Canada doit être robuste, tant du point de vue des vérifications que des inspections continues, et le ministère doit prendre des mesures énergiques, y compris l'imposition de pénalités administratives pécuniaires, relativement aux aspects des opérations des transporteurs qui présentent des lacunes.

La sécurité des transports est essentielle pour l'économie canadienne, et les membres de l'ACGF sont prêts à travailler de façon constructive avec le gouvernement et les transporteurs à améliorer la sécurité des chaînes d'approvisionnement canadiennes pour le bénéfice de toutes les parties intéressées.

C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Ballantyne.

Nous allons maintenant écouter, de Teamsters Canada, M. Phil Benson.

Vous disposez de 10 minutes ou moins, quand vous voudrez.

M. Phil Benson (lobbyiste, Teamsters Canada): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Phil Benson et je suis lobbyiste pour Teamsters Canada. Je suis accompagné de M. Rex Beatty, président de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, mécaniciens de locomotives.

M. Bill Brehl, président de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, Entretien de la voie ferrée, ne peut pas être des nôtres aujourd'hui, et mes prières l'accompagnent.

Les chemins de fer s'autogouvernent et s'autoréglementent sans surveillance ou inspection adéquate et mènent leurs activités sous le sceau du secret. Les systèmes de gestion de la sécurité sont si secrets que les membres de la députation fédérale, le public et même nous n'avons pas le droit de les consulter.

Êtes-vous surpris de l'absence d'une culture de la sécurité dans l'industrie ferroviaire? Vous le savez, et les parlementaires ont agi en adoptant à l'unanimité par vote oral les modifications de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Les inspecteurs et les vérificateurs sont prêts. Les travailleurs auront accès à une ligne directe de Transports Canada qu'ils pourront composer pour rapporter des infractions aux règles de sécurité. Les syndicats participeront à l'élaboration de tous les composants des systèmes de gestion de la sécurité et devront autoriser ces composants. Les travailleurs ne sont pas inattentifs. Ils sont fatigués et réclament des mesures de gestion de la fatigue fondées sur des données scientifiques probantes.

Nous recommandons de changer l'actuel processus de fixation des règles. Le secteur ferroviaire doit utiliser le même processus de fixation des règles que l'ensemble des autres secteurs. Les règles doivent être passées au crible et recommandées par le Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire qui relève de la ministre. Des exemptions devraient être accordées rarement, voire jamais.

Nous recommandons de rendre publics les systèmes de gestion de la sécurité, les conclusions d'audits, les infractions aux règles de sécurité et les correctifs apportés, car le public a le droit de savoir.

Après les événements tragiques survenus à Lac-Mégantic le processus repoussé de règlement en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire va de l'avant. Le processus d'approbation pourrait être approuvé l'an prochain, mais des années pourraient passer avant de mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité et des mesures de gestion de la fatigue. C'est inacceptable et nous recommandons fortement que le processus soit accéléré et qu'à la fois les entreprises et les syndicats entament immédiatement des pourparlers sur ces deux points. Quant à la ligne directe pour communiquer avec Transports Canada en matière de sécurité ferroviaire, il y a longtemps qu'elle aurait dû être mise en place.

Après Mississauga, le transport de marchandises dangereuses est une activité que tous les secteurs mènent bien. La question des PIU et de la divulgation des matières dangereuses qui transitent par les collectivités demeure entière. Sans connaître les matières dangereuses en transit, les premiers répondants ne peuvent être préparés aux éventualités. Même en toute connaissance de cause, de longs délais de réponse demeurent possibles. Un problème flagrant est celui de nos Premières Nations. Elles ont besoin de savoir et de participer à toutes les discussions. Nombre de plus petites municipalités vivent le même problème, notamment sur le plan des ressources.

Nous recommandons un élargissement de la portée des discussions sur les PIU. De plus, les villes, les municipalités et le public doivent avoir accès à l'information sur les matières dangereuses qui transitent par les collectivités, les réserves et le pays tout entier.

Le pétrole brut a une dénomination de l'ONU, mais le bitume dilué et le pétrole de Bakken ne sont pas du pétrole brut. Le bitume dilué peut soulever des problèmes environnementaux, mais il reste à voir si l'explosion du produit est un risque fondé. Le pétrole de Bakken peut contenir plus de 30 psi de gaz et son transport par oléoduc ne serait pas possible. Si le pétrole de Bakken est comme un gaz, il doit être considéré comme un gaz et transporté comme un gaz.

Les nouveaux wagons-citernes DOT-111 ne sont peut-être pas adéquats selon le BST et l'acquisition de wagons-citernes DOT-111 inadéquats est rejetée du revers de la main en raison d'arguments de coût. L'industrie refuse de régler ces questions.

Les Teamsters, moi y compris, avons mis de nombreuses années à surmonter la crise qui a suivi le 11 septembre. Le gouvernement, l'industrie et les syndicats ont travaillé ensemble. Nous savions que nous devions rétablir la confiance du public. Ce n'était pas pratique,

c'était coûteux et on a dû sortir des sentiers battus. Lac-Mégantic est le 11 septembre du rail. Je ne constate aucune volonté au sein de l'industrie ferroviaire de travailler concrètement à rétablir la confiance du public. Pas question d'engager des coûts supplémentaires, c'est le maintien du statu quo.

Teamsters Canada est le syndicat canadien des transports. Le transport du pétrole par rails ou par oléoduc est dans notre intérêt pourvu que la sécurité du public, de l'environnement et de nos membres ne soit pas compromise. Nos recommandations visent à faire en sorte que le pétrole soit transporté conformément à la politique gouvernementale.

Nous avons confiance en la ministre Lisa Raitt. Elle connaît ses dossiers et fonce. Nous vous demandons de l'aider à bouger plus rapidement afin que nous puissions travailler avec elle et vous pour rendre le transport ferroviaire le plus sécuritaire possible.

Ce que je vais vous lire maintenant, ce sont des observations de M. Bill Brehl, président de la Conférence ferroviaire Teamsters Canada, Entretien de la voie. C'est son groupe qui s'occupe des voies ferrées, de l'infrastructure au CP, et de la plupart des chemins de fer d'intérêt local.

Il dit qu'ils manquent de personnel, qu'ils travaillent trop et sont fatigués, puisque bon nombre d'entre eux travaillent 10 à 12 heures par jour cinq jours par semaine et doivent ensuite voyager des centaines de kilomètres, en dehors des heures de travail, pour rentrer chez eux. À la maison, ils ont quelques heures à passer avec leur famille avant de devoir conduire des centaines de kilomètres pour retourner au travail. Leur quart de travail change régulièrement du matin, à l'après-midi et au soir, parfois à l'intérieur d'un même cycle de cinq jours.

Personnellement, je considère que c'est totalement contraire à la science sur la gestion de la fatigue.

Cela dure depuis des mois. Cette année, on nous a dit que cela allait durer pour le reste de la saison. Il y a d'autres cycles, des cycles plus humains, que nous pourrions travailler. Cependant, la direction a décidé de faire l'expérience de ce nouveau cycle, qui élimine pratiquement tout repos véritable.

Nos surveillants immédiats, qui semblent ne se soucier aucunement de notre fatigue, de notre capacité de nous concentrer, ni de la sécurité, nous répètent constamment que la seule chose qui compte c'est la production. Les humains ne sont pas faits pour cela. Nous ne pouvons pas tenir le coup. Nous devenons fatigués. Parce que rien n'est fait pour gérer notre fatigue, nous pouvons perdre notre concentration. Nous pouvons perdre des vies.

● (0910)

Puisque la vaste majorité des déraillements sur les lignes principales sont causés par des défaillances de l'infrastructure de l'équipement, ne pensez-vous pas que les hommes et les femmes qui entretiennent ces voies devraient être bien reposés?

Les compagnies de chemin de fer ne nous informent pas de leurs systèmes de gestion de la sécurité. Nous n'avons aucune formation sur ce que sont ces systèmes, encore moins sur la manière dont ils gèrent la sécurité. Il faut que les comités de santé et de sécurité au travail aient cette information. Demandez-vous, qui est mieux placé pour veiller à la sécurité des voies que les gens qui y travaillent?

Le moyen de rehausser la sécurité des chemins de fer passe par la réglementation, l'éducation et la communication et par la pleine participation de tous les intervenants. Nous sommes de fiers Canadiens. Nous sommes des employés loyaux qui travaillons fort, bon nombre d'entre nous appartenons à la deuxième, la troisième et même parfois la quatrième génération dans le métier. Nous voulons et le Canada doit avoir un réseau ferroviaire sûr, productif et durable.

Monsieur Beatty.

M. Rex Beatty (président, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, Teamsters Canada): Merci, monsieur le président, madame et messieurs.

Je n'ai pas de notes à distribuer. Je vais improviser. Je voudrais juste vous dire un peu ce que c'est de travailler pour un chemin de fer au Canada ces jours-ci.

Tout d'abord, permettez-moi de vous dire que je représente 99 % des équipes opérationnelles au Canada: mécaniciens de locomotives, chefs de train, agents de triage, etc. Nous représentons les principaux transporteurs: Canadien National, CP, VIA Rail, Bombardier, les trains GO de Toronto, etc. La sécurité et le transport des marchandises nous intéressent directement.

Bien des gens ne comprennent pas ce qu'est un chemin de fer. Je vais vous raconter un voyage afin que vous ayez une idée de ce que nous faisons.

Tout d'abord, nous quittons ce que nous appelons notre gare de résidence, près d'où nous habitons, et la plupart du temps ces trains sont prévus. En d'autres mots, nous avons une fenêtre de huit heures pour nous reposer lorsque nous savons que nous allons travailler. Ensuite, nous sommes dans la cabine du train qui mesure 12 pieds sur 6 pour un minimum de 10 heures et, dans la plupart des cas, pour 12 heures d'affilée sans pause. Nous n'avons pas le droit d'arrêter pour manger; le train doit rouler.

Lorsqu'on arrive à l'autre bout de la ligne, à la gare, qui dans certains cas peut être à 300 milles de distance, nous sommes en service, mais sans affectation. Nous ne savons pas à quel moment nous allons faire le voyage de retour. Par exemple, si on finit à 8 heures du matin après avoir travaillé toute la nuit, on n'est pas rappelé tout de suite.

On n'est pas rappelé tout de suite car c'est ainsi que fonctionnent les trains. Nous n'avons pas le droit de demander du temps de repos, sauf au début, et même lorsqu'on en a demandé, on a droit à un maximum de huit heures et après cela on peut être rappelé. Alors il se peut qu'on ne soit pas appelé pendant huit heures. En d'autres mots, juste au moment où on est prêt à reprendre le travail, s'il n'y a pas de trains, on reste là à attendre encore huit heures. Puis on nous rappelle. On ne peut pas refuser. Il faut y aller. La fatigue s'installe. Les équipes qui font le trajet de retour doivent alors travailler 10, 11 ou 12 heures, sans pauses, parce que le train doit avancer.

Lorsque j'ai été embauché en 1973, ces trains pouvaient atteindre environ un mille de longueur. Il y en avait même de deux et de trois milles de long. Il y avait quatre membres dans l'équipe. Maintenant nous ne sommes plus que deux. Le style de gestion des principales compagnies de transport ferroviaire à l'heure actuelle est tout à fait machiavélien. Elles appliquent le système disciplinaire de Brown. Lorsqu'on a accumulé 60 points de démerite, on est congédié. C'est ainsi que cela se passe.

Si vous jetez un coup d'oeil dans les règles de fonctionnement des chemins de fer canadiens, vous verrez qu'il y a très peu de choses qui peuvent se produire pour lesquelles on ne peut pas blâmer un employé. C'est ainsi que cela fonctionne. Le problème est que les

compagnies... Ils ne veulent pas que les employés accumulent assez de points de démerite pour être congédiés. Ils préfèrent nous garder vers 50 à 55 points. Pourquoi? Il y a plus de chance qu'on fasse ce qu'on nous dit de faire si on risque 5 ou 10 autres points de démerite ce qui nous ferait dépasser le cap des 60 et entraînerait notre renvoi. Les compagnies sont très machiavéliques.

Puis, voyez le stress des équipes. Je ne sais pas si vous savez qu'en droit du travail il y a une règle qui dit « travailler d'abord, se plaindre ensuite ». On ne peut pas refuser. Sauf pour des raisons de sécurité, on ne peut pas refuser. Il faut travailler.

À l'heure actuelle, il y a des milliers et des milliers de griefs contre la compagnie qui font leur chemin dans le processus d'arbitrage. Pour que vous sachiez, il y a deux arbitres qui siègent trois jours par mois, 11 mois par année. Trois jours par mois, c'est tout, et ils entendent pratiquement tous les cas de tous les syndicats et de toutes les compagnies de chemin de fer au pays. Si vous faites un grief et que vous pensez qu'il se rendra à l'arbitrage et sera réglé de votre vivant, détrompez-vous. Ce n'est pas possible. Cela ne fait qu'ajouter au stress.

Les compagnies de chemin de fer ont fait une étude sur le moyen de garder leurs employés. Si elles peuvent retenir un employé pendant cinq ans, elles savent qu'il va rester, car il aura des droits acquis. Il a une hypothèque, une famille, etc., et il n'est pas en mesure de quitter son emploi. Mais à l'heure actuelle, avec ce système, il est très difficile de garder les employés. Prenez, par exemple, le problème du transport des céréales. L'un des problèmes c'est qu'il n'y a pas assez d'employés pour faire le travail.

C'est le milieu dans lequel nous vivons. Lorsque je vois ce genre de comité où nous pouvons venir nous faire entendre, j'en profite pour dire que les premiers répondants ce sont les équipes. Ils sont les premiers répondants car lorsqu'un train déraile — et j'en ai fait l'expérience — c'est eux qui doivent aller évaluer les dommages.

● (0915)

Je ne connais rien du SGS, et je n'ai pas mon mot à dire. Lorsque je retourne à pied à l'endroit où le déraillement s'est produit le long de ce train de deux milles, je ne sais pas ce que je vais trouver. Je ne sais pas si le vent va transporter des gaz dans ma direction. Je n'ai aucune idée de ce que le train transporte. La formation que nous recevons en matière de produits dangereux est superficielle. On nous dit où placer ces wagons dans un train.

Tout le système est fatigué, pas juste les wagons. J'aimerais bien qu'on l'examine très attentivement.

Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons passer aux questions.

Monsieur Mai, vous avez sept minutes.

[Français]

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

Merci à tous les témoins d'être ici aujourd'hui. C'est très important pour nous d'entendre ce qu'ils ont à dire, d'autant plus qu'ils ont tous joué un rôle dans les études qui ont été menées et les recommandations qui ont été faites.

Je vais commencer par les représentants de l'Association canadienne des chefs de pompiers.

Tout d'abord, je vous remercie beaucoup du travail que vous faites en général. Je sais que tous les Canadiens vouent une énorme admiration aux pompiers, surtout que 80 % d'entre eux sont des pompiers volontaires. Je tiens à vous en remercier.

Parmi les questions qu'on se pose, on s'interroge sur les plans d'intervention d'urgence. Ces plans ont été mis en avant à la suite d'une recommandation du Bureau de la sécurité des transports. On sait qu'il n'y en avait pas auparavant, comme vous l'avez dit. C'est un nouveau plan qui est mis en avant.

J'aimerais que vous nous expliquiez ce qui se passe concrètement. Nous ne parlerons pas de la tragédie de Lac-Mégantic et de ce que ça aurait pu changer s'il y avait eu un plan. Regardons plutôt vers l'avenir. Comment intervient-on directement? Concrètement, que fait ce plan d'intervention d'urgence?

● (0920)

[Traduction]

M. Paul Boissonneault: Merci beaucoup pour cette question.

Nous croyons que le processus des PIU, et ce que seront les futurs plans... Nous sommes très satisfaits des premières étapes, de l'inclusion non seulement du pétrole brut mais également de l'éthanol et d'autres liquides inflammables. Nous pensons que si nous nous préparons pour le pire, nous serons bien mieux préparés pour un produit moins volatil.

L'une des choses qu'a révélée la situation de Lac-Mégantic c'est que la plupart des pompiers, qui ont été formés et qui connaissent les caractéristiques de combustion du pétrole brut, se sont très vite rendus compte qu'ils avaient affaire à autre chose à Lac-Mégantic.

Ce que nous souhaitons que le processus des PIU fasse, et nous avons été très heureux de participer au groupe de travail, c'est de permettre aux collectivités de se préparer adéquatement grâce à la recherche scientifique et l'analyse des données sur tous les liquides inflammables et que nos pompiers puissent planifier leurs ressources et obtenir la formation appropriée afin que les collectivités soient aussi bien informées que possible et qu'elles aient en place les processus de sécurité.

M. Hoang Mai: J'ai obtenu de l'information au sujet de la formation et des ressources importantes. Vous avez parlé d'information en temps réel, mais ce n'est pas nécessairement de cela qu'il s'agit. Nous parlons plutôt des municipalités et surtout des premiers intervenants qui doivent avoir d'avance toute l'information afin de savoir ce qui se passe dans les municipalités afin qu'elles soient mieux informées et qu'elles sachent quelles sont les ressources nécessaires pour intervenir au besoin. Quelle est l'importance de savoir? En 2009, il y avait 500 camions-citernes de pétrole brut et près de 200 000, en 2014.

M. Paul Boissonneault: Nous croyons que nos collectivités ont la responsabilité d'assurer la formation en gestion des urgences et la planification et que l'information permet cette planification. En cas d'urgence, l'information en temps réel s'obtient en communiquant avec CANUTEC pour savoir immédiatement ce qu'il y a sur le manifeste afin de pouvoir atténuer les risques.

Nous croyons que l'ordre préventif fournit de l'information aux collectivités une fois par année. Il permet la planification d'urgence afin que nous puissions faire des exercices proactifs et faire des plans en cas de déraillements spécifiques.

Si nous savions tous les produits qui traversent nos municipalités tous les jours... Le fait est que nous n'allons pas stationner cinq camions à incendie à toutes les intersections au cas où il y aurait un déraillement, mais c'est pourquoi l'information en temps réel n'est pas vraiment une option viable pour nous à l'heure actuelle. Ce que nous souhaitons essentiellement c'est une approche plus globale en matière de planification.

Chris, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Hoang Mai: C'est pourquoi je l'ai mentionné. Ce n'est pas nécessairement de l'information en temps réel que nous demandons.

En outre, en tant que représentant de tous les chefs de pompiers, croyez-vous que les compagnies de chemins de fer vous fournissent toute l'information dont vous avez besoin? Croyez-vous qu'il y a vraiment communication et échange d'information?

M. Paul Boissonneault: Je vais demander à mon collègue Chris Powers. Pour ma part, j'ai assez parlé.

Chris est un excellent intervenant dans notre organisation au niveau des divers comités et j'aimerais lui demander de vous répondre.

Le président: Très bien.

Monsieur Powers.

M. Chris Powers (chef de pompier retraité, Association canadienne des chefs de pompiers): Merci.

Je pense que nous avons indiqué dans notre rapport du groupe de travail sur les PIU qu'il nous faut plus de données. Nous devons savoir quelles routes sont utilisées pour transporter telle marchandise, les volumes et les fréquences. Nous espérons que le groupe de travail réussira à obtenir cette information.

À l'heure actuelle, il y a une lacune dans les données, mais il est clair qu'un ordre préventif exigeant la présentation de rapports annuels aux municipalités est essentiel à la planification à long terme. Nous ne pouvons pas planifier pour une urgence lorsqu'elle se produit; il faut planifier d'avance.

● (0925)

M. Hoang Mai: Je n'ai pas beaucoup de temps.

J'ai une question pour les Teamsters.

Les analystes — qui font un excellent travail — disent qu'une culture de sécurité solide est essentielle pour la mise en oeuvre efficace et complète d'un système de gestion de la sécurité au sein d'une entreprise. Pour qu'une société ferroviaire ait un système de gestion de la sécurité efficace, ses employés doivent participer à l'élaboration de son système de gestion de la sécurité; être capables de porter leurs préoccupations en matière de sécurité à l'attention de la haute gestion de l'organisation, sans crainte de représailles; et recevoir une supervision et une formation adéquates pour s'assurer que les erreurs se traduisent en amélioration de la sécurité.

Croyez-vous que tous ces critères sont remplis en ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité?

M. Phil Benson: Nous représentons 65 % des employés des chemins de fer. Vous avez entendu tous les autres syndicats. Nous avons dit très clairement aujourd'hui que le système de gestion de la sécurité n'existe pas. Il n'y a aucune culture de sécurité. Les chemins de fer ne sont pas sûrs.

Cependant, en toute justice, vous le savez déjà. Le Parlement a agi. Il a adopté des modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Il a modifié la loi pour que nous donnions notre approbation à toutes les composantes. J'espère que toutes ces modifications seront mises en vigueur.

Encore une fois, comme après le 11 septembre, ça dépendra en grande partie de la volonté des compagnies d'aller de l'avant. Nous sommes certainement disposés à aller de l'avant avec elles, mais pour plus de sûreté, le ministre inspectera... Soyons francs, c'est pourquoi la ligne directe à Transports Canada a été créée. Si l'un d'entre nous s'adresse à la compagnie, il y a fort à parier qu'il sera discipliné, comme frère Beatty le disait, et ça ne fera pas avancer sa carrière.

À l'heure actuelle, ça n'existe pas. Cela existera. Nous vous demandons d'accélérer le processus. Nous avons essayé d'aller de l'avant mais les compagnies ont fait traîner les choses.

C'est pourquoi nous demandons que le processus commence maintenant. Nous ne voulons pas attendre jusqu'en septembre ou octobre de l'an prochain. Il a fallu sept ans pour obtenir la gestion de la fatigue, ou huit ans, je me suis occupé de ce dossier. Il a fallu 18 mois juste pour les projets pilotes, auxquels j'ai travaillé aussi. Ils sont entre les mains de la ministre. J'espère qu'elle les signera bientôt.

Il faudra beaucoup de temps pour refaire leur système de gestion de la sécurité avec la participation de tous. C'est pourquoi nous vous demandons de recommander que le processus débute maintenant ou en septembre, pas en avril, mai ou juin prochain lorsque le règlement entrera en vigueur.

Le président: Merci.

C'est maintenant le tour de M. Pacetti, qui a sept minutes.

M. Massimo Pacetti (Saint-Léonard—Saint-Michel, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins d'être venus.

Je suis d'accord avec vous, monsieur Boissonneault. Il n'y a pas que les pompiers, mais aussi les premiers intervenants qui ont fait un travail remarquable à Lac-Mégantic et qui nous ont remplis de fierté. C'était un incident malheureux, mais c'est le genre de choses auquel nous devons faire face.

Je ne suis pas membre de ce comité, mais à mon avis il y a deux choses qui sont importantes: la prévention, et je pense que nous en avons déjà parlé un peu; et ce qui arrivera en cas d'accident, qu'il soit mineur ou majeur.

J'essaie de comprendre ce que vous feriez s'il se produisait un incident. Vous avez dit vous-même qu'il y a des milliers de wagons qui circulent. On ne va pas mettre des camions d'incendie à tous les arrêts et à tous les endroits dangereux, parce qu'un train peut dérailler au milieu d'un grand centre urbain et causer des dommages même s'il ne transporte pas de produits inflammables.

Que faites-vous lorsqu'un incident se produit, c'est-à-dire comment obtenez-vous des données sur les wagons, comment entrez-vous en contact avec les premiers intervenants, que ce soit des professionnels de la santé ou des pompiers dont vous avez besoin? À votre avis, de quelle manière est-ce que tout cela s'agence lorsqu'il se produit un incident?

M. Paul Boissonneault: Merci beaucoup pour cette question.

Je pense que le service d'incendie est essentiellement sur la même longueur d'onde que la ministre lorsqu'elle a lancé le processus des ordres préventifs, de l'approche graduelle, des données pour produire l'information et des groupes de travail. Nous savons maintenant que l'incident a été très bien géré, mais il est clair qu'il faut une approche préventive et une planification afin que les collectivités puissent être assurées que leurs premiers intervenants pourront réagir de manière sûre.

Oui, vous avez raison. Les incidents ne se produisent pas nécessairement au cœur d'une ville, comme à Lac-Mégantic. Cela peut se produire à l'extérieur des centres urbains, et alors c'est très difficile de déployer les ressources et de gérer l'incident.

Les trois choses que j'ai proposées en ce qui concerne l'information, la formation et les ressources...

• (0930)

M. Massimo Pacetti: Je suis désolé. Puis-je vous interrompre un instant? J'essaie d'imaginer la situation.

Supposons qu'un déraillement se produise au milieu d'un grand centre urbain. On appelle les pompiers et ils vont en ligne — ce n'est pas un problème — et ils déterminent ou évaluent ce que transporte le train.

Mais qu'arrive-t-il dans une municipalité éloignée qui n'a pas accès à Internet ou qui a de la difficulté à accéder à Internet ce jour-là ou bien où il y a juste une personne parce que le déraillement se produit en pleine nuit? Il n'y a peut-être même personne sur place si l'unique employé est sorti fumer une cigarette ou est en pause, ou ailleurs. Qu'arrive-t-il dans un tel cas?

Comment comparez-vous les deux? Comment pouvez-vous vous assurer que les pompiers seront non seulement bien protégés mais qu'ils auront également facilement accès à l'information?

M. Paul Boissonneault: Je disais que les renseignements sont un élément clé. Le processus régissant les services d'incendie dans un grand centre urbain ou en région rurale doit être pareil, autrement dit, lorsqu'une personne se rend compte qu'il y a eu un incident, elle compose le 911. Lorsqu'une urgence se produit en campagne ou en centre urbain, en tant que premier intervenant, c'est vers le 911 qu'on se tourne et non pas Internet.

Nous devons immédiatement appeler CANUTEC pour aviser qu'il y a eu déraillement. Nous devons également leur communiquer l'emplacement de l'incident. Nous sommes formés à un niveau de sensibilisation et c'est pourquoi nous pouvons donner des renseignements sur le genre de wagon utilisé et les produits qui se trouvent à bord du train. Ils peuvent donc à partir de ces renseignements nous donner une distance de protection et des renseignements sur la façon de réagir à la situation que ce soit dans la plus petite collectivité au Canada ou dans un très grand centre urbain.

Il est absolument essentiel d'échanger ces renseignements et de nous assurer que les chimistes fournissent l'information vitale aux intervenants d'urgence.

M. Massimo Pacetti: D'accord. Donc, qu'a besoin l'Association des pompiers afin de s'assurer que son personnel ait le même service d'un bout à l'autre du pays? Y a-t-il des lacunes à certains endroits?

M. Paul Boissonneault: J'estime qu'il faut de la formation et de l'échange de renseignements partout au Canada pour veiller à ce que les services d'incendie participent. Comme nous l'avons dit plus tôt, des 3 500 services d'incendie, 3 200 sont des services volontaires. Dans certaines municipalités et certains petits centres, il faut faire des levées de fonds pour acheter le carburant des véhicules. Et ce sont des services d'incendie très disparates au pays ayant des affectations de ressources très différentes.

S'agissant des renseignements, nous souhaitons que l'ACCP soit l'intermédiaire et puisse élaborer de la formation de concert avec les parties prenantes. Ainsi, nous pourrions représenter les services d'incendie canadiens et fournir les renseignements à tous afin qu'en cas d'urgence nos collectivités soient en sécurité.

M. Massimo Pacetti: Merci.

Monsieur Ballantyne, lors de votre exposé vous avez parlé des gens qui travaillent pour les chemins de fer d'intérêt local qui n'ont pas nécessairement les mêmes ressources que ceux qui travaillent dans les grandes compagnies de chemins de fer. Vos membres vont-ils pouvoir fournir ces renseignements?

M. Robert Ballantyne: Les membres de notre association sont ceux qui achètent des services de fret tels que Canadian Tire, les entreprises céréaliers et les différentes compagnies minières. Nos adhérents sont des gens qui doivent transporter leur fret par chemin de fer, par camion et ainsi de suite.

M. Massimo Pacetti: Ne sont-ils toutefois pas responsables de fournir les renseignements relatifs aux biens transportés?

M. Robert Ballantyne: Oui, et bien sûr lorsque les marchandises sont chargées, que ce soit par rail ou par camion ou par un autre moyen, ces renseignements sont fournis au transporteur. Si ce sont des matières dangereuses, il y a un processus en place que vous ont décrit les chefs de pompiers. Les renseignements sont communiqués à CANUTEC et, au besoin, fournis aux premiers répondants. Donc oui, ils sont responsables...

M. Massimo Pacetti: C'est fait en temps opportun. Sont-ils en congé les fins de semaine ou les soirs et donc ne déclarent pas ce qu'ils expédient?

M. Robert Ballantyne: Chaque fois qu'un expéditeur fait appel à un transporteur, il doit produire un document appelé connaissance. Le connaissance va directement au transporteur et déclare ce qui est expédié. Cela fait partie du processus financier entre le transporteur et le propriétaire des marchandises pour veiller à ce que le transporteur soit payé pour l'expédition des marchandises, mais c'est aussi une source de renseignements pour la compagnie ferroviaire, pour CANUTEC et ainsi de suite au besoin.

• (0935)

M. Massimo Pacetti: Monsieur Ballantyne.

Le président: Je suis désolé, votre temps est écoulé, monsieur Pacetti.

Monsieur Watson, vous avez sept minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Monsieur le président, merci à nos témoins qui comparaissent aujourd'hui. Nous vous sommes reconnaissants non seulement pour vos témoignages mais également pour votre intérêt et votre participation continue dans le but d'accroître la sécurité des transports par rails et d'améliorer nos capacités d'intervention.

J'aimerais commencer par M. Benson. J'aimerais examiner vos commentaires d'un peu plus près.

Tout d'abord, vous avez dit qu'il n'y a pas de culture de sécurité au Canada. Vous avez ensuite dit qu'il n'y a pas de SGS. J'aimerais bien comprendre ce que vous avez dit. Afin de préciser vos remarques, avez-vous dit qu'aucune entreprise n'a de SGS, des systèmes de gestion de la sécurité, ou que les entreprises n'ont pas été en mesure de produire une culture de la sécurité? J'aimerais faire la distinction entre les deux.

M. Phil Benson: Certainement. La loi exige qu'il y ait un système de gestion de la sécurité en place. Nous disons que c'est quelque chose à laquelle nous ne participons pas, que nous ne voyons pas, que nous ne connaissons pas. Il n'y a pas de formation et compte tenu de la nature disciplinaire de l'industrie, il n'existe pas de culture de la sécurité.

M. Jeff Watson: J'aimerais bien comprendre car à un moment donné je crois que vous avez dit qu'il n'y avait pas de SGS...

M. Phil Benson: Désolé...

M. Jeff Watson: ... et il faut être précis aux fins du compte rendu.

Non, vous n'avez pas à vous excuser.

M. Fleming, de l'Université Saint Mary, qui a comparu, a dit au comité que les systèmes de gestion de la sécurité ne produisent pas nécessairement une culture de la sécurité mais qu'ils doivent en fait se fonder sur une culture de la sécurité, c'est-à-dire des valeurs et des attitudes partagées ainsi que des normes relatives à la sécurité.

Unifor a également témoigné à ce comité. J'ai demandé si ses membres répondaient régulièrement à un sondage concernant les perceptions en matière de sécurité. Je vais vous poser cette même question, monsieur Benson, concernant les membres des Teamsters, ou à vous, monsieur Beatty, si vous voulez répondre à la question. Vos membres sont-ils interviewés ou sondés de façon régulière concernant leur perception de la sécurité?

M. Rex Beatty: Pas à ce que je sache.

M. Jeff Watson: Pas à ce que vous sachiez, d'accord.

Le comité sénatorial a examiné la sécurité ferroviaire et d'autres aspects tels que les pipelines, et à la page 9 de son rapport, on peut lire que les entrevues et les sondages de perception tant de la gestion que des employés ne sont pas obligatoires à l'heure actuelle.

Recommanderiez-vous qu'il soit obligatoire, en vertu de la loi et dans le cadre de systèmes de gestion de la sécurité, que les membres fassent l'objet d'entrevues régulières pour sonder leur perception en matière de sécurité au sein de l'entreprise?

M. Rex Beatty: En bref, oui.

M. Jeff Watson: Très bien. C'est important pour le comité.

Nous pourrions nous attarder à d'autres questions sur la façon de combler le fossé culturel concernant le leadership. Je ne vois pas comment on arrive à surmonter cela en ce qui a trait à la réglementation et à d'autres aspects. M. Vena, du CN, a comparu à ce comité. Il a dit qu'ils font 1 000 audits par jour « pour voir ce que font les employés », comme si les employés étaient montrés du doigt en ce qui a trait à la sécurité du système.

Si je puis, je vais maintenant... En fait, j'aimerais tout d'abord entendre vos commentaires sur les répercussions du projet de loi S-4 et j'aimerais savoir si les améliorations apportées à la Loi sur la sécurité ferroviaire ont ou non changé la relation structurelle entre les syndicats et l'entreprise ou si elles peuvent la changer. J'entends par là l'intégration des comités de la santé et de la sécurité au sein de l'entreprise.

Monsieur Benson, vous souhaitez peut-être commenter.

M. Phil Benson: Vous parlez des amendements au projet de loi S-4?

M. Jeff Watson: Oui.

M. Phil Benson: Le comité a travaillé avec beaucoup de diligence sur la question tout comme nous l'avons fait pendant plusieurs années. Nous avons remarqué que c'est un vrai point tournant. Il est curieux que nous parlions aujourd'hui du passé car je crois que l'avenir est très prometteur.

Je n'ai rencontré M. Mongeau qu'une seule fois. Il a dit qu'il fallait travailler comme si nous formions une famille. M. Brehl a commenté sur la deuxième, troisième et quatrième générations de travailleurs du chemin de fer, c'est quelque chose qui coule dans leurs veines et c'est une tradition familiale.

J'estime que c'est prometteur si les entreprises sont prêtes à s'en rendre compte, ce sera très productif pour elles. Il y aura davantage de confiance du public pour l'expédition des marchandises. Ce sera plus rentable pour tous et assurera un environnement sécuritaire. Nous sommes certainement prêts à travailler avec eux et nous estimons que les amendements sont excellents.

M. Jeff Watson: D'accord.

Souhaitez-vous exprimer la position de votre syndicat quant à l'utilisation d'enregistreurs vidéo et audio dans les cabines de locomotives? J'ai posé la question à Unifor et à VIA aussi, je crois, lorsque leurs témoins ont comparu. J'aimerais connaître votre position sur la question.

• (0940)

M. Phil Benson: Merci pour la question.

L'industrie a mené une étude et s'est penchée sur la question. On a conclu qu'il n'y avait pas de valeur probante quant à leur utilisation. Le ministère de la Justice a également rendu une opinion stipulant qu'on ne pouvait pas les installer à moins qu'il n'y ait conformité volontaire.

La société a dit qu'il en coûterait 8 millions de dollars — ce sont des entreprises valant des milliards de dollars — et a indiqué qu'elle n'était pas prête à dépenser de l'argent pour le Bureau de la sécurité des transports à moins de pouvoir utiliser ces appareils à des fins disciplinaires.

Malgré cela, nous allons de l'avant avec VIA car l'entreprise est prête à se conformer à la loi et au précédent si vous voulez. Manifestement des dispositifs tels que les enregistreurs vidéo des mains seulement et des enregistrements audio pendant nos trajets, comme ceux utilisés par les pilotes qui sont effaçables lorsque vous quittez et ce, aux fins du BST seulement et non pas à des fins disciplinaires ou à d'autres fins... De plus, il ne faudrait pas les utiliser lorsque... Encore une fois, nous travaillons avec VIA.

M. Jeff Watson: Donc, si je résume, vous êtes en faveur d'une recommandation du BST qui serait assortie de certaines réserves relativement à la façon dont est utilisée l'information. Je crois que c'est en fait ce que j'ai compris. Les réserves viseraient à protéger les renseignements personnels.

M. Phil Benson: Je crois que c'est quelque chose que nous examinerons et que nous avons d'ailleurs examiné.

M. Jeff Watson: Monsieur Boissonneault, j'ignore s'il y a une réponse simple à ceci. Je l'ignore. Je serai bien honnête avec vous. Pourriez-vous nous parler des moyens dont vous disposez pour composer avec les matières dangereuses lorsqu'il y a un déraillement? Vous avez parlé de la mousse de classe B. Y a-t-il d'autres façons de combattre et quels sont les types d'équipement spécialisé requis pour intervenir à l'échelle régionale ou nationale dans le cas de déraillements?

M. Paul Boissonneault: Oui, je suppose...

M. Jeff Watson: Je n'en connais pas la complexité.

M. Paul Boissonneault: ... Je devrais répondre comme mon collègue. La réponse simple est oui. Il y a différents moyens de combattre différents types de matières dangereuses ou de produits chimiques qui sont transportés. La démarche est identique que ce soit par rail, par bateau, par la route ou par avion. Il y a différents types de...

M. Jeff Watson: Est-ce que nous en comptons une douzaine...?

M. Paul Boissonneault: Compte tenu de la situation budgétaire, de la préparation, de la formation et ainsi de suite, nous pouvons dire que certains centres urbains sont mieux préparés pour composer avec une panoplie de produits chimiques qui passent par la collectivité. Pour certains services d'incendie en régions rurales, j'ai mentionné qu'on y fait des levées de fonds pour acheter de l'équipement et pour le fonctionnement quotidien. Évidemment, le simple accès à une mousse de classe B pour intervenir dans un incident spécialisé devient difficile.

Il existe différentes façons de composer avec un incident et vous avez aussi les facteurs de viabilité. J'ai parlé des différents niveaux, le niveau de sensibilisation, celui des opérations et celui des techniciens. Dans bien des cas, nous nous entraînons. Les grands centres urbains offrent du soutien comme nous l'avons constaté dans le cas de Lac-Mégantic. Manifestement il existe différents moyens, différents types de mousse et différents types de rideaux d'eau. Nous disposons de lignes directrices pour ce type d'intervention spécifiée dans nos GMU ou nous pouvons contacter CANUTEC pour obtenir ces renseignements.

M. Jeff Watson: Combien de temps de réponse disposez-vous ou quel est votre délai d'intervention critique?

Le président: Je suis désolé, monsieur Watson, vous avez largement dépassé votre temps de parole.

Monsieur Komarnicki, vous avez sept minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci beaucoup pour votre exposé.

J'ai quelques questions portant sur les pompiers volontaires. Évidemment, les petites collectivités comme la mienne font affaire en général avec des pompiers volontaires.

J'ai aimé votre observation. Vous avez dit qu'il ne fallait pas planifier des mesures préventives pendant une urgence mais avant. Vous avez manifestement salué l'annonce de la ministre relativement au groupe de travail qui veillera à trouver des façons d'accroître et de renforcer la capacité d'intervention en cas d'urgence.

Il me semble que nous ayons des capacités et des ressources différentes partout au pays. Il est important de le noter car certaines villes comme la miennne ont une installation de transbordement. Avant de construire une telle installation dans une ville, vous voulez vous assurer que vous avez un plan d'intervention d'urgence qui soit efficace dans cette situation. Nous constatons cependant que cela s'est produit en même temps que des discussions concernant la capacité d'intervention.

Dans l'exemple auquel je pense, il y a des problèmes d'approvisionnement en eau sur le site et vous avez mentionné que c'est un facteur plutôt important. Il faut savoir si les raccords des installations d'eau concordent avec ceux du service des incendies et si la ville a des conduites entrantes. Ces éléments sont importants. On en discute encore.

Permettez-moi de vous demander ceci. Dans le cadre du plan d'intervention d'urgence qui fera l'objet de discussion du groupe de travail, ne devrait-il pas y avoir des normes objectives dictant que vous devez avoir les éléments a, b, c et d en place avant que ne soit construite une installation de transbordement? Et que pourraient être les éléments a, b et c, et faut-il en tenir compte lorsque vous avez affaire à différents types de marchandises?

Auriez-vous un commentaire à ce sujet?

• (0945)

M. Paul Boissonneault: Oui, et il n'y a pas de réponse facile à cette question, mais je vais céder la parole à Chris Powers. Chris a travaillé au Comité consultatif du transport des matières dangereuses pendant plus de 15 ans et il nous a représentés auprès du groupe de travail sur les PIU, je vais donc lui demander de répondre à cette question.

M. Chris Powers: Merci.

La question du transbordement n'avait pas initialement été soulevée par le groupe de travail sur les PIU, mais on la jugeait inquiétante, surtout dans l'Ouest du Canada où il y aurait environ 80 installations de transbordement actuellement en place ou en construction, dont certaines sont petites et d'autres de très grande taille.

Puisqu'il s'agit d'installations fixes, les risques ne sont pas les mêmes que pour le transport ferroviaire. Mais, il faut tenir compte de divers éléments, dont le zonage. Quel est l'endroit approprié pour une installation de transbordement relativement au développement résidentiel et à divers facteurs? Y a-t-il un approvisionnement en eau?

L'association ferroviaire a fait savoir qu'il n'y avait pas lieu de s'inquiéter, et, pour ma part, je ne vois aucune norme de construction ou de sécurité imposée à ces installations. C'est donc préoccupant, mais puisque c'est un bâtiment, je pense qu'il faudrait appliquer le Code de prévention des incendies, le Code du bâtiment et les exigences de zonage pour s'assurer que la municipalité dispose des ressources nécessaires ou que l'installation de transbordement se dote des systèmes de protection-incendie pour atténuer tout risque d'incident.

M. Ed Komarnicki: Il me semble qu'avant de construire une installation de transbordement, il faudrait s'assurer que certaines normes s'appliquent avant la livraison du permis de construction?

M. Chris Powers: Oui, je suis d'accord.

Le problème, c'est justement qu'il n'y a pas à l'heure actuelle de norme de construction pour ces installations. Il en existe peut-être. J'ai posé la question à la National Fire Protection Association qui rédige la plupart des codes de protection contre les incendies afin

qu'elle fasse des recherches et nous propose des recommandations en la matière. Je n'ai toujours pas eu de nouvelles, mais c'est une question importante puisque certaines de ces installations comprennent de nombreuses voies pouvant accueillir des rames à unités multiples, et c'est là que sont chargés les produits. Par conséquent, s'il se produisait quelque chose, on pourrait se retrouver avec un incident majeur et c'est certainement préoccupant.

M. Ed Komarnicki: Il faut aussi se soucier manifestement... s'il y a des normes, elles devraient exister avant la construction d'installations. Mais disons que ces normes existent et qu'il faille respecter certaines exigences — nous avons déjà parlé d'approvisionnement en eau notamment qui doit préalablement être en place — qui doit payer pour s'assurer que l'on dispose des capacités et des ressources nécessaires?

M. Chris Powers: Dans la plupart des cas, puisque c'est une installation fixe, ce sera le propriétaire. Dans un bâtiment par exemple, si l'on doit installer un système de gicleurs ou d'alarme à incendie, c'est intégré dans les coûts de construction. Par conséquent, cela relève du propriétaire, qui peut être amené à installer des pompes à incendie et un système d'extinction à mousse en plus d'assurer un approvisionnement en eau. Les frais que cela entraîne ne devraient pas être assumés par les contribuables. C'est donc une question préoccupante. Je pense que certaines petites municipalités en région rurale où sont construites ces installations ne disposent probablement pas des ressources pour faire ce genre de recherche et imposer des exigences.

Il faut donc se pencher sur cette question. Je sais que Transports Canada l'a soulevée il y a quelques années, mais je ne sais pas si le ministère dispose à l'heure actuelle des ressources pour faire des recherches à cet égard. Nous nous employons donc à faire des recherches pour déterminer ce qui est nécessaire pour garantir la protection de ces installations.

• (0950)

M. Ed Komarnicki: Plus précisément, que fait votre groupe de travail relativement à ces installations de transbordement dans l'Ouest du Canada, non seulement par rapport aux installations existantes, mais aussi aux agrandissements proposés?

M. Chris Powers: Le mandat du groupe de travail n'a pas encore été complètement établi, mais s'il s'agit d'une question à étudier je suppose que cela devrait faire partie du mandat et du travail du comité.

M. Ed Komarnicki: Merci. Me reste-t-il du temps?

Et maintenant pour M. Benson, manifestement les systèmes de gestion de la sécurité sont importants et il faudra sensibiliser non seulement la haute gestion mais les employés aux valeurs de sécurité. Cela doit être intégré à tous les niveaux opérationnels. Il est donc important d'obtenir l'adhésion des employés, cela ne fait aucun doute. Toute préoccupation de sécurité doit pouvoir être transmise jusqu'aux échelons supérieurs de l'organisation sans peur de représailles ou de reproches. C'est important.

Il est tout de même remarquable de vous entendre dire que nous n'y sommes pas tout à fait. Prenons une question toute simple, l'utilisation des enregistreurs vidéo ou audio pour renforcer les systèmes de gestion de la sécurité. Vos membres s'opposent à leur utilisation même si la loi stipule qu'ils ne peuvent servir à autre chose qu'une enquête en cas d'accident. Vous pouvez demander s'il y a une valeur probante, mais la plupart des gens diraient empiriquement qu'il y en a une et qu'elle devrait primer sur vos préoccupations en matière de protection de la vie privée. Pourquoi n'êtes-vous pas prêt à accorder la priorité à la sécurité? C'est un bon départ et c'est une question toute simple. Pourquoi ne pas surmonter cet obstacle, ce serait déjà un pas dans la bonne direction?

Monsieur Beatty, vous alliez conclure, mais vous n'avez pas eu l'occasion de le faire. Je vous offre donc cette possibilité maintenant.

M. Phil Benson: J'aimerais intervenir brièvement, c'est l'industrie, y compris les compagnies ferroviaires, ainsi que Transports Canada qui ont estimé qu'il n'y avait aucune valeur probante. Ce n'est pas l'opinion du syndicat des Teamsters, et la protection de la vie privée, c'est la loi du pays.

Je laisse M. Beatty répondre aux autres éléments de la question.

M. Rex Beatty: Bien sûr. D'abord, je ne sais pas d'où cela vient, que nous sommes contre les enregistreurs vidéo ou audio. Nous n'avons jamais fait de telles déclarations. En fait, j'ai des réunions prévues avec le BST. Mon propre conseil exécutif se réunit aujourd'hui et demain justement pour prendre position à cet égard. Nous pensons que les enregistreurs vidéo ou audio peuvent avoir une valeur.

Je ne voudrais pas que le comité pense que nous nous y opposons. À l'heure actuelle, ce n'est certainement pas le cas.

Le président: Merci beaucoup.

Nous cédonc la parole à Mme Morin, qui a cinq minutes.

[Français]

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

Je salue tous les témoins.

Tout d'abord, je voudrais vous poser de nouvelles questions, monsieur Boissonneault et monsieur Powers, sur la façon dont les propriétaires de marchandises et les transporteurs contribuent financièrement et matériellement au plan d'intervention d'urgence. En effet, on sait qu'ils participent aux couvertures d'assurances. Vous avez mentionné que le coût pour former les pompiers volontaires et les premiers répondants était plutôt élevé. Ces personnes et ces groupes participent-ils financièrement à cela?

[Traduction]

M. Paul Boissonneault: Bien sûr, par souci de collaboration, nous nous servons de notre association comme tribune pour les divers services d'incendie du Canada. Nous travaillons avec divers acteurs pour essayer d'accroître les possibilités de formation et de partage d'information. Et cela fera partie de ce processus. Je pense que tout incident de grande envergure crée un précédent qui nous oblige à agir, et lorsque je dis que « nous avons un devoir d'agir », cela nous concerne tous ici présents. Nous sommes collectivement responsables.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Actuellement, les propriétaires de marchandises ou les transporteurs participent-ils financièrement ou matériellement aux mesures de prévention et à la formation des premiers répondants?

[Traduction]

M. Chris Powers: Je vous dirai à ce sujet que le processus des PIU comporte une exigence en matière de formation et de ressources. C'est pourquoi nous considérons les PIU comme un élément clé pour garantir que lorsque survient un incident, ces ressources sont fournies par le transporteur et l'expéditeur de la marchandise et que les coûts ne sont pas transférés à la municipalité. Par exemple, à Lac-Mégantic, je pense que la mousse provenait des raffineries Irving et Valero.

Le programme des PIU devrait être obligatoire et selon nous cela comprend les dispositions entourant la formation des premiers répondants.

• (0955)

[Français]

Mme Isabelle Morin: Merci beaucoup.

J'aimerais maintenant parler des plans d'urgence. Ma circonscription a ceci de particulier: tous les chemins de fer passent par le quartier de Saint-Pierre, dans l'arrondissement de Lachine, et il y a beaucoup de transport de matières dangereuses.

De quelle façon les citoyens sont-ils tenus au courant des plans d'urgence? Les seules rues pour sortir de ce petit quartier longent la voie ferrée. S'il y avait un déversement de matières dangereuses, il n'y aurait pas de sortie. De quelle façon informez-vous les citoyens sur les mesures à prendre en cas de déversement ou d'accident?

[Traduction]

M. Paul Boissonneault: La réponse facile, c'est que le processus de gestion des urgences prévoit toutes les situations possibles. Le transport de matières dangereuses peut être recensé comme un des éléments clés dans une municipalité, parce que ce sont elles qui font la détermination des dangers et l'évaluation des risques et qui recensent la probabilité et la fréquence des divers incidents. En fonction de l'endroit, il pourrait s'agir d'inondations, de tornades et d'ouragans, sans oublier bien sûr les incidents d'origine humaine.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Ici, je parle plutôt du transport de matières dangereuses à Lachine.

[Traduction]

M. Paul Boissonneault: Oui. Je dis tout simplement que les autorités qui dirigent la municipalité déterminent quelles sont les priorités pour l'endroit.

Mme Isabelle Morin: Très bien.

M. Paul Boissonneault: Si une partie de l'information n'est pas divulguée dans une région ou une circonscription où passe une voie ferroviaire principale, il faut insister pour que la municipalité concernée mette en place ou renforce les divers tests et processus de planification d'urgence.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Je vous remercie beaucoup.

Je vais passer à un autre sujet.

Monsieur Benson, vous nous avez parlé de la fatigue des employés. J'ai été très surprise d'apprendre les conditions dans lesquelles les employés doivent travailler. Ils travaillent parfois pendant 12 heures sans savoir quand ils devront revenir travailler.

Cela dit, je ne vous ai pas entendu faire de recommandations à cet égard. Selon vous, qu'est-ce qui devrait être fait? Comment peut-on réglementer ces conditions? Comment peut-on s'assurer que ça n'arrivera plus?

M. Ballantyne nous a dit que tant qu'il y aurait des humains, il y aurait des accidents. Il est sûr que la fatigue est un facteur important qu'il faut essayer d'éviter. Quelles sont vos recommandations? Que pourrait faire le gouvernement pour qu'il y ait de meilleures conditions de travail et pour éviter cette fatigue des employés?

[Traduction]

M. Phil Benson: Merci pour cette question.

D'abord, les règles actuelles relatives au temps de travail et de repos découlent de l'incident Hinton. Dans le secteur ferroviaire, les changements se font toujours à l'issue d'une catastrophe. Les règles étaient, comment dire, inadéquates. Les autres changements ont été apportés aux termes de conventions collectives permettant aux compagnies d'avoir certaines différences. Bien sûr, comme vous le savez, la façon dont la compagnie négocie les conventions collectives, c'est d'avoir recours aux lois de retour au travail — et peu importe s'il s'agit d'un gouvernement conservateur ou libéral — c'est ce qui se produit. C'est un problème qui survient pendant toutes les négociations collectives et on n'y fait jamais face.

Mais le Parlement s'y est penché. Dans les amendements à la Loi sur la sécurité ferroviaire, les compagnies ferroviaires doivent mettre en place un régime de gestion de la fatigue fondé sur la science. Je félicite le gouvernement d'avoir appuyé et adopté ces modifications qui constituent l'une des meilleures déclarations que j'ai vues au Canada sur la gestion de la fatigue. C'est pour cette raison que nous insistons pour que les amendements soient adoptés plus rapidement.

En deuxième lieu, nous travaillons maintenant avec le ministère. Une équipe a été mise sur pied à la demande de la ministre pour essayer d'éliminer les pires composantes des règles actuelles sur les périodes de travail et de repos. J'ose espérer qu'ils n'élimineront pas ces journées de 18 à 20 heures pour adopter quelque chose de tout à fait déraisonnable comme des journées de 16 heures, qui vont à l'encontre des données scientifiques sur la fatigue, mais la ministre cherche à faire avancer ce dossier et nous espérons qu'il pourra être mis en oeuvre.

Bizarrement, le Parlement a agi. Vous avez compris. Vous avez fait votre travail et nous vous en remercions. Les retards sont inacceptables. Le comité devrait donc tout d'abord recommander l'adoption des changements. Ensuite, j'ai moi-même présenté un amendement qui a été appuyé par tous les partis et visait à permettre au comité d'examiner, de son propre chef, toute la réglementation entourant la sécurité et que cela fasse aussi partie de son examen de la sécurité des transports.

Je propose aussi que d'ici un ou deux ans ou 18 mois vous nous réinvitez pour nous demander comment vont les choses. En fait, vous avez ce pouvoir de vous tenir au courant de ce qui se passe.

• (1000)

[Français]

Mme Isabelle Morin: C'est une très bonne idée.

Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Madame Young, vous avez cinq minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Merci encore une fois, messieurs, d'être venus ce matin. Votre témoignage a été très intéressant et instructif.

J'aimerais poursuivre sur les systèmes de gestion de la sécurité et je suis franchement abasourdie par ce que j'ai entendu aujourd'hui sur la gestion de la fatigue. Le fait que des employés et les gens qui travaillent pour les compagnies ferroviaires depuis des générations ne sentent pas qu'ils ont leur part à jouer pour assurer la sécurité des transports ferroviaires et de toutes les collectivités par où transitent les marchandises...

Je voulais tout simplement mentionner cela aux fins du compte rendu. Dans notre situation et notre culture en général, si j'appelle quelque part pour obtenir un service, la conversation est enregistrée. Et dans les avions, il y a les boîtes noires et les enregistrements qui sont faits. Pourquoi est-on réticent à l'idée d'avoir des enregistreurs vidéo ou audio, qui permettraient d'assurer la sécurité?

M. Rex Beatty: Je pense que cela fait partie des processus dont nous discutons. Si cela sert à discipliner les employés et à aller dans ce sens, alors nous sommes absolument contre. Si c'est conçu pour aider, par exemple, le BST à évaluer les problèmes de sécurité, nous sommes pour. Voilà la distinction et quelque part entre les deux il y a une solution. Nous ne sommes pas contre.

Mme Wai Young: Pour être clair et précis aux fins du compte rendu, vous n'êtes pas contre les enregistreurs audio s'ils servent à accroître la sécurité, mais vous êtes contre leur utilisation pour la discipline?

M. Rex Beatty: Vous avez absolument raison.

Mme Wai Young: Il y aurait donc un terrain d'entente qui n'a pas encore été trouvé relativement à cette technologie et son utilisation.

M. Rex Beatty: Je pense que cette question est actuellement à l'étude et que nous allons bientôt nous pencher sur le noeud de la question.

Mme Wai Young: Je poursuis parce que je sais que le temps passe rapidement, ce que vous dites relativement à l'ordre de la ministre n° 31, c'est que c'est positif. Par ailleurs, je vous remercie des félicitations que vous avez adressées à la ministre des Transports et pour avoir mentionné que le gouvernement va de l'avant pour assurer la sécurité des collectivités et du réseau ferroviaire.

Est-ce exact?

M. Phil Benson: J'ai beaucoup d'expérience dans ce secteur et j'aimerais dire publiquement que j'estime que la ministre Raitt est probablement la ministre des Transports la plus qualifiée que j'ai jamais vue. Elle a une politique de porte ouverte à notre égard. Elle reçoit nos conseils... et sans nul doute les examine de très près.

Oui, pour ce qui est des nouvelles directives, nous sommes très satisfaits de la première partie pour laquelle nous avons eu une séance d'information. J'en aurai une autre avec le groupe responsable du transport des marchandises dangereuses vendredi et je suis sûr qu'elle sera également positive.

Pour en revenir à vos observations sur les systèmes de gestion de la sécurité, il ne s'agit pas là d'une caméra vidéo dans la cabine d'une locomotive. Le système de gestion de la sécurité diffère de celui des lignes aériennes, et il faut savoir que nous avons également contribué à son développement. C'est sur l'ensemble... La façon dont fonctionne une compagnie, le rôle de chacun dans une équipe, la façon dont nous obtenons une rétroaction continue et dont nous tirons leçon des erreurs, les solutions proposées pour apporter des corrections et la manière d'aller de l'avant de façon non punitive.

Mme Wai Young: Ce qui surprend les membres du comité, c'est que nous avons examiné cela du point de vue des lignes aériennes, des systèmes intermodaux, et je suis très surprise que cela n'existe pas pour le transport ferroviaire en dépit de l'ancienneté de notre culture ferroviaire.

M. Phil Benson: Moi qui aime raconter des histoires, je vais vous en raconter une. Lorsque l'on mettait sur pied un système pour les avions, j'ai rencontré un des cadres supérieurs. C'est un bon ami à moi, quelqu'un de merveilleux et qui fait un excellent travail. Je lui ai demandé pourquoi ce système était mis sur pied pour les avions quand nous en avons tant besoin pour le système ferroviaire? Et il m'a répondu, eh bien c'est parce que nous pourrions bien faire les choses. Et bizarrement, c'est ce qui s'est produit. C'est un bien meilleur processus.

Mais encore une fois, vous avez apporté des rectificatifs. Nous parlons donc du passé, ce que nous disons aujourd'hui c'est du passé. Moi, ce qui me donne espoir, c'est l'avenir.

Mme Wai Young: Ce que j'aimerais savoir et je pense que tous les membres du comité s'en soucient tout autant que moi, surtout à la suite de l'incident de Lac-Mégantic, c'est la raison pour laquelle les changements ne sont pas apportés plus rapidement. Pourquoi ce genre de choses n'a pas encore été mis en place?

M. Phil Benson: Merci.

Ms. Wai Young: Je pense que le délai de 6 ou 18 mois, ou quel qu'il soit, dont vous avez parlé pour réexaminer la situation, est certainement un point sur lequel le comité devrait se pencher.

M. Phil Benson: Merci. Je vous en suis reconnaissant parce que ça correspond tout à fait à notre recommandation. Il faut entamer ce processus. N'attendez pas que les règlements vous reviennent en 2015 parce qu'il faudra exercer des pressions sur ces compagnies. Nous sommes prêts à revenir témoigner quand vous voudrez. Les compagnies et les syndicats doivent se rassembler pour examiner les systèmes de gestion de la sécurité, mettre en branle un processus de gestion de la fatigue et obtenir l'avis des scientifiques, il faut commencer maintenant de sorte que les règlements puissent être appliqués non pas deux ans après leur adoption mais bien six mois après. Je vous remercie.

•(1005)

Mme Wai Young: Exactement. Merci.

Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président? Puis-je poser une autre question rapide?

Le président: Une question brève.

Mme Wai Young: Encore une fois, je suis très surprise de ce que j'ai appris sur les installations de transbordement. Ce témoignage a été fait lors d'une autre séance, on a dit qu'il n'y avait pas de code du bâtiment ou de prévention des incendies ni même de système de protection et de sécurité. On s'attendrait à ce que ces codes soient normalisés d'un bout à l'autre du Canada. Donc, encore une fois aux fins du compte rendu, je vais adresser ma question à M. Boissonneault ou à M. Powers. En fait je m'adresse à vous tous.

Pourquoi un tel laisser-faire qui permet aux gens de construire tout ce qu'ils veulent à peu près n'importe où... Surtout que ces installations de transbordement sont très près des collectivités et qu'elles ne devraient pas forcément l'être? Elles pourraient être mieux conçues et construites un peu à l'écart des collectivités et on pourrait avoir des codes pour assurer un maximum de sécurité. Pouvez-vous me répondre brièvement?

M. Chris Powers: Je pense que nous enquêtons justement pour essayer de déterminer ce qui se passe. Je ne veux pas laisser l'impression qu'il n'existe aucun code. C'est tout simplement que nous ne les connaissons pas. Lorsque ces installations sont construites... et certaines sont décrites comme étant des entreprises familiales qui n'ont comme matériel qu'une pompe et des camions qui transvident les produits dans un wagon avant de repartir. Tandis que d'autres sont des installations de plusieurs millions de dollars. Mais, parce qu'il s'agit d'installations fixes, il se peut que l'application des règlements et des normes sur le transport des matières dangereuses ait à voir avec les codes du bâtiment et de prévention des incendies locaux.

Il faut donc établir une collaboration entre Transports Canada et les municipalités locales parce que même si c'est une installation de transport qui permet la manipulation de matières dangereuses, je pense qu'il faut tout de même examiner l'interrelation entre les codes et les règlements.

Mme Wai Young: Très rapidement...

Le président: Très rapidement.

Mme Wai Young: ... n'y a-t-il aucun comité qui se penche sur cette question à l'heure actuelle?

M. Chris Powers: Comme je l'ai dit, le groupe de travail sur les PIU n'a pas recensé la question des installations de transbordements comme étant problématique. Le comité s'est essentiellement penché sur les wagons et le transport des marchandises. Mais la question a été soulevée à une réunion à Calgary il y a quelques semaines. Cette question préoccupe les compagnies ferroviaires et maintenant nous savons que nous devons nous y attarder. Je conviens qu'il faut faire enquête et se pencher sur ce problème.

Le président: Très bien, merci beaucoup.

Monsieur Sullivan, vous avez cinq minutes.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci, monsieur le président ainsi qu'à nos témoins.

Récemment, nous avons appris qu'il n'est pas difficile de déterminer ce que contiennent les wagons lorsqu'ils passent dans une collectivité parce que la teneur exacte de leur contenu est décrite sur une carte. Ainsi, nous avons appris que l'éthytrichlorosilane et que le bromure de méthyle, qui sont tous les deux mortels s'ils sont inhalés, passent régulièrement dans le centre-ville de Toronto. Le problème auquel les résidents et les conseillers municipaux de la ville de Toronto ont dû faire face c'est le droit du public de savoir. La réponse des compagnies ferroviaires, c'est que c'est une question de sécurité. Monsieur Benson, vous siégez à un comité de sécurité. Cette question de sécurité n'est-elle jamais soulevée?

M. Phil Benson: D'abord, aux fins du compte rendu, je dois dire que je suis d'accord avec les pompiers et M. Powers lorsqu'ils soulèvent la question de l'information et du moment de sa divulgation. Mais vous faites aussi valoir un point que nous avons soulevé, soit le droit du public de savoir. Je vais essayer de vous donner des explications, mais c'est complexe.

Dans la Loi sur le transport des marchandises dangereuses — unanimement appuyée par l'industrie parce que c'était une excellente loi —, il y avait un point de sécurité qui a opposé les Teamsters et les associations de camionneurs. Tout le monde convenait de la nécessité d'assurer la sécurité pour les raisons de... Je suis désolé, c'est difficile à expliquer. Pour lutter contre le terrorisme, les travailleurs auraient besoin d'une autorisation de sécurité. Pour le syndicat des Teamsters, cette autorisation de sécurité est celle des transports. Cela figure dans la loi. Mais ça n'a jamais été adopté de sorte que ce n'est pas en vigueur. C'est le seul article de la loi qui... Je vous dirais que si l'on craignait des actes par rapport au transport des produits dangereux, ces deux articles seraient adoptés.

Pour ce qui est du deuxième élément, je suis tenu au secret. Il y a des choses dont je ne peux tout simplement pas parler en public. Je recommande fortement au comité d'organiser s'il le souhaite une audience à huis clos, voire plus qu'une, pour parler de la question de terrorisme notamment. Je vous dirais que j'en perds le sommeil de savoir que cette question empêche nos membres de dormir. Je ne dors pas quand je pense à l'absence de système de gestion de la sécurité. Un grand nombre de choses m'empêchent de dormir, mais je ne fais pas d'insomnie quand je songe au terrorisme et à l'industrie ferroviaire.

• (1010)

M. Mike Sullivan: Merci, monsieur Benson. C'est bon à savoir. Alors c'est seulement pour des raisons de relations publiques, et non pas pour des raisons de sécurité, que les chemins de fer ne disent pas à la population ce qui traverse leurs collectivités. À tout le moins, voilà l'impression qu'on nous donne.

Les injonctions ministérielles de la semaine dernière sont bien accueillies par tous et je comprends qu'elles ont permis de régler une partie du problème, mais je ne crois pas qu'elles sont allées assez loin. Le Bureau de la sécurité des transports avait présenté d'autres recommandations qui n'ont pas été suivies. Une était d'éviter les grands centres de population, comme Toronto, en demandant que les trains contournent la ville. Nous avons appris ici que les wagons DOT-111 ne sont pas sécuritaires à 20 milles à l'heure, et il n'a pas été recommandé que ces wagons voyagent à moins de 20 milles à l'heure, ce que la population semble demander. Si cette marchandise doit traverser les villes parce que vous n'allez pas changer l'itinéraire, pouvez-vous au moins faire ralentir les trains?

De plus, notre comité a appris que ni le CN ni le CP semblent avoir tenu compte des conséquences d'abandonner les voies moins peuplées. Nous leur avons donc demandé s'ils avaient fait une évaluation des risques lorsque ces voies ont été abandonnées, et la réponse a été non. Je vous pose donc la question, monsieur Ballantyne, êtes-vous inquiet? Est-ce que votre association s'inquiète du fait qu'il reste si peu d'options pour le transport des matières dangereuses, alors que les chemins de fer abandonnent des voies au Nouveau-Brunswick, qu'ils ont abandonné les deux voies d'Ottawa Valley, et n'ont plus d'autre choix que de traverser des zones densément peuplées?

M. Robert Ballantyne: C'est évidemment un problème qui a surgi récemment, surtout à cause du transport par rails de plus grandes quantités de pétrole brut et d'éthanol. Même si les chemins de fer transportent des matières dangereuses depuis 100 ans, cela ne semblait pas un problème pressant. Les chemins de fer abandonnent des voies depuis longtemps, certainement depuis la fin des années 1950, ou le début des années 1960. Dans certains cas, il s'agissait d'embranchements où ne circulaient pas beaucoup de matières dangereuses. Elles n'auraient pas été de bons itinéraires de rechange de toute façon.

Il y a d'autres itinéraires qui, en y repensant, auraient peut-être été conservés si on avait fait une bonne analyse, et les deux voies d'Ottawa Valley que vous avez mentionnées en sont un bon exemple. La deuxième voie occidentale du CFCP de Perth qui passe par Peterborough et Havelock, et ces autres endroits, et qui a été abandonnée il y a quelques années, aurait pu aussi être un bon choix. Il est difficile de donner une réponse précise à votre question, mais certains itinéraires auraient pu être gardés.

Je crois que l'une des choses dont a traité l'annonce de la ministre la semaine dernière, c'est le fait que les parcours des chemins de fer ont tendance à être assez linéaires, alors il n'est pas aussi facile de trouver des itinéraires de rechange comme aux États-Unis. Lorsqu'il n'y en a pas, on pourrait songer à limiter la vitesse, bien que la ministre ait parlé d'une limite de 50 milles à l'heure, elle a aussi annoncé qu'il y aurait des enquêtes dans certaines municipalités. Évidemment, dans les municipalités très peuplées, il y aurait et pourrait y avoir des limites de vitesse encore plus basses.

M. Mike Sullivan: D'après ce que je comprends, cette analyse sera effectuée par les chemins de fer eux-mêmes, qui n'ont aucun intérêt à ralentir leurs trains.

M. Robert Ballantyne: Je devrai regarder de plus près l'annonce de la ministre, mais il me semble qu'il n'y avait pas que les chemins de fer qui allaient s'en occuper.

Monsieur le président, si vous me le permettez, j'aimerais faire une remarque sur les wagons DOT-111.

Le président: Soyez bref, s'il vous plaît.

M. Robert Ballantyne: Il s'agit d'une catégorie très large. Avec les DOT-111, il y a toute une vaste gamme de caractéristiques. Certains de ces wagons ont été examinés et l'on considère comme adéquats ceux qui ont les caractéristiques d'après 2011.

• (1015)

Le président: Merci, monsieur Ballantyne.

Nous passons maintenant à M. Toet, qui a cinq minutes.

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

Monsieur Benson et monsieur Beatty, vous avez tous les deux parlé des travailleurs de chemin de fer de deuxième, troisième et quatrième génération. Je connais bien cela dans ma circonscription, qui a essentiellement été bâtie autour du chemin de fer. Depuis combien de temps les voies ferrées sont-elles dans leurs corridors? Il y a toujours des exceptions, mais en moyenne, diriez-vous...? Je suis certain que vous connaissez tous les deux très bien l'histoire des chemins de fer. Dans chaque grand centre, est-ce que les voies ferrées ont été surtout construites à l'extérieur des centres et puis avec le développement, les gens sont venus tranquillement s'installer plus près des chemins de fer?

M. Rex Beatty: Vous avez raison. Je sais que nous sommes le plus vieux syndicat du pays, alors notre histoire est longue. Si on remonte dans le temps et qu'on regarde où les voies ont été construites, il s'agissait de régions rurales et les villes ont grandi autour d'elles. Je pense qu'on peut dire cela.

M. Lawrence Toet: Alors on peut dire que les chemins de fer doivent être en mesure de transporter la marchandise loin des municipalités pour les éviter. À un moment donné, c'est ce qui se faisait. Si on regarde l'histoire, ce sont plutôt les municipalités qui ont empiété sur les chemins de fer, plutôt que l'inverse.

Je peux le constater moi-même. J'ai une ancienne photo de ma circonscription dans mon bureau. Les bâtiments principaux du CN étaient complètement isolés, avec seulement quelques maisons autour. Maintenant ils sont complètement entourés et des maisons se bâtissent toujours plus près. Je pense qu'il faut être juste et reconnaître cet état de fait. On ne peut pas blâmer les chemins de fer pour les maisons qui se construisent près d'eux. S'ils avaient le choix, je pense qu'ils préféreraient que ces maisons soient bâties plus loin.

J'aimerais revenir aux chefs de pompiers. Quels sont les renseignements que vous recevez du CANUTEC, comment les recevez-vous et comment aident-ils les pompiers à réagir à un accident?

M. Paul Boissonneault: Merci beaucoup pour cette question.

En gros, on nous avise qu'il y a un accident, que ce soit parce que le chemin de fer communique avec nous, qu'on reçoive un appel de la population par le 911 parce qu'il y a de la fumée, ou par d'autres moyens. On est avisé de différentes façons, et dans un monde où il y a beaucoup de téléphones cellulaires, on est normalement avisé par un appel au 911.

Les premiers répondants arrivant sur place peuvent dire s'il s'agit d'un déraillement. La plupart de nos pompiers sont formés à être vigilants, alors ils approcheraient l'emplacement d'une distance sécuritaire, et ils le savent parce qu'ils ont été formés à faire attention. Ils essaient de voir quelles sont les matières présentes, où elles sont, et c'est alors que les centres de communication appellent les chemins de fer...

M. Lawrence Toet: Alors comment font-ils pour déterminer quels sont les produits concernés?

M. Paul Boissonneault: Par distance sécuritaire, on veut dire habituellement que l'on utilise des jumelles ou qu'on essaie de s'approcher de l'accident. On s'en approche au vent et en amont, et il y a différentes façons de s'approcher des lieux. Dans des endroits très éloignés comme ceux décrits, cela peut devenir très difficile.

Si nous avons reçu un numéro d'identification de CANUTEC, les distances d'évacuation ou d'isolement, si on parle de plus d'un produit... Voilà quand c'est... S'il y a des dommages causés par les flammes, s'il y a des conséquences environnementales par exemple sur les rivières, l'eau potable, ou autre chose, la complexité et la portée de l'accident croissent alors très rapidement. Voilà pourquoi nous avons dit qu'il était nécessaire que les manifestes et les fiches signalétiques soient disponibles très rapidement. On en a besoin très vite.

M. Lawrence Toet: Vous pouvez donc prendre connaissance du manifeste par l'intermédiaire de CANUTEC?

M. Paul Boissonneault: Nous espérons que cela deviendra automatique. Aujourd'hui, ces renseignements ne sont pas toujours disponibles. La recommandation qui est faite à cet effet est donc essentielle.

• (1020)

M. Lawrence Toet: Alors il s'agit d'une reconnaissance visuelle pour l'instant.

M. Paul Boissonneault: Exact.

M. Lawrence Toet: Vos ingénieurs feraient donc aussi une reconnaissance visuelle. J'imagine que des pompiers qui font face à de tels accidents de façon assez sporadique — et j'espère, de façon extrêmement sporadique — sont en mesure de reconnaître ce qu'il y a dans les wagons, et que vos conducteurs sont aussi en mesure de le faire.

M. Rex Beatty: Eh bien, il faut comprendre que lorsqu'un train déraile — et on l'a déjà vu par le passé — le train est comme un serpent, et il est peut-être dans une courbe. La seule façon de savoir pourquoi un train s'est arrêté d'urgence, c'est d'aller regarder. On ne peut le faire que de l'avant. Il n'y a plus personne à la queue.

On marche donc vers l'arrière, et peut-être juste après une courbe, il n'y a peut-être que des wagons détachés. Ce n'est peut-être pas du tout un déraillement, ou c'est peut-être un déraillement grave. On ne le sait pas tant qu'on n'est pas allé voir.

M. Lawrence Toet: Je voulais parler brièvement des enregistrements audio et vidéo pour la sécurité, et non pas pour la discipline. Je comprends en gros quelle est votre position et je pense que la plupart des gens penseraient que c'est juste.

J'aimerais quand même avoir une confirmation. Est-ce que cela veut dire que pour vous, dans n'importe quelle circonstance, même s'il était très évident qu'il y avait eu une infraction flagrante à la sécurité qui posait un danger extrême, non seulement pour cet employé mais pour les autres autour, on ne puisse jamais utiliser de tels enregistrements comme preuve?

Vous savez, je comprends ce que vous dites à propos d'infraction mineure, etc., mais je parle d'une extrême infraction flagrante qui pose très clairement un danger pour plusieurs personnes. Diriez-vous qu'on ne peut absolument pas utiliser les enregistrements?

M. Phil Benson: Je vais commencer et puis je céderai la parole à M. Beatty.

Notre exemple pendant les modifications à la sécurité des chemins de fer était le Frère McDavid, qui a été congédié parce que ses lacets n'étaient pas attachés correctement alors qu'il sortait de cabine avant de quitter pour la journée. Dans 10 ou 15 ans, comme pour les pilotes qui ont en place des processus non punitifs, après une série d'accords, ce dont vous parlez pourrait... On parle d'entreprises qui congédient des gens parce que leurs lacets ne sont pas bien attachés. Donc, lorsque vous parlez de l'avenir, il faut commencer à petits pas, et ce à quoi vous faites référence est encore très loin, tout comme pour le SGS et tout le reste. Mais pour l'instant, nos membres ne font tout simplement pas confiance à ces entreprises; vous avez entendu les histoires et les griefs. M. Beatty présentera des réponses plus pratiques.

Le président: Très rapidement, monsieur Beatty, s'il vous plaît...

M. Rex Beatty: Bien sûr. Tout simplement, pour l'instant, la réponse est non. Nous sommes contre, à cause de la façon dont les chemins de fer se comportent. Mais qui sait comment cette relation se développera à l'avenir?

Très franchement, nous ne leur faisons pas confiance.

Le président: Merci.

Monsieur Braid, vous avez cinq minutes.

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

Merci à nos témoins d'être ici.

Monsieur Boissonneault, Je voulais commencer avec deux questions pour vous, s'il vous plaît. Merci beaucoup d'être ici et pour le travail important que vous et les autres chefs de pompiers et organisations de pompiers faites partout au pays. Je suis ravi que vous et nombre de vos collègues soient à Ottawa cette semaine.

Vous avez parlé de l'importance pour les premiers répondants d'avoir accès à des renseignements supplémentaires au sujet des marchandises dangereuses qui traversent les collectivités canadiennes. J'aimerais qu'on ait une discussion claire à ce sujet. Dites-vous que nous devons aller plus loin que l'accord actuel auquel a participé la Fédération canadienne des municipalités, et quelles sont les lacunes?

M. Paul Boissonneault: Oui, nous disons qu'il faut améliorer le partage de renseignements. Il faut une approche plus globale à ce partage. Certainement depuis la tragédie de Lac-Mégantic, nous croyons qu'il y a eu une orientation claire indiquant qu'il est nécessaire que ce partage de renseignements se poursuive et qu'il soit approfondi. À l'avenir, nous croyons qu'il faudra que le partage de renseignements soit un aspect essentiel des communications. Et oui, je dis que ce partage doit être amélioré et qu'il reste des lacunes car les municipalités n'ont pas les renseignements sur une base annuelle... L'ordre préventif indique que cela doit se faire au moins une fois par année, ce que nous n'avions pas auparavant.

•(1025)

M. Peter Braid: Je me demande pourquoi il y a ces lacunes. J'imagine que vous avez participé aux discussions avec la Fédération canadienne des municipalités. Qu'est-ce qui s'est passé?

M. Chris Powers: Peut-être pourrais-je répondre.

J'ai participé au comité, avec la FCM et l'Association des chemins de fer. Il faut faire la distinction entre les renseignements servant à la planification des mesures d'urgence, c'est-à-dire l'ordre préventif, qui indique qu'une fois par année, les chemins de fer fourniront un rapport trimestriel des déplacements. On peut ainsi être au courant des changements saisonniers concernant les matières dangereuses. Par exemple, il y a plus de propane en automne et en hiver, et plus d'ammoniac anhydre au printemps et en été.

Les municipalités peuvent donc faire la planification en fonction des produits qui posent les plus grands dangers et dont les volumes sont les plus importants dans le cadre de leur plan municipal général en matière d'urgence, et les répondants aux urgences peuvent ensuite déterminer leurs besoins de formation par rapport à ces marchandises et des ressources fournies par ceux qui les expédient.

On ne commence pas la formation lorsque l'on répond à une urgence. Il faut être formé avant. Nous comprenons qu'il y a un délai entre l'avis et le moment de l'évaluation sur place pour savoir quels sont les produits présents, et pour obtenir toutes les ressources nécessaires. Ce n'est pas une solution instantanée. Cela prend du temps pour faire l'évaluation. Une partie de la vigilance consiste à

sécuriser la zone pour prévenir autant que possible les blessures et les décès et ensuite proposer un plan d'action. Il nous manque encore certains de ces éléments.

M. Peter Braid: Mais étant donné qu'il y a peu ou pas de changement au genre de marchandises qui traversent certaines collectivités, n'êtes-vous pas en mesure de faire de la formation selon les renseignements que vous recevez maintenant?

M. Chris Powers: Comme le chef Boissonneault l'a dit, une fois que l'on recevra ces renseignements, cela sera une grande amélioration par rapport au passé. Franchement, le plus grand changement a été l'augmentation du volume de brut, et cela se poursuit. C'est un changement important et les municipalités n'avaient pas pris conscience de l'étendue du risque que cela présente. Nous le savons maintenant.

M. Peter Braid: Bien.

En ce qui concerne la possibilité d'améliorer le genre ou le niveau de renseignement, il y a certaines inquiétudes concernant l'équilibre entre les renseignements supplémentaires et les risques pour la sécurité, ou que les renseignements se retrouvent entre de mauvaises mains. Je ne veux pas minimiser ces risques, comme d'autres pourraient le faire, alors comment continuer de trouver cet équilibre si nous voulons fournir plus de renseignements mais réduire les risques en matière de sécurité?

M. Paul Boissonneault: Nous comprenons aussi ces risques pour la sécurité. Nous disons que nous voulons prendre les devants afin de pouvoir planifier la réponse à une urgence. Comme vous le dites, si les produits changent à différents moments de l'année, et que l'on sait à quel moment ils arrivent, alors chaque année, nous pouvons comprendre la situation et nous y préparer.

Je répète que l'aspect difficile pour nous, c'est la formation, qui ne couvre pas de la même façon toutes les municipalités au Canada à cause de la diversité qui existe dans les services de pompiers. Étant donné que plus de 80 % des pompiers sont des pompiers volontaires, il est difficile pour les municipalités, même si le besoin est grand, d'avoir un groupe de réponses d'urgence bien formé et expérimenté pour faire face aux différents genres d'événements. Sans les renseignements et la formation, les pompiers ne seront pas bien préparés. C'est pourquoi le processus de PIU est essentiel. Il y a un volet formation à ces PIU, qui peuvent aider les municipalités à améliorer la formation et à offrir plus de sécurité pour la population.

Elles ne sont peut-être pas en mesure de payer pour cette formation, mais voilà comment on bâtit des liens, et il faudra du leadership pour que les PIU soient mis en place.

M. Peter Braid: Merci.

Le président: Merci.

Juste avant de passer aux dernières questions, monsieur Beatty, dans votre exposé préliminaire, vous avez parlé des conducteurs ou des ingénieurs de trains et des 60 points de démerite, mais vous n'êtes pas entré dans les détails.

Lorsque l'on parle de points de démerite pour un permis de conduire, on en obtient deux si on dépasse la limite de vitesse de 10 kilomètres-heure, 3 si on dépasse de 15 kilomètres-heure, 3 parce qu'on ne porte pas sa ceinture de sécurité, etc. Il y a un maximum de 15 points, et même avant ça, il faut son permis. Alors 60 points me semblent beaucoup, mais je ne sais pas comment fonctionne le système, et je me demandais si vous pouviez l'expliquer.

• (1030)

M. Rex Beatty: Bien sûr.

Selon le système Brown, la plus légère mesure disciplinaire est une lettre de réprimande. Le minimum que l'on obtiendrait normalement serait 10 points pour une infraction mineure...

Le président: Pouvez-vous me donner un exemple d'une infraction mineure?

M. Rex Beatty: Bien sûr. Disons que vous êtes en retard au travail, vous obtenez 10 points de démerite, ou si vous traversez une voie et que vous marchez sur un rail... On n'a pas le droit de marcher sur un rail. Dans le cas de M. McDavid, ses lacets n'étaient pas lacés jusqu'à l'oeillet supérieur. Il a reçu 10 points de démerite pour cela, alors voilà le genre de choses dont on parle. Si vous commettez la même infraction une deuxième fois, vous pourriez recevoir 15 points de démerite, parce que vous en avez déjà reçus 10 avant, il s'agit donc d'une mesure progressive.

Eh puis il y a les problèmes plus graves. Disons que vous ne respectez pas un feu rouge, ou un panneau d'arrêt, même si ce n'est que de 10 pieds, vous pourriez être congédié immédiatement. On peut être congédié pour cela, alors cela dépend de l'infraction que l'on commet.

Normalement, il y a généralement un bon nombre de membres qui ont 45 à 50 points de démerite, alors ils sont sur le point de se voir imposer des mesures disciplinaires. Très franchement, voilà le genre de personnes qui ne soulèvera pas de problèmes en matière de sécurité. Ils veulent garder un profil bas. Ils ne veulent pas se faire remarquer. Ils ne veulent pas qu'on les cible et ils ne font que ce qu'on leur dit de faire. Voilà les problèmes que présente ce système.

Le président: Dans ce système, si après un certain temps, une personne ne reçoit plus de points de démerite, est-ce qu'elle en perd? Est-ce que son total diminue?

M. Rex Beatty: Si après une année en tant qu'employé actif — vous ne pouvez pas être en vacance ou parti pour une autre raison — on ne vous impose pas de mesures disciplinaires, on vous retranche 20 points. À chaque année, on retranche 20 points.

Le président: Bien.

Il y avait une autre chose. Vous avez dit que les trains ne s'arrêtent jamais. Je viens du milieu agricole, et j'ai une moissonneuse-batteuse d'un demi-million de dollars. Pendant les récoltes, je ne peux pas me permettre qu'elle soit inutilisée même pour une minute, mis à part pour faire le plein et vérifier l'huile. C'est la même chose pendant la saison des semis, il faut que le tracteur et le reste de l'équipement fonctionnent continuellement.

Alors proposez-vous que les trains doivent s'arrêter pour régler le problème de la fatigue, ou quelque chose d'autre semblable? Parce qu'avec ce genre d'investissement, pas seulement pour les locomotives

et les wagons, mais aussi la marchandise, il faut que tout cela bouge. Alors peut-être pourriez-vous...

M. Rex Beatty: Bien sûr.

Je viens d'une famille d'agriculteurs. Ce n'est effectivement pas ce que je propose. Ce que je veux dire, c'est que lorsque ces trains sont en déplacement, il faut que l'équipage soit alerte. Il ne faut pas que les membres soient physiquement fatigués, et que quel que soit le stress qui leur est imposé, outre la question du sommeil, ce stress doit être réduit au minimum. Nous voulons que les membres de l'équipe de trains soient alertes et qu'ils soient efficaces dans leur travail.

Donc, l'objectif, ce n'est pas du tout d'arrêter les trains.

Le président: Très bien, merci beaucoup.

Nous allons manquer de temps, par conséquent je vais céder la parole à M. Mai, à M. Pacetti, puis à deux députés du parti ministériel. Nous ne disposerons d'assez de temps que pour une question chacun.

Monsieur Mai, vous avez la parole.

M. Hoang Mai: Merci, monsieur le président.

J'ai une question pour les représentants de Teamsters Canada. Vous avez indiqué que vous êtes passés de quatre membres dans l'équipe de train à deux membres. Par la suite, manifestation au Lac-Mégantic il n'y en avait qu'un seul. C'est donc une question cruciale. De plus, je crois que nous n'avons pas couvert sous tous ses angles la gestion de la fatigue.

D'après mes lectures, et grâce à l'excellent travail des attachés de recherche, il semblerait que d'après l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire « des plans de gestion de la fatigue ont été élaborés et soumis par toutes les compagnies de chemins de fer à la Direction générale de la sécurité ferroviaire de Transports Canada. »

Pouvez-vous nous indiquer dans quelle mesure les plans de gestion de la fatigue sont respectés par les compagnies de chemins de fer?

M. Phil Benson: Oui, je peux répondre.

D'après ce que j'ai compris, il s'agirait d'un outil théorique. Au cours de la vérification, lorsqu'on a cherché à savoir où se trouvaient les plans de gestion de la fatigue, on s'est fait dire qu'ils se trouvaient dans une armoire. D'après les sociétés de chemins de fer, l'objectif était de posséder ce type de plans, et non pas de le mettre en application. En fait, la gestion de la fatigue est essentiellement une combinaison de règles découlant des négociations collectives et de règles totalement inadéquates dénoncées dans la commission d'enquête sur la collision de Hinton.

Au cours de notre dernière vague de froid, lorsque le vortex polaire a sévi, le CN a totalement fait fi des règles sur le repos contenues dans les conventions collectives et a simplement mis au travail des équipes épuisées pendant trois mois pour qu'elles transportent les marchandises dangereuses sous prétexte que ces marchandises devaient être acheminées et qu'il fallait faire des profits. La gestion de la fatigue a été totalement reléguée aux oubliettes. Grâce à la loi que vous avez adoptée, et nous vous en remercions, ce type de pratiques va prendre fin. Je répète que nous parlons ici du passé et de l'avenir. Si l'on établissait une gestion de la fatigue fondée sur les données scientifiques, ce type de pratiques insensées ne se produirait pas.

Allez-y.

• (1035)

M. Rex Beatty: J'aimerais formuler une observation.

Le fait que des équipes fatiguées ont conduit des trains a fait l'objet de nombreux litiges, au point où des prix de reconnaissance en arbitrage ont été accordés, notamment par le Conseil canadien des relations industrielles, qui a envoyé des mises en demeure à la société pour qu'elle arrête d'enfreindre les règles. En fait, pour nous la prochaine étape consistera à faire inscrire ces prix d'excellence auprès des tribunaux fédéraux rien que pour forcer les sociétés à respecter les décisions rendues, car elles poursuivent leurs infractions, et ce jusqu'à ce jour.

Le président: Merci beaucoup.

M. Pacetti me signale qu'il n'a pas de question à poser.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Non merci, je ne veux pas m'accaparer son temps.

M. Massimo Pacetti: J'ai une brève question pour M. Beatty.

Croyez-vous que la solution pourrait consister en deux équipes qui voyagent en même temps dans la cabine pour éviter la fatigue? Vous avez déclaré que vous préféreriez que le train ne fasse pas d'arrêts, par conséquent, quelle serait la solution de rechange?

M. Rex Beatty: Il faudrait assurer un horaire adéquat, de sorte qu'il puisse y avoir des périodes de repos. De plus, c'est prévisible.

M. Massimo Pacetti: Vous seriez donc en faveur d'horaires adéquats à titre de solution?

M. Rex Beatty: Certainement. En fait, c'était l'une des recommandations de la commission d'enquête sur la collision de Hinton. Il y a des années, sur le chemin de fer, l'horaire avait pour point de départ le terminus d'attache et comme point d'arrivée le terminus de destination. C'est intéressant de voir comment l'horaire est établi de nos jours. En fait, seul le terminus d'attache compte. La façon de faire a été inversée.

Le président: Très bien, merci.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président

J'aimerais éclaircir un point au sujet de l'injonction ministérielle émise en vertu de l'article 33 de la Loi sur la sécurité ferroviaire. M. Sullivan y a fait allusion plus tôt, en laissant entendre en quelque sorte que le BST avait formulé une recommandation selon laquelle les trains devraient éviter de traverser les municipalités. En fait, ce n'est pas le cas. On n'a qu'à consulter le site Web pour constater en quoi consiste effectivement la recommandation. Pour mémoire, je tiens à la citer:

Le ministère des Transports établit des critères rigoureux pour l'exploitation des trains qui transportent des marchandises dangereuses et exige que les compagnies ferroviaires procèdent à la planification ainsi qu'à l'analyse des itinéraires et effectue des évaluations périodiques des risques pour veiller à ce que les mesures de contrôle des risques soient efficaces.

Par conséquent, la recommandation du BST visait à ce que les sociétés ferroviaires soient forcées d'effectuer des analyses des itinéraires et des évaluations du risque. De plus, on recommandait que des restrictions opérationnelles similaires à celles employées aux États-Unis, et énoncées dans la circulaire OT-55, soient considérées comme nécessaires pour atténuer bon nombre de lacunes. J'invite tout le monde à consulter cette injonction ministérielle émise en vertu de l'article 33 qui va dans le sens de la circulaire OT-55, car le gouvernement a atteint ses objectifs à cet égard.

De plus, je tiens à déclarer officiellement que je ne suis pas certain du point soulevé par le NPD selon lequel le public a le droit de savoir, et que les localités devraient avoir un droit de veto sur le type

de marchandises transportées par les trains qui les traversent. Je crois que c'est là l'objectif réel, et si c'était le cas, rien ne serait transporté dans ce pays.

J'aimerais poser une question à M. Ballantyne. Certains témoins ont abordé la question de la responsabilité. Par responsabilité, on entend la nécessité d'effectuer un nettoyage, par exemple. Je ne crois pas vous avoir entendu en parler, mais j'aimerais savoir ce que vous en pensez. Des expéditeurs sont venus se faire entendre devant notre comité, je pense particulièrement à l'Association canadienne des producteurs pétroliers, et ils ont laissé entendre que les sociétés ferroviaires devraient assumer l'entière responsabilité. Votre groupe partage-t-il cette opinion? Ou croyez-vous que les expéditeurs devraient également assumer une part de la responsabilité pour que ce ne soit pas les contribuables qui finissent par payer la note?

M. Robert Ballantyne: Je crois que la question globale de la responsabilité fait actuellement l'objet d'une étude par l'Office des transports du Canada et par Transports Canada.

M. Jeff Watson: Si je ne m'abuse, on vient de terminer ces consultations.

M. Robert Ballantyne: Oui, des consultations ont eu lieu et nous avons abordé ce point.

Le gouvernement a indiqué dans le discours du Trône que la philosophie de base sous-jacente à son approche, c'est que le pollueur doit payer. Nous sommes tout à fait d'accord avec cette approche. Autrement dit, quiconque a la garde et la responsabilité de la marchandise, à quelqu'étape que ce soit durant l'acheminement, devrait être tenu responsable. Nous en convenons.

Les propriétaires des biens comprennent clairement leurs responsabilités et le régime qui s'y rattache, et en cas de responsabilité conjointe, ce qui se produit parfois, chaque part de responsabilité sera déterminée par les tribunaux. Les expéditeurs, en général, souscrivent à ce principe. Lorsque les biens sont sous la garde de la société de chemins de fer ou de camionnage, entre autres sociétés de transport, ces dernières devraient assumer la responsabilité.

• (1040)

Le président: Merci, monsieur Ballantyne.

M. Braid a droit à la dernière question.

M. Peter Braid: Merci, monsieur le président.

Je tiens à poursuivre la discussion avec M. Ballantyne. Une question m'est venue à l'esprit, mais je n'ai pas eu l'occasion de la poser.

J'aimerais également poursuivre dans la même veine. Dans votre déclaration d'ouverture, monsieur Ballantyne, vous avez déclaré qu'au vu des recommandations, il devrait y avoir un audit et une inspection plus rigoureux. En fait, le vérificateur général a déclaré la même chose, et nous sommes tout à fait d'accord.

De plus, vous avez ajouté qu'il devrait y avoir des mesures répressives strictes, y compris des sanctions administratives pécuniaires. J'aimerais que vous étoffiez davantage ce concept pour que nous sachions quelles formes ces sanctions prendraient.

M. Robert Ballantyne: La structure actuelle de la Loi sur la sécurité ferroviaire encourage la direction générale de la sécurité ferroviaire et les inspecteurs d'un peu partout au pays à effectuer des inspections assez rigoureuses. Or, lorsque la direction générale constate des violations chroniques, il devrait y avoir des pénalités, et la loi prévoit un régime à cet égard. Je crois qu'il y est indiqué que des pénalités pouvant aller jusqu'à 250 000 \$ par incident peuvent s'appliquer. Certainement, j'aimerais qu'en cas de violation chronique, c'est-à-dire récurrentes, les pénalités soient appliquées de façon rigoureuse.

M. Peter Braid: Grâce aux modifications du projet de loi S-4, des mécanismes ont maintenant été adoptés.

M. Robert Ballantyne: Oui.

M. Peter Braid: Excellent, merci.

Le président: Messieurs, je vous remercie de votre présence et de votre participation à notre étude. Nous avons eu de très bons témoignages. Nous nous reverrons tous jeudi.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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