



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 049 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 24 mars 2015

—
Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 24 mars 2015

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): Notre réunion d'aujourd'hui est divisée en deux parties.

Nous entendrons tout d'abord Mme Bateman, députée, qui répondra aux questions et donnera quelques explications sur son projet de loi d'initiative parlementaire C-627, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire (sécurité des personnes et des biens).

Madame Bateman, bienvenue au comité et merci d'être venue.

Mme Joyce Bateman (Winnipeg-Centre-Sud, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis très heureuse de pouvoir m'entretenir avec vous aujourd'hui.

Je suis à votre disposition pour répondre aux questions concernant mon projet de loi d'initiative parlementaire C-627, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire (sécurité des personnes et des biens).

[Français]

Monsieur le président, je suis très heureuse d'avoir l'occasion de vous parler aujourd'hui de mon projet de loi, le projet de loi C-627, et, bien sûr, de répondre aux questions des membres du comité.

[Traduction]

Comme vous le savez, la sécurité des transports en général, et notamment celle du transport ferroviaire, est l'une des priorités de notre gouvernement.

La catastrophe qui s'est produite récemment à Lac-Mégantic et la tragédie qui vient de frapper le nord de l'Ontario mettent en évidence et nous rappellent une fois encore la nécessité de compter sur un réseau ferroviaire fiable et sûr et d'améliorer la surveillance et le contrôle des activités ferroviaires dans leur ensemble.

[Français]

Comme je le disais, les récentes catastrophes ont souligné et rappelé une fois de plus la nécessité d'avoir un système ferroviaire sécuritaire et d'améliorer la supervision et le contrôle des opérations.

[Traduction]

Je tiens à souligner l'excellent travail de votre comité, monsieur le président, ainsi que le leadership de la ministre des Transports Raitt qui a pris des mesures efficaces et efficaces pour combler les lacunes du système.

J'ai constaté une autre insuffisance que j'aimerais corriger.

En fait, la réglementation actuelle ne permet pas à la ministre ou aux inspecteurs des passages à niveau d'ordonner la fermeture d'un de ces passages, s'il est jugé dangereux pour les piétons, les cyclistes, les personnes en chaise roulante ou les véhicules.

Mon projet de loi d'initiative parlementaire permettra d'améliorer cette situation pour l'ensemble de la population.

Mes électeurs me l'ont clairement fait comprendre: la sécurité ferroviaire est un enjeu qui compte à leurs yeux. En tant que députée de Winnipeg-Centre-Sud, je partage leur désir d'avoir des passages à niveau qui peuvent être traversés en toute sécurité par des enfants à bicyclette, des aînés en chaise roulante ou des véhicules de toutes sortes.

Ma circonscription électorale est sillonnée de passages à niveau, et leur sécurité peut être améliorée. C'est pourquoi je me sers de ce projet de loi d'initiative parlementaire pour obtenir une meilleure sécurité ferroviaire dans ma circonscription, et ce sont tous les Canadiens qui seront plus en sécurité grâce à mon projet de loi.

Mon projet de loi vise la prévention et propose d'améliorer la Loi sur la sécurité ferroviaire en donnant des pouvoirs supplémentaires à la ministre des Transports pour qu'elle puisse intervenir en cas de besoin pour mieux garantir la sécurité des personnes, des biens et des collectivités. Par ailleurs, ce projet de loi vise à habiliter les inspecteurs de la sécurité ferroviaire à intervenir rapidement pour limiter l'usage d'installations ou de matériel dangereux et à interdire ou limiter l'usage d'ouvrages de franchissement et de passages à niveau.

• (1535)

[Français]

Axé sur la prévention, mon projet de loi a pour but de régler des problèmes avant qu'ils ne surviennent. Les propositions de notifications visent à améliorer la Loi sur la sécurité ferroviaire et à conférer d'autres pouvoirs à la ministre des Transports pour qu'elle intervienne pour répondre aux besoins et pour mieux assurer la sécurité des citoyens, des biens et des localités.

Mon projet de loi propose aussi d'autoriser les inspecteurs à intervenir rapidement et à mettre fin à des travaux dangereux ou à l'utilisation de matériaux non sécuritaires. Ils doivent pouvoir interdire ou restreindre l'utilisation des passages à niveaux ou à des ouvrages de franchissement non sécuritaires.

[Traduction]

Nous aurons sûrement une discussion détaillée un peu plus tard, mais ce que je propose est de donner à la ministre et à ses inspecteurs le pouvoir d'ordonner la fermeture de passages à niveau au besoin, si l'on juge que la sécurité des Canadiens est en jeu.

J'espère que tous les partis m'appuieront.

Merci beaucoup de votre aimable attention, monsieur le président. Je me ferai maintenant un plaisir de répondre aux questions que vous et vos collègues souhaitez me poser.

Le président: Monsieur Mai.

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Merci, monsieur le président; merci, madame Bateman, d'être venue nous présenter votre projet de loi d'initiative parlementaire.

Nous sommes un peu hésitants parfois quand un projet de loi d'initiative parlementaire est proposé, surtout lorsqu'il s'agit de la sécurité ferroviaire, comme vous le savez. Vous avez dit que la situation est compliquée, mais c'est aussi un enjeu important pour les Canadiens.

Avez-vous demandé leur avis à des fonctionnaires du gouvernement?

Mme Joyce Bateman: Oui, absolument. D'ailleurs, je me suis concertée non seulement avec des fonctionnaires du gouvernement, non seulement avec la ministre elle-même, non seulement avec des organismes comme le CN, mais aussi avec le syndicat, qui s'est montré très favorable au projet de loi.

M. Hoang Mai: Avez-vous eu connaissance du projet de loi C-52, proposé par le gouvernement au sujet de la sécurité ferroviaire, ou l'avez-vous lu?

Mme Joyce Bateman: Voyez-vous, je ne les ai pas tous en mémoire. Mais j'ai commencé, j'ai lu à peu près les trois quarts du texte.

M. Hoang Mai: Dans le projet de loi C-52, dont nous n'avons pas encore débattu, il y a des dispositions qui portent en fait sur l'objet de votre projet de loi. Elles abrogent ce que votre projet de loi propose. Je vous donne l'exemple de l'alinéa 39(1), qui se lit comme suit:

39. (1) Les paragraphes (2) à (7) s'appliquent en cas de sanction du projet de loi C-627, déposé au cours de la 2^e session de la 41^e législature...

Puis:

Si le paragraphe 25(1) de la présente loi entre en vigueur avant l'article 2 de l'autre loi:

a) cet article 2 est réputé ne pas être entré en vigueur et est abrogé...

On parle donc bien de votre disposition.

Mme Joyce Bateman: Est-ce qu'on y mentionne le projet de loi C-627?

M. Hoang Mai: En fait, oui.

Mme Joyce Bateman: Oh, je suis honorée.

M. Hoang Mai: Quand on songe à la sécurité ferroviaire et que vous présentez quelque chose dont vous dites qu'il est le fruit d'une concertation avec le gouvernement, mais voilà que le gouvernement abroge ce que... bref, notre tâche est encore plus compliquée. Et là, si votre projet de loi va de l'avant, nous devons abroger ses dispositions.

Mme Joyce Bateman: Je m'en remets aux fonctionnaires du ministère des Transports quant aux détails du projet de loi à venir, mais la raison profonde de mon projet de loi est ce qui s'est passé dans ma circonscription. Je suis sûre que vous avez les mêmes sentiments à l'égard de votre circonscription.

M. Hoang Mai: C'est bien pourquoi je vous comprends. Je comprends que vous voulez protéger vos électeurs et tous les Canadiens, c'est évident.

Lorsqu'un projet de loi d'initiative parlementaire traite d'un sujet que le gouvernement est en train d'examiner à l'échelle du système

entier, quand on se met à réunir des morceaux... On a vu ce qui se passe du côté des conservateurs avec le Code criminel: il y a eu des tas de projets de loi d'initiative parlementaire ayant trait aux dispositions du code.

Quand on fait l'addition, c'est encore plus confus. Nous avons un projet de loi du gouvernement qui, en fait, abroge ce que vous proposez et sans même que vous sachiez ce que contient le projet de loi du gouvernement.

• (1540)

Mme Joyce Bateman: Cela suppose que ce projet de loi va passer, ce dont je vous remercie à l'avance. Ce serait merveilleux qu'il soit adopté.

M. Hoang Mai: Eh bien, ce n'est pas exactement ça: on dit « si » votre projet de loi est adopté, parce que, actuellement, on ne sait pas si le projet de loi C-52 prendra force de loi.

Mme Joyce Bateman: Je ne peux pas me prononcer sur le projet de loi du gouvernement, parce que je ne suis ni la ministre ni un de ses fonctionnaires. Je ne suis pas non plus sous-ministre. Mais ce que je peux dire, c'est que mon projet de loi mérite votre soutien parce qu'il porte sur la sécurité ferroviaire dans toutes nos collectivités.

M. Hoang Mai: Je comprends. Je soulevais simplement la question.

Par ailleurs, si on examine votre projet de loi, je rappelle que, au paragraphe 4(4) de la Loi sur la sécurité ferroviaire, la définition de la sécurité ferroviaire inclut déjà la sécurité des personnes et des biens. Vous avez inclus cet aspect dans votre projet de loi.

Pourriez-vous nous dire pourquoi vous pensez que cette définition n'est pas suffisante?

Mme Joyce Bateman: J'ai collaboré de très près avec les fonctionnaires de la ministre, et, comme vous le savez, quand on prépare un projet de loi d'initiative parlementaire, on est aidé par un avocat de la Chambre des communes pour être sûr d'employer la terminologie qui convient. Je suis comptable agréée, pas avocate. Je n'emploierai donc pas le jargon juridique, mais je dirai que je lui ai fait clairement comprendre mon intention.

En 2007, une dame en chaise roulante motorisée était en train de traverser un...

M. Hoang Mai: Quand on modifie un projet de loi ou une définition ou qu'on ajoute quelque chose, nous devons comprendre pourquoi on l'ajoute et pourquoi...

Mme Joyce Bateman: Je pense que ceci explique cela.

Une dame en chaise roulante motorisée est restée coincée sur un passage à niveau. S'il n'y avait pas eu un bon Samaritain dans le coin pour la tirer de là au moment où le train arrivait, elle ne serait plus de ce monde.

Cela a bouleversé la collectivité de ma circonscription. En fait, c'était avant que je sois élue au Parlement. C'est à cause de ces explications que l'avocat de la Chambre des communes a estimé qu'il faudrait prévoir la sécurité des personnes et des biens.

M. Hoang Mai: Je ne sais pas si vous vous rendez compte que la définition de la sécurité ferroviaire au paragraphe 4(4) de la loi inclut déjà la sécurité des personnes et des biens, ce qui...

Mme Joyce Bateman: Quand j'ai présenté mon projet et quand j'ai demandé au personnel du ministère si on pouvait ordonner la fermeture d'un passage à niveau, la ministre m'a dit que c'était absolument impossible selon la réglementation actuelle. On ne peut pas. La ministre n'en a pas le pouvoir, et non plus les...

M. Hoang Mai: Je pense que vous parlez d'une autre disposition de votre projet de loi. Nous allons l'analyser article par article, et j'essaie de comprendre ce qui a été ajouté et pourquoi. C'est pour cela que je parlais des difficultés associées aux projets de loi d'initiative parlementaire où sont ajoutés des éléments à la loi sans appréhension générale des répercussions.

C'est la question que je vous adressais: pourquoi ajouter cette disposition concernant la définition quand celle-ci contient déjà ce que vous proposez?

Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Bonjour, madame Bateman. Merci de vous être jointe à nous.

Je tiens à vous féliciter de votre travail et de ce projet de loi. C'est un pas dans la bonne direction, et je pense que les Canadiens l'apprécieront. Dans ma propre ville, Ottawa, nous avons vécu une terrible tragédie il y a un certain temps lorsqu'un train a heurté un autobus d'OC Transpo à un passage à niveau. Il y a eu des morts, beaucoup de gens ne sont pas encore rétablis, et des familles sont traumatisées. Je pense que votre projet permettrait de prévenir ce genre d'accident et que c'est une mesure très positive.

Pour reprendre le fil des questions de mon collègue, que j'allais également poser, il semble y avoir double emploi ici entre votre projet de loi et le projet de loi C-52 du gouvernement.

Pour aller droit au but, êtes-vous disposée à modifier votre projet de loi pour qu'il puisse être intégré aux mesures prévues par le gouvernement, pour qu'il y soit assimilé pour ainsi dire?

• (1545)

Mme Joyce Bateman: Je suis ici dans l'intérêt de la sécurité des Canadiens. Évidemment que j'ai d'abord pensé à la sécurité des gens de ma circonscription, comme c'est le cas, j'en suis sûre, de vous tous, de chaque côté de la Chambre des communes. C'est le point de départ. Donc, oui, absolument, je serai ouverte à cette proposition et me laisserai guider par le président et le secrétaire parlementaire. Il serait insensé de faire preuve de rigidité pour quelque chose comme ça. Si nous pouvons travailler ensemble à améliorer les choses et à garantir une meilleure sécurité ferroviaire pour les familles, pour les aînés et pour les gens qui traversent les nombreux passages à niveau du pays, ce serait formidable. Je serai heureuse de travailler avec vous à ce projet.

M. David McGuinty: Je voudrais également poser une question qui a trait au fait que, des 5 606 passages à niveau qui existent au Canada aujourd'hui, à ce que je crois savoir, seulement un tiers est équipé de dispositifs d'avertissement.

Lorsque vous avez fait vos recherches, avez-vous envisagé des dispositions plus prescriptives dans votre projet de loi, non seulement en conférant aux inspecteurs le pouvoir de prendre des mesures, mais aussi en parlant des deux tiers des passages à niveau qui n'ont pas de dispositifs d'avertissement?

Mme Joyce Bateman: Il y avait un dispositif d'avertissement au passage à niveau traversé par la dame en question, et c'est cet incident qui a motivé mon projet de loi.

Je ne voulais pas être prescriptive concernant un mécanisme qui ne fonctionne manifestement pas dans l'intérêt de la sécurité des personnes. Je n'en ai donc pas tenu compte. Par exemple, si la zone ferroviaire est mal entretenue ou si une famille traverse la voie et qu'un petit à bicyclette se coince, je veux que les inspecteurs

puissent dire: « Ce n'est pas sécuritaire, il faut prendre des mesures. » Je veux que la loi ait du mordant, ce qui ne semble pas être le cas actuellement.

M. David McGuinty: Passons à ma troisième question. Quand vous avez fait vos recherches, avez-vous fait une extrapolation rétrospective, au sens de poser des questions sur le nombre d'inspecteurs dont on a besoin? C'est une chose de leur donner le pouvoir de prendre certaines mesures, mais c'en est une autre de savoir si nous avons suffisamment d'inspecteurs pour effectivement exercer les pouvoirs que vous voulez leur attribuer. Ne pensez-vous pas?

Mme Joyce Bateman: « Extrapolation rétrospective », j'ai appris une nouvelle expression aujourd'hui. Excellent.

Ce qui m'intéressait, c'était la sécurité. Lorsque j'ai posé des questions, durant mes recherches, je pensais que nous avions des inspecteurs, mais qu'ils n'avaient pas le pouvoir de dire: « Ce passage à niveau, dans la circonscription de M. McGuinty, n'est pas sûr. Nous allons le fermer jusqu'à ce qu'il soit réparé. » C'est de ce point de vue que je me suis placée.

Je suis ouverte à la possibilité de compléter ou d'amplifier ce projet de loi. C'est toujours mieux quand on travaille en collaboration.

M. David McGuinty: D'accord.

Je n'ai pas d'autres questions particulières, à moins que vous vouliez ajouter quelque chose au sujet de votre projet de loi.

Mme Joyce Bateman: Non, c'est très bien.

Je suis très sensible à votre soutien et j'apprécie beaucoup que nous puissions travailler ensemble dans l'intérêt de la sécurité des Canadiens. Merci.

Le président: Merci.

Madame Young, vous avez sept minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Madame Bateman, je tiens à vous remercier d'être venue nous voir aujourd'hui et de présenter votre projet de loi au comité.

Comme vous l'avez rappelé dans votre introduction, c'est le tragique accident de Lac-Mégantic qui a incité la ministre des Transports, le gouvernement et le comité à se pencher sur la question de la sécurité ferroviaire au Canada. Je sais que nous avons tous travaillé très dur pour ça.

C'est formidable de vous avoir ici aujourd'hui pour présenter votre projet de loi d'initiative parlementaire C-627, qui vise un autre aspect susceptible de rendre notre réseau ferroviaire plus sûr. Je suis très impressionnée par le travail que vous avez fait.

Je tiens à rappeler certains faits et chiffres importants. On voit ici qu'il y a 23 000 passages à niveau sous réglementation fédérale et que 18 % des accidents ferroviaires du Canada se produisent à des passages à niveau. C'est énorme. Dix-huit pour cent, c'est presque un cinquième des accidents. Là encore, je crois que votre projet de loi arrive à point nommé. Il est opportun: c'est la sécurité des Canadiens et du réseau ferroviaire qui est en jeu.

Dans votre analyse de ce projet de loi, qui est très complet à mon avis, vous parlez de sécurité ferroviaire, de sécurité des personnes et de sécurité des biens. Il y a bien évidemment des lacunes dans la réglementation antérieure, et c'est la raison d'être de votre projet de loi.

Pourriez-vous nous dire pourquoi vous vouliez faire une distinction entre ces trois aspects et en quoi votre projet de loi comblera les lacunes?

• (1550)

Mme Joyce Bateman: Eh bien, je me rappelle très bien les discussions que j'ai eues, en juillet, avec le personnel de la ministre des Transports et celui de la Chambre des communes.

Au personnel de la Chambre des communes, j'y suis allée directement en expliquant qu'il s'agissait de sécurité, de faire en sorte que non seulement les gens de ma circonscription, mais ceux de toutes les circonscriptions, soient un peu plus en sécurité. Je n'en suis pas revenue quand j'ai appris que la ministre n'avait pas le pouvoir d'ordonner la fermeture de passages à niveau dangereux.

C'est l'avocat de la Chambre des communes qui nous a incités à inclure la disposition concernant les personnes et les biens. Je rappelle que je parle en tant que comptable agréée et non d'avocate. On nous a conseillés et on nous a dit que cette disposition était indispensable compte tenu de la nature du projet de loi et de ce que je voulais obtenir. J'ai commencé par m'adresser au personnel de la ministre des Transports. On m'a dit que c'était une excellente idée et que ce serait utile, mais c'est l'avocat de la Chambre des communes qui, en fait, nous a orientés vers cette solution.

Mme Wai Young: Êtes-vous en train de dire que ce que vous avez découvert au cours de vos recherches, c'est que, même si un passage à niveau est dangereux et que les gens savent qu'il est dangereux, comme dans le cas que vous avez évoqué dans votre propre circonscription, la ministre des Transports n'a pas le pouvoir d'en ordonner la fermeture?

Mme Joyce Bateman: Exactement. Non seulement elle ne peut pas ordonner la fermeture d'un passage à niveau dans l'une ou l'autre de nos 308 circonscriptions, mais ses inspecteurs, qui forment une très nombreuse équipe, non plus. Je me disais qu'il fallait donner du mordant à...

Mme Wai Young: Quand vous avez songé à votre projet de loi, donc, étiez-vous choquée, comme députée, de constater cette lacune dans la sécurité ferroviaire?

Mme Joyce Bateman: Absolument. Et pas seulement moi, mais beaucoup de mes électeurs. Il y a un endroit dans ma circonscription... En fait, c'est drôle, parce que j'ai travaillé tellement dur. Donc, il y a un passage à niveau au beau milieu de ma circonscription. Je crois qu'il y passe une quarantaine de trains par jour. C'est en plein milieu de la circonscription. Quarante trains par jour... Dans les familles qui vivent d'un côté, des gens vont inmanquablement faire du hockey de l'autre, et c'est une énorme source de frustration.

J'ai travaillé très dur pour obtenir, grâce à la collaboration de tous les paliers de gouvernement, un passage souterrain à cet endroit, pour que non seulement on fasse les réparations, mais que ça passe par en dessous... Quand on se rend compte qu'un accident pourrait arriver et que la ministre n'a pas le pouvoir d'ordonner la fermeture... effectivement, je n'en revenais pas. Et c'est ce qui m'a poussée à élaborer ce projet de loi, parce que l'un des passages à niveau de ma circonscription est une telle source de frustration. Les gens sont toujours en train de se plaindre du nombre de trains. Ils les comptent et disent: « j'ai attendu dix-neuf minutes et demie aujourd'hui ». Il n'a pas fallu longtemps pour comprendre que c'était une priorité. En fait, nous avons eu beaucoup de commentaires.

Mme Wai Young: Je sais que la ministre était à Vancouver il y a à peine quelques mois pour y annoncer l'ouverture d'un viaduc qui

permettra aux trains et aux gens de circuler en toute sécurité. Je comprends tout à fait ce que vous voulez dire au sujet de la sécurité des personnes, de la circulation ferroviaire, et des biens. Il faut savoir aussi, évidemment, que la ministre fait le maximum pour garantir que les passages à niveau sont sûrs dans tout le pays.

• (1555)

Mme Joyce Bateman: Absolument. Et, toutes choses étant égales par ailleurs, si on investit dans des infrastructures et que cet investissement accroît également la sécurité des personnes, c'est formidable. Je suis contente que vous compreniez.

Mme Wai Young: Il y a dans votre projet de loi certains aspects au sujet desquels j'aimerais aussi vous poser des questions.

En présentant le projet de loi, vous avez directement prévu des normes de sécurité exécutoires pour les passages à niveau. Vous clarifiez les rôles et responsabilités respectifs des compagnies de chemins de fer et d'autres protagonistes et vous proposez une collaboration entre ces entreprises et les autorités du transport routier. Là encore, je pense que la population, en tout cas dans nos collectivités...

J'ai été très surprise, à la lecture de votre projet de loi, que cela n'existe pas en fait. Pourriez-vous nous en parler?

Mme Joyce Bateman: Oui, tout à fait, avec plaisir. J'ai été surprise, moi aussi, de constater que ça n'existait pas. Le vocabulaire auquel vous faites allusion... Les normes font partie intégrante et sont un élément important d'absolument tout. Nous avons des normes de service. Nous avons des normes d'imputabilité. Nous avons toutes sortes de normes, et il était donc crucial d'en prévoir. La répartition des rôles et des responsabilités est très importante dans une collaboration. Les municipalités possèdent des biens le long des voies ferrées, mais la compagnie ferroviaire possède sa propre part. Il faut collaborer et déterminer exactement les rôles et responsabilités de chaque partie.

Par exemple, un de nos passages à niveau a été réparé récemment, et cela a été un énorme projet négocié entre la municipalité et la compagnie ferroviaire. La négociation a bien fonctionné, je dois dire. Oui, toutes ces choses comptent.

Le président: Désolé, votre temps de parole est écoulé.

Monsieur Yurdiga, vous avez sept minutes.

M. David Yurdiga (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président et madame Bateman.

Le projet de loi C-627 est très important, surtout pour les municipalités où des enfants utilisent des passages à niveau pour aller et venir entre la maison et l'école ou d'autres endroits, pour jouer, etc.

Comment les municipalités ont-elles réagi à votre projet de loi?

Mme Joyce Bateman: J'ai eu des commentaires très positifs... Je ne connais pas de conseiller municipal, ni de représentant fédéral, qui ne voudrait pas garantir la sécurité des familles de leurs collectivités. J'ai parlé aux différents conseillers municipaux et, pour donner suite aux réponses que j'ai données tout à l'heure à Mme Young, ces choses-là sont organiques. Elles se développent parce que des gens de votre collectivité vous parlent. Nous collaborons toujours avec les différents paliers de gouvernement et, en fait, les conseillers municipaux de la région, deux surtout, sont très favorables à ce projet de loi. Nous avons eu de très nombreuses conversations au sujet des passages à niveau.

La municipalité de Winnipeg a déclaré aujourd'hui qu'un des passages à niveau de ma circonscription sera leur priorité numéro un dans les projets d'infrastructure financés par le Fonds Chantiers Canada. J'en suis très heureuse, mais vous avez tout à fait raison, monsieur Yurdiga. Ces choses-là se développent par des conversations avec les électeurs, mais aussi avec d'autres députés. Les municipalités nous soutiennent, tout comme les conseillers municipaux.

M. David Yurdiga: Oui, et vous savez que les municipalités sont également propriétaires de certains de ces passages à niveau et en ont la responsabilité. Quand le CN assume-t-il une responsabilité? Quand la municipalité assume-t-elle la responsabilité des réparations s'il y en a besoin? Y a-t-il une ligne de démarcation claire entre les responsabilités?

Mme Joyce Bateman: C'est une question très intéressante et elle fait partie des raisons pour lesquelles j'ai élaboré ce projet de loi.

Nous avons eu beaucoup d'appels au sujet d'un certain passage à niveau. Dans ce cas précis, il y avait une compagnie ferroviaire responsable et — je réponds à vos commentaires sur la collaboration avec les conseillers municipalités — mon Dieu, les téléphones des conseillers municipaux n'arrêtaient pas de sonner, mes téléphones n'arrêtaient pas de sonner, et il y avait de sérieux problèmes d'entretien à un passage à niveau. Quand on se rend compte qu'il y a un problème, on travaille en partenariat, c'est évident. Nous avons commencé par appeler la compagnie ferroviaire, et nous nous sommes aperçus que c'était très compliqué. Les membres de mon équipe ont été absolument incroyables dans la façon dont ils ont essayé d'aider les gens qui avaient repéré une faille dans la sécurité de leur collectivité. Nous avons compris que c'est un processus.

En fin de compte, nous avons réussi à trouver une solution, pas à 100 % je dois dire, mais quand même. Cela m'a permis de comprendre à quel point tout cela est fastidieux, et j'ai été très surprise de constater que la ministre des Transports n'avait pas le pouvoir d'ordonner la fermeture de quelque chose qu'un grand nombre de gens considéraient comme un risque grave pour la sécurité personnelle.

• (1600)

M. David Yurdiga: En effet, et je crois savoir que nous avons un programme fédéral qui absorbe jusqu'à 50 % des coûts admissibles.

Existe-t-il des rapports sur le nombre de passages à niveau dangereux? A-t-on fait une étude ou en prévoit-on sur tous les passages à niveau dangereux?

Mme Joyce Bateman: Voilà une bonne idée pour votre comité. Il y a eu beaucoup d'études à ce sujet.

Ce qui est dangereux pour l'un peut être perçu un peu différemment par quelqu'un d'autre. C'est pourquoi je pense qu'il est très important de donner du pouvoir à la ministre, pour qu'elle puisse prendre des décisions à travers le pays.

M. David Yurdiga: Lorsque vous avez fait vos recherches, avez-vous découvert s'il existe un système de classement des passages à niveau, par exemple de 1 à 10, où 10 est la meilleure cote? Existe-t-il quelque chose de ce genre actuellement?

Mme Joyce Bateman: Ce n'est pas ça que je cherchais. Je cherchais les mesures de sécurité, c'est pourquoi je me suis adressée au ministère des Transports. Il doit y avoir beaucoup d'information à ce sujet.

Nous étions tellement concentrés sur les moyens de régler quelque chose que nous avons agi en fonction de cet objectif.

M. David Yurdiga: D'accord.

L'une des dispositions du projet de loi donne à la ministre des Transports le pouvoir de rejeter toute objection publique à l'égard d'un projet ferroviaire si ce projet est jugé dans l'intérêt public. Pourriez-vous nous donner des détails?

Mme Joyce Bateman: Je suis désolée, je n'ai pas tout retenu.

Voulez-vous dire « objection publique » quand il y va de l'intérêt public?

M. David Yurdiga: C'est ça.

Mme Joyce Bateman: Le modus operandi de ce projet de loi est l'intérêt public. J'essayais de garantir que, si des gens viennent dire qu'il y a un grave problème dans la collectivité, la ministre serait en mesure de le régler. C'est pourquoi c'est là.

M. David Yurdiga: Quels sont les protagonistes que vous avez consultés? Manifestement, vous vous êtes concertée avec les municipalités. Avez-vous eu des discussions approfondies avec d'autres groupes ou avez-vous reçu des commentaires de leur part?

Mme Joyce Bateman: Eh bien, je me suis entretenue avec un certain nombre d'organisations, de gens et, bien sûr, de représentants de la municipalité, un ancien maire, un ancien conseiller municipal, et le conseiller municipal actuel. J'ai également eu des discussions avec des entreprises. Certaines d'entre elles ont de très bons systèmes d'entretien et d'autres, non, mais j'ai eu des conversations avec un certain nombre d'entre elles.

Il existe depuis longtemps un certain nombre d'irritants concernant la sécurité ferroviaire, et c'est probablement ce qui a alimenté ce projet de loi d'initiative parlementaire. J'ai également consulté le syndicat, qui m'appuie.

Je pense que, en réalité, les gens pourraient se chicaner au sujet d'un « et » ou d'un « ou », et je ne suis pas fermée aux modifications. Mais qu'il s'agisse d'une entreprise, d'une administration municipale, du gouvernement fédéral ou d'un regroupement de travailleurs, d'un syndicat, tout le monde veut une vraie sécurité, parce que nous vivons dans ce pays et dans ces collectivités. J'ai obtenu des appuis formidables.

• (1605)

Le président: Je vais devoir vous interrompre ici, madame Bateman.

Madame Morin, vous avez cinq minutes.

[Français]

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

Madame Bateman, pour commencer, j'ai une question plutôt technique à vous poser.

Vous ajoutez toujours la mention suivante: « ou la sécurité des personnes ou des biens ». Mon collègue vous a demandé la raison pour laquelle vous l'ajoutez, mais on ne le sait pas vraiment.

Vous modifiez l'article 32 en ajoutant les mots suivants: « [...] importante à la sécurité des personnes ou des biens ou à l'environnement[...] ». Pourquoi ajoutez-vous le mot « environnement » à cet endroit alors que vous ne l'avez pas fait les quatre autres fois?

Mme Joyce Bateman: Ma réponse est presque identique à celle que j'ai déjà donnée à votre collègue. Toutefois, quand vous...

Mme Isabelle Morin: Je comprends que vous avez été conseillée par certaines personnes. C'est votre projet de loi et vous le comprenez. Pourquoi y a-t-il le mot « environnement » dans seulement un des cinq endroits de cette phrase? En effet, il est écrit ce qui suit:

[Traduction]

« ou à la sécurité des personnes et des biens ». Vous le mentionnez cinq fois dans votre projet de loi.

[Français]

Mme Joyce Bateman: Parlez-vous de l'article 32?

Mme Isabelle Morin: Oui.

Pourquoi retrouve-t-on le mot « environnement » à l'article 32 et non pas dans les autres articles?

Mme Joyce Bateman: Vous réferez-vous à l'article au complet?

[Traduction]

Mme Isabelle Morin: Le texte est le suivant:

3. (1) L'article 32 de la même loi est modifié par adjonction, après le paragraphe (3.1), ce qui suit:

(3.2) S'il estime qu'une activité exercée dans le cadre de l'exploitation ferroviaire est une menace importante à la sécurité des personnes ou des biens ou à l'environnement, le ministre peut, par avis transmis au responsable de l'activité, ordonner à celui-ci de prendre les mesures correctives nécessaires.

Pourquoi mentionnez-vous « l'environnement » dans cette disposition et pas dans la précédente?

Mme Joyce Bateman: Bon, je vais y aller de mémoire ici, mais, en fait, les trains transportent des marchandises dangereuses, et il serait bien imprudent de ne pas le reconnaître et l'accepter. Par exemple...

Mme Isabelle Morin: Oui, mais pourquoi ne mentionnez-vous pas l'environnement dans d'autres dispositions?

Mme Joyce Bateman: Par exemple, il y a eu une levée de boucliers au sujet des pipelines, mais, actuellement, si on essaie d'approuver un projet ferroviaire, ce serait probablement plus difficile pour un pipeline.

Je communiquerai avec le greffier du comité pour lui donner la citation exacte, mais je crois que cela concernait les marchandises transportées par train. Nous vous reviendrons avec la raison exacte.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Est-ce la raison pour laquelle vous n'avez pas mentionné le mot « environnement » dans les autres articles?

Mme Joyce Bateman: Je m'excuse.

[Traduction]

Je vous reviendrai avec la référence exacte, mais je crois que cela concerne les marchandises dangereuses, madame.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Accepteriez-vous un amendement qui ajouterait le mot « environnement » aux autres articles?

Mme Joyce Bateman: Il faudrait poser cette question au comité.

Mme Isabelle Morin: Quel est votre opinion à cet égard?

Mme Joyce Bateman: Comme je l'ai dit à M. McGuinty, je suis très flexible à cet égard.

Mme Isabelle Morin: Quel est votre opinion à ce sujet?

Mme Joyce Bateman: Je suis totalement disposée à faire preuve de flexibilité en ce qui concerne tous vos amendements et tous vos

changements. Pour moi, l'objectif est la sécurité ferroviaire et la sécurité dans nos circonscriptions.

Mme Isabelle Morin: Vous êtes donc favorable à cela. C'est parfait.

En réponse à une question posée par une de mes collègues conservatrices, vous avez mentionné qu'il y avait « *a huge team of inspectors* » au Canada. Mon collègue libéral vous a demandé si vous trouviez qu'il y en avait assez. Savez-vous combien il y a d'inspecteurs au Canada?

Mme Joyce Bateman: Je dois vérifier le nombre exact avec les membres du comité et peut-être avec celui qui représente le ministre.

Mme Isabelle Morin: Trouvez-vous qu'il y a assez d'inspecteurs même si vous ne savez pas combien il y en a au Canada?

[Traduction]

Mme Joyce Bateman: Je ne sais pas combien il y en a.

[Français]

Je dois clarifier cette question.

• (1610)

[Traduction]

Le président: Je suis désolé, s'agit-il d'un rappel au Règlement, monsieur Watson?

M. Jeff Watson (Essex, PCC): En effet, par égard pour la députée, ce genre de questions ne porte pas intrinsèquement sur le projet de loi dont nous discutons. C'est aux fonctionnaires du ministère et/ou à la ministre de répondre à une question d'un député, monsieur le président.

Le président: Effectivement, la députée a dit qu'elle ne savait pas. Et je suis sûre qu'elle vérifiera.

Madame Morin.

Mme Isabelle Morin: Au sujet du rappel au Règlement,

[Français]

la députée nous a mentionné à plusieurs reprises dans son discours qu'elle voulait donner des pouvoirs aux inspecteurs responsables de la sécurité ferroviaire. Je pense que c'est un bon projet de loi, mais si on manque d'inspecteurs, le fait d'ajouter ces mesures ne va pas nécessairement être utile. Je pense qu'il est donc tout à fait à propos que je puisse lui demander si elle trouve qu'on a assez d'inspecteurs au pays.

[Traduction]

Le président: Madame Morin, en toute équité, je crois que votre question devrait être posée aux fonctionnaires du ministère. Y a-t-il assez à faire, si je puis dire, au cas où le projet de loi de madame Bateman serait adopté? Probablement...

[Français]

Mme Isabelle Morin: Je vais donc passer à un autre sujet, monsieur le président.

Madame Bateman, vous avez dit que vous vouliez donner à la ministre le pouvoir de fermer ces passages. Si la ministre ferme un passage à niveau, qui va payer pour cela? Qu'est-ce qui se passera à cet égard? Demande-t-on à la compagnie ferroviaire de prendre position à ce sujet? Le ministère des Transports a-t-il de l'argent à investir dans ce secteur? En ce qui a trait au programme fédéral dont parlait mon collègue, beaucoup de municipalités se plaignent d'avoir de la difficulté avec ce programme parce qu'il n'est pas assez accessible.

Que fait-on à propos du coût des réparations? Combien de temps cela prendra-t-il si un passage à niveau est fermé par la ministre et que la compagnie ferroviaire décide de ne pas payer? Pendant combien de temps laissera-t-on le passage à niveau fermé? Quelles sont les prévisions à cet égard?

[Traduction]

Le président: Laissons Mme Bateman répondre.

[Français]

Mme Joyce Bateman: Je vous remercie, monsieur le président.

Je vous remercie, madame Morin, de votre question. Vous avez parlé du coût. Quel est le coût d'un grand désastre? Je tiens à vous indiquer que l'objectif de mon projet de loi est totalement axé sur la prévention.

[Traduction]

Au cas où je n'aurais pas saisi... L'objectif, ici, est la prévention. Qu'est-ce qu'il en coûte qu'un enfant ou un aîné soit écrasé par un train? C'est énorme, et la prévention est ce qui sous-tend toutes les modifications envisagées par le comité et par la ministre des Transports. L'accident de l'autobus d'OC Transpo a coûté très cher. Ma circonscription a été très perturbée tout récemment lorsqu'un camion a heurté un wagon. Heureusement, personne n'a été tué.

Le président: Je dois vous interrompre ici, madame Bateman. Votre temps de parole est écoulé.

Monsieur Braid, vous avez cinq minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à vous, madame Bateman, de vous occuper de cet enjeu très important et de l'excellent travail que vous avez accompli pour proposer des changements au moyen de votre projet de loi d'initiative parlementaire, mais aussi de votre travail comme représentante non seulement de vos électeurs, mais de celui qui, en particulier, a inspiré et motivé votre action.

Il y a eu une ou deux questions sur vos consultations. J'aimerais en savoir plus, notamment, sur vos entretiens avec les conseillers municipaux, dans votre cas, et sur leurs commentaires éventuels sur le bien-fondé de votre projet de loi.

Mme Joyce Bateman: Merci de votre question.

Il est clair que j'ai parlé avec beaucoup de gens. Inévitablement, les entretiens avec les conseillers municipaux gravitaient autour du passage souterrain de la rue Waverley, qui, il y a deux heures, était présenté comme la priorité numéro un de la municipalité de Winnipeg en matière d'infrastructure. Mais nous avons aussi organisé une campagne postale pour poser des questions aux gens. Tous les résidents de la collectivité ont reçu un questionnaire. Nous pensions qu'on nous parlerait d'infrastructure. Nous avons d'ailleurs essayé de laisser entendre ce qu'était cet important élément d'infrastructure, ce dont les gens se souciaient le plus. Mais nous avons découvert que, lorsqu'ils mentionnaient un certain passage souterrain, ils abordaient aussitôt les questions et les problèmes de sécurité. Certaines personnes nous ont même appelés pour nous

signaler des cas de planches qui s'étaient envolés et avaient frappé des voitures traversant un certain passage à niveau.

Nous avons obtenu ces renseignements de nombreuses façons. Les gens se préoccupent de la sécurité. Évidemment, la sécurité humaine est le premier souci, mais les gens n'ont pas envie de voir leurs voitures endommagées par des planches qui s'envolent quand ils traversent un passage à niveau à environ 20 km/heure. Donc, oui, l'information est venue d'un certain nombre de sources.

Pour répondre à votre question, la municipalité ne pouvait qu'associer ces préoccupations au projet de passage souterrain de la rue Waverley, qu'elle veut financer... grâce au Fonds Chantiers Canada. Mais c'était formidable de voir que l'appui était presque unanime et que les gens disaient que, oui, c'est valable.

Pour répondre à la question de Mme Young, les gens étaient très surpris d'apprendre que la ministre ne pouvait pas ordonner la fermeture d'une installation dangereuse dans leur voisinage.

●(1615)

M. Peter Braid: Vous nous avez donné un ou deux exemples, je crois. À supposer, en tout optimisme, que votre projet de loi soit adopté, pourriez-vous nous donner quelques exemples de situations qui pourraient être réglées ou prévenues si ces dispositions étaient appliquées et en vigueur?

Mme Joyce Bateman: C'était ma grande raison, et je suis très heureuse de le faire.

Mes enfants ont maintenant 17 et 23 ans, mais, quand ils étaient plus jeunes, nous allions faire de la bicyclette et nous traversions ce passage à niveau et d'autres pour aller dans un des parcs de la ville. On veut être sûr, quand on part à quatre, de revenir à quatre et que personne ne reste coincé avec sa bicyclette au milieu d'un passage à niveau dangereux. Il est clair que c'était une de mes raisons. Il y a aussi l'histoire de la vieille dame en fauteuil roulant motorisé qui est restée coincée, mais heureusement qu'un bon Samaritain est venu l'aider à se dégager de là. Apparemment, elle attendait d'être opérée à la hanche, et elle est restée coincée sous son fauteuil roulant, mais on a réussi à la sortir de là.

De part et d'autre de ce passage à niveau, il y a un foyer de personnes âgées et une petite épicerie italienne. Ce serait quand même agréable que les aînés puissent traverser en toute sécurité. Il est également très important que les voitures ne soient pas endommagées en traversant. Il y a, bien sûr, beaucoup d'allées et venues, et cette circulation fait partie intégrante de la vie collective. On veut donc que la traversée se fasse en toute sécurité.

Il y a un passage à niveau en particulier qui a inspiré mon projet, mais, où que j'aie dans ma circonscription, il y a beaucoup de passages à niveau. C'est comme ça dans l'Ouest du Canada.

M. Peter Braid: Avez-vous une idée de la façon dont les dispositions de votre projet de loi, une fois en vigueur, pourraient influencer positivement la construction de nouveaux passages à niveau? Avez-vous tiré des conclusions dans ce sens et pourriez-vous nous expliquer comment cela pourrait améliorer la sécurité des passages à niveau en cours de construction?

Mme Joyce Bateman: Quelle excellente idée.

Cela ne faisait pas partie des délibérations concernant le projet de loi, mais il est clair que, avec les négociations, même quand on pense à la réparation des passages à niveau actuels... L'un de nos passages à niveau a été fermé durant le dernier week-end de l'Action de grâce, et des négociations s'en sont suivies entre la municipalité et la compagnie ferroviaire. Je crois qu'il est très important de penser aux pratiques exemplaires qui pourront en découler pour la sécurité des futurs passages à niveau.

Le président: Monsieur Sullivan, vous avez cinq minutes.

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

Merci de votre projet de loi, madame Bateman.

Pour donner suite aux questions de mon collègue sur la fermeture d'un passage à niveau, qui paie pour ça? Quand vous parlez de fermeture, il peut s'agir, évidemment, de bloquer l'accès routier. Mais est-ce que ça veut aussi dire bloquer la circulation ferroviaire? Qui aurait priorité?

• (1620)

Mme Joyce Bateman: Eh bien, j'espère que c'est la sécurité qui aurait toujours la priorité. C'est l'idée de départ. Lorsque l'accident d'OC Transpo s'est produit à Ottawa, personne, je pense, n'a pensé à qui avait la priorité. Il faut régler la question de la sécurité. Toute la prémisse de mon projet de loi est la prévention: il s'agit de prévenir les catastrophes avant qu'elles se produisent.

Le coût de fermeture d'un passage à niveau... Par exemple, celui qui a été fermé — et je ne peux parler que de ce que j'ai vécu personnellement. Le dernier week-end de l'Action de grâce, on a fermé un passage à niveau dans ma circonscription. Il fallait donc faire trois quart de kilomètre dans une direction ou deux kilomètres et demi dans l'autre. Il y avait deux points d'accès. Donc, ce n'était pas impossible. On pouvait passer de l'autre côté, mais ça prenait juste un peu plus de temps.

M. Mike Sullivan: Donc, la fermeture d'un passage à niveau signifie que la route est bloquée, mais que les trains continuent à circuler, c'est ça?

Mme Joyce Bateman: Eh bien, il fallait réparer le passage à niveau. Donc, je suis sûre que la compagnie ferroviaire a réorganisé son horaire. Sur la ligne qui a été fermée l'automne dernier pendant quatre jours, il passe une quarantaine de trains par jour, mais il n'y en a pas eu pendant ces quatre jours. Je suppose qu'ils ont réorganisé leur horaire.

M. Mike Sullivan: Existe-t-il une norme quelconque que la ministre emploierait pour déterminer s'il convient de fermer un passage à niveau? J'ai bien dit « fermer » et non pas installer un pont ou creuser un tunnel par-dessus ou en dessous.

Mme Joyce Bateman: Oui.

M. Mike Sullivan: Actuellement, la municipalité de Toronto parle de 200 000. Si le nombre de trains multipliés par le nombre de wagons est de 200 000 ou plus, ça devient un passage dangereux.

Mme Joyce Bateman: Ils multiplient le nombre de trains par le nombre de wagons.

M. Mike Sullivan: C'est la norme en Amérique du Nord, en fait.

Mme Joyce Bateman: Sur une période de 24 heures?

M. Mike Sullivan: Oui. Si ça dépasse 200 000, la municipalité commence à demander de l'aide au gouvernement fédéral, parce que, à Toronto, on ne peut pas fermer toutes les routes adjacentes aux voies ferrées, sinon la ville serait paralysée.

Celui de ma circonscription coûte 400 millions de dollars pour installer des sauts-de-mouton. Qui a cet argent? Le gouvernement fédéral est-il disposé à financer ce genre de projet?

Mme Joyce Bateman: Je crois que votre question dépasse un peu la portée de mon projet de loi, quoiqu'elle ne dépasse pas nécessairement la portée de ce dont nous devrions parler ici.

M. Mike Sullivan: Mais, si votre projet de loi dit que la ministre peut arbitrairement fermer ce passage à niveau...

Mme Joyce Bateman: Mon projet de loi ne dit pas que la ministre peut arbitrairement fermer un quelconque passage à niveau.

M. Mike Sullivan: D'accord.

Mme Joyce Bateman: Mon projet de loi dit que, si des personnes ou des biens sont en danger selon l'évaluation de la ministre ou des inspecteurs ferroviaires, la ministre aura le pouvoir d'ordonner la fermeture d'un passage à niveau pour prévenir tout accident éventuel.

M. Mike Sullivan: Nous avons appris, il n'y a pas très longtemps, que les inspecteurs ferroviaires sont au nombre de 117 au Canada. On y en a ajouté un après la catastrophe de Lac-Mégantic. Il est clair que votre projet de loi supposerait un nombre considérablement plus grand d'inspecteurs...

Mme Joyce Bateman: Pas nécessairement.

M. Mike Sullivan: ... s'ils doivent inspecter l'ensemble des milliers de passages à niveau qui parsèment le pays. Il doit y en avoir 10 000 ou 20 000. L'inspection de ces installations est un travail à temps plein pour un grand nombre de personnes. Comment allons-nous faire si nous n'avons que 117 inspecteurs pour garantir la sécurité de tout le réseau ferroviaire?

Mme Joyce Bateman: Mon projet de loi vise à garantir que tous les inspecteurs ferroviaires actuels, chacun des 117 dont vous parlez — je me fie à votre chiffre —, soient effectivement en mesure d'agir s'ils constatent que certains problèmes représentent un risque pour la sécurité de la collectivité. Je ne crois pas qu'on ait besoin de plus de gens. Je pense que cela donne du pouvoir aux gens que nous avons, et c'est l'objectif du projet de loi.

Ce projet de loi n'a pas besoin d'argent pour... Je veux dire, ces gens-là sont déjà payés. Nous ne faisons que leur donner les moyens d'être plus efficaces et efficaces.

• (1625)

Le président: Merci.

Je crois, monsieur Sullivan, que votre question s'adresse également au personnel du ministère.

Monsieur Komarnicki.

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

C'est plutôt un commentaire, et je vous demande de me dire si je suis sur la bonne voie ou non. Dans votre projet de loi, vous parlez de modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire. En fait, la loi se lit comme suit: si un inspecteur, je cite, « estime que les normes de construction ou d'entretien de ses lignes de chemin de fer ou de son matériel ferroviaire risquent de compromettre la sécurité ferroviaire ». Vous y avez ajouté les mots « ou la sécurité des personnes ou des biens ».

Il me semble que la première définition est très générale. Il serait difficile de dire exactement ce qu'elle recouvre, mais vous l'avez précisé pour être sûre que cela englobe la sécurité des personnes ou des biens. C'est en fait une clarification. Il y a une spécificité, et nous savons ainsi ce que ça veut dire et nous pouvons agir si telle est la situation.

Mme Joyce Bateman: Oui, c'est tout à fait ça.

M. Ed Komarnicki: Très bien.

Le président: Merci, monsieur Komarnicki.

Madame Bateman, merci beaucoup d'être venue nous parler aujourd'hui.

Mme Joyce Bateman: Avec plaisir. C'est moi qui vous remercie.

Le président: Je suis sûr que le comité comprend mieux votre projet de loi.

Nous prendrons une pause de quelques minutes, après quoi nous entendrons les témoins suivants.

• (1625)

(Pause)

• (1630)

Le président: Très bien, reprenons.

Nous avons ici des représentants du CN, à savoir M. Finn, M. Vena, et M. Farkouh. Merci à vous trois d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Vena, je crois savoir que c'est vous qui allez diriger l'exposé. Vous avez la parole.

M. Jim Vena (vice-président exécutif et chef de l'exploitation, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Merci beaucoup de votre invitation. J'ai déjà rencontré la plupart d'entre vous récemment, et c'est un plaisir d'être ici.

Voici, à ma gauche, Michael Farkouh, vice-président Sécurité et développement durable, et, à ma droite, Sean Finn. Il a un long titre, mais disons CDAJ et Services corporatifs. Je suis sûr que certains d'entre vous ont déjà rencontré Sean.

Commençons par la première diapositive. Je crois bien que vous avez tous l'exposé. Ce que je voulais faire aujourd'hui, c'est prendre un peu plus de temps que d'habitude, peut-être trois ou quatre minutes. Si vous pouvez me laisser le temps de voir le tout avant de passer aux questions, je ferai aussi vite que possible, car il y a un certain nombre de diapositives à voir.

Nous vous remercions de nous avoir invités à venir vous parler des mesures prises par le CN pour améliorer la sécurité ferroviaire et des efforts que nous avons déployés pour consolider notre système de gestion de la sécurité. Nous devons admettre que l'année dernière a été difficile, pour un certain nombre de raisons que nous examinerons. Cela n'a fait que renforcer notre détermination à consolider nos programmes de sécurité, car c'est ce que nous voulons.

La sécurité est un aspect sur lequel nous travaillons sans cesse. Nous profitons de toutes les occasions et de toutes les leçons tirées de l'expérience pour consolider notre SGS, qu'il s'agisse des personnes, des procédures, de la technologie ou des investissements.

La sécurité est le principe de première importance au CN, et ce, pour un certain nombre de raisons. Premièrement, c'est notre devoir: nous avons cette obligation envers nos employés, les collectivités et les clients. Deuxièmement, en tant qu'entreprise, nous savons que la sécurité est ce qui permet de consolider la qualité du service, le contrôle des coûts, l'utilisation des actifs et les principes de sécurité. C'est la base du succès. C'est pourquoi nous faisons tout pour

consolider notre système de gestion de la sécurité et c'est pourquoi nous dépassons les exigences de la réglementation à bien des égards.

Le premier principe de notre système de gestion de la sécurité est que nous considérons la sécurité du point de vue humain et du point de vue organisationnel et non pas seulement humain. Autrement dit, nous abordons la causalité dans une large perspective. Nous faisons tout pour comprendre la plupart des causes profondes et des facteurs adjutants et nous nous y attelons de façon globale en appliquant des mesures ayant trait aux personnes, aux procédures, à la technologie et aux investissements. Nous faisons également le maximum pour instaurer autant de lignes de défense que possible pour garantir la sécurité parce que nous savons que plusieurs lignes de défense valent mieux qu'une.

À titre d'exemple, nous atténuons les risques en effectuant des inspections visuelles, des inspections par ultrasons, des essais de wagons, ainsi que des travaux de meulage des rails, d'entretien des voies ferrées, etc. Nos employés sont la force de notre entreprise, et nous avons investi beaucoup pour les former efficacement et consolider la culture d'entreprise. Si vous avez eu l'occasion de passer par Winnipeg, nous avons bâti des locaux à Winnipeg et à Homewood, en Illinois. C'était délibéré, à cause du nombre de nos employés. Nous sommes 25 000 à l'heure actuelle, et 50 % des employés ont été embauchés dans les cinq dernières années. Nous voulions leur offrir les meilleurs locaux possible, et c'est ce que nous avons fait à Winnipeg. Si vous avez l'occasion de venir faire un tour, vous serez les bienvenus: il nous fera plaisir de vous faire visiter les lieux.

Nous continuons d'investir et nous avons fait passer nos investissements à 2,6 milliards de dollars cette année. Le CN investit proportionnellement plus que les chemins de fer de catégorie I. C'est pourquoi nous dépassons les exigences de la réglementation. Cela nous a permis de réduire le nombre d'accidents d'environ 40 % au cours des 10 dernières années.

À la page suivante, vous pouvez voir les questions que nous nous sommes posées après les derniers incidents. Permettez, avant que j'essaie de répondre à vos questions, que je rappelle quelques éléments.

Malgré tous nos efforts pour améliorer la sécurité, les accidents se sont multipliés en 2014. Il y a à cela de nombreuses raisons, mais l'une des principales est l'hiver le plus rigoureux que nous ayons eu depuis des générations. Certains disent qu'il a été plus facile cette année dans l'Ouest du Canada, mais on ne peut guère en dire autant des Maritimes, et ça a été très dur dans le nord de l'Ontario. En fait, février a été plus froid cette année dans cette région qu'en 2014.

Nous avons fait beaucoup de travail en 2014 parce que nous avons mis en oeuvre un certain nombre de mesures visant à consolider notre rendement au cours du deuxième semestre. Nous avons notamment mis en place des programmes d'engagement d'égal à égal. Comme je l'ai déjà dit, nous avons ouvert deux nouveaux centres de formation. Nous avons procédé à des évaluations des risques dans les corridors et nous avons investi dans de la technologie de pointe. Ces technologies nous ont permis d'améliorer notre rendement en matière de sécurité au cours du deuxième semestre de l'année dernière. Récemment, nous avons eu trois accidents dans la subdivision de Ruel, au nord de Capreol, en Ontario, ce qui nous a amenés à remettre en question et à évaluer nos mesures de sécurité.

•(1635)

C'est ainsi que nous avons entamé l'examen de tous les aspects de notre programme de sécurité et que nous nous sommes posé des questions comme: le rendement du CN en matière de sécurité est-il comparable à ce qui se passe dans le secteur ferroviaire dans le reste de l'Amérique du Nord? Nos activités au Canada sont-elles également conformes aux tendances récentes? De quels facteurs précis devrait-on tenir compte? Je ne lirai pas les deux autres, mais je pense que c'est quelque chose qui vous permettrait de vous faire une idée de la situation. Ce ne sont pas toutes les questions qui nous préoccupent, mais, quand il se produit des incidents, ne serait-ce qu'un seul, il faut s'interroger et se dire: « Qu'est-ce qui nous échappe? Y a-t-il quelque chose que nous ne faisons pas correctement? »

Compte tenu de la complexité des enjeux de la sécurité dans le secteur ferroviaire, il n'existe pas de réponses simples ni de solutions miracles. Mais le CN est déterminé à repérer les causes profondes et à régler les problèmes systémiques qu'il circonscrit, entièrement et rapidement, dans le cadre de son engagement à offrir des services responsables.

À la page 4, vous trouverez des données comparatives sur le secteur ferroviaire à l'échelle de l'Amérique du Nord. Vous voyez qu'il s'agit d'un secteur à forte intensité de capital. Ce tableau est une perspective à long terme des actifs, des activités et des tendances en matière de sécurité. Il est important d'analyser le rendement du CN en matière de sécurité sur une durée suffisante pour que se révèlent des tendances significatives et non pas simplement d'examiner la situation sur un ou deux ans. Cela ne veut pas dire que nous ne nous intéressons pas à chaque accident pour voir ce qui nous a éventuellement échappé. Mais nous devons être sûrs d'être dans la bonne direction en tant que secteur d'activité et en tant qu'entreprise ferroviaire.

Outre l'analyse attentive de chaque accident, le CN fait un suivi de son rendement en matière de sécurité en examinant les moyennes trisannuelles sur un cycle de 10 ans. Compte tenu de ce cadre, le taux d'accidents du CN se révèle généralement acceptable et se compare avantageusement aux entreprises ferroviaires du reste de l'Amérique du Nord.

Notre plus bas taux d'accident a été enregistré en 2013, et il s'agit du rendement d'ensemble. C'est plus difficile, bien sûr, quand on fait des comparaisons annuelles. L'hiver rigoureux de 2014 a créé des difficultés. On a connu des records de froid, et le froid intense a un effet sur les rails et les roues: cela peut produire des fissures et avoir d'autres conséquences. Cela touche notre infrastructure. Nous le savons, et c'est pourquoi nous avons multiplié les vérifications durant l'hiver. Nous avons plus d'inspecteurs sur le terrain et nous procédons à plus de vérifications par ultrasons.

Nos volumes de fret ont également augmenté, notamment dans l'Ouest du Canada, où nous avons enregistré des records du côté du transport de céréales, de marchandises générales et de produits énergétiques. Les volumes annuels ont atteint des niveaux records en 2014, jusqu'à 8 % par rapport à l'année précédente. Cette augmentation de la circulation dans les ramifications du réseau du CN a entraîné une augmentation du nombre d'accidents en raison de ruptures de joints de rail et de rails dans l'Ouest du Canada.

Certains d'entre vous doivent se dire: il est en train de nous dire ce qui se passe. Ce sont les questions que nous nous posons et nous essayons d'y trouver des réponses nous-mêmes.

Voici deux points très importants. Notre analyse révèle que, premièrement, le ratio du CN au Canada est conforme à notre

système. Il n'est pas différent aux États-Unis, dans l'Est ou dans l'Ouest du Canada par rapport au reste de notre système. Deuxièmement, notre ratio trisannuel est conforme à celui des autres entreprises ferroviaires d'Amérique du Nord.

À la page suivante, on peut voir, et nous l'avons déjà dit, que l'année 2014 été difficile. Vous pouvez voir que les causes précises des principaux accidents ferroviaires au Canada remontent à 2005. Mais ce tableau montre que la tendance sur 10 ans est positive dans tous les cas.

Par exemple, le nombre d'accidents dus à des problèmes de rails et de voies est passé de 43 à 29, et le nombre d'accidents attribuables à des problèmes de roues et de matériel roulant est passé de 39 à 18. C'est la preuve que nos investissements dans la formation du personnel, la technologie de pointe et les rails et voies donnent des résultats. En fait, nous avons beaucoup travaillé, au cours de cette période, à consolider notre système de détection en voie: nous avons près de 900 détecteurs en voie qui permettent de surveiller les roulements à billes et les roues, nous avons aussi des détecteurs de pièces traînantes et 40 détecteurs de défauts de roues qui permettent de mesurer les impacts sur les roues et le déséquilibre du matériel roulant.

Nous continuons d'utiliser des technologies de pointe en faisant appel à des centres de recherche et à des fournisseurs. Nous avons mis ces détecteurs en place selon une méthode axée sur les risques découlant d'évaluations des risques dans les corridors. Cela a permis de consolider notre système très perfectionné de détection en voie. Par ailleurs, les volumes ont considérablement augmenté au cours de cette période. En chiffres absolus et normalisés en fonction du volume, on remarque une réduction de plus de 50 % des principaux accidents ferroviaires.

L'autre question était celle des causes, aussi bien pour nous que pour les autres entreprises ferroviaires. Qu'est-ce qui nous échappe? Faisons-nous effectivement ce qu'il faut du côté des principaux éléments à l'origine des accidents? Malgré nos efforts pour consolider notre système de gestion de la sécurité, il se produit des accidents. C'est parce que les chemins de fer affrontent des difficultés uniques.

Premièrement, les compagnies ferroviaires doivent entretenir leurs installations, c'est-à-dire des milliers de kilomètres de rails. Deuxièmement, le matériel roulant, qui est notre actif mobile en circulation dans toute l'Amérique du Nord, doit pouvoir accepter les wagons et s'adapter aux échangeurs d'autres compagnies ferroviaires et propriétaires de wagons. Troisièmement, le froid a un effet sur les roues et les rails de métal, comme je l'ai expliqué. Par ailleurs, la neige abîme les roues. Je ne m'étendrai pas sur la question, je pense que vous savez ce que le climat peut faire.

•(1640)

Le CN et les compagnies ferroviaires d'Amérique du Nord se servent des technologies pour repérer les défaillances, et nous employons les données utiles de façon proactive. Par exemple, notre système de détection en voie surveille 3 milliards de roulements à billes et 1,8 milliard de roues chaque année, ce qui permet de réduire le risque à quelques rares incidents. Par conséquent, les principales défaillances ont trait aux voies et au matériel roulant, et cela s'applique au CN aussi bien qu'aux autres compagnies ferroviaires.

Cette diapositive montre bien la répartition des causes d'accident au CN comparativement aux compagnies américaines. On peut constater, dans la diapositive de la page 6, que les causes sont presque identiques, c'est-à-dire que les accidents que nous avons connus sont attribuables aux mêmes facteurs et dans les mêmes proportions que les autres compagnies ferroviaires.

Il était important de savoir s'il y avait une aberration. Est-ce que quelque chose nous échappait du côté du matériel roulant ou des voies? À la page suivante, on a des renseignements plus détaillés qui donnent une idée de l'évolution dans le nord de l'Ontario. Ce tableau indique la tendance sur 10 ans dans cette région. On peut voir qu'elle s'améliore, et ça correspond à la tendance générale positive de réduction du nombre d'accidents au CN sur 10 ans. On peut aussi voir que les causes sont très semblables à celles qui s'appliquent à toute notre compagnie et aux autres compagnies de catégorie I. Les faits confirment donc que les problèmes que nous avons connus récemment dans le district du nord de l'Ontario ne démentent pas la tendance à long terme.

Mais nous voulions quand même être sûrs de comprendre exactement ce qui se passait, parce que, quand il se produit trois accidents coup sur coup dans une même région, il faut s'interroger, même si la tendance reste vraie. Il fallait faire quelque chose: nous avons donc imposé une limite de vitesse dans le nord de l'Ontario jusqu'à ce que nous comprenions clairement de ce qui s'est passé.

Dans les régions métropolitaines de recensement, nous avons inclus cette instruction dans les principales restrictions que nous imposons au reste du Canada. Nous avons multiplié les inspections de voies et de trains. Nous avons resserré encore plus nos normes. Nous avons examiné la situation de l'extérieur en invitant des agents d'autres services à nous donner leur avis et nous avons sollicité des spécialistes externes qui se pencheront sur la question des trains-blocs et de la façon dont nous les exploitons.

L'une des questions qui se posent à l'égard des trains-blocs est celle de savoir si le transport de pétrole brut doit se faire dans des dimensions différentes des autres trains-blocs. Ces trains sont-ils plus longs? Nous avons une longue expérience. Nous avons exploité des trains-blocs ordinaires... Nous transportons le pétrole brut à raison de 100 wagons, et nous avons, chaque jour, des trains-blocs ordinaires de 150, 180 et même 200 wagons. C'est ainsi depuis un certain nombre d'années. Rien de nouveau. Leur poids est beaucoup plus élevé que celui d'un train transportant du pétrole brut.

Je me disais qu'il était important de prendre quelques minutes pour parler des investissements dans l'infrastructure des voies. La diapositive de la page 8 montre que nos investissements ont augmenté au cours des 10 dernières années. Par exemple, nous investirons 2,6 milliards de dollars en 2015, et nos immobilisations représentent environ 19 % de nos recettes. Quand on examine nos investissements dans les voies et l'infrastructure, on peut voir sur le graphique de la page 8 qu'ils augmentent régulièrement. En 2015, cette partie des immobilisations s'élèvera à 1,3 milliard de dollars, c'est-à-dire 70 % de plus qu'en 2005.

J'aimerais vous parler rapidement des investissements dans la technologie. Je suis dans les chemins de fer depuis 37 ans. J'ai commencé à Jasper, en Alberta. Je le dis à chaque fois que je viens ici, juste pour vous dire que je viens d'Alberta. Ce n'est pas un domaine nouveau pour moi. Je fais ça depuis très longtemps.

L'un des défis à relever pour les chemins de fer, même quand je parle à des proches, c'est l'impression que nous employons une vieille technologie, de grands wagons, des locomotives sur roues métalliques, et que nos employés travaillent encore manuellement

quand ils font fonctionner ou inspectent les trains et les voies. Nos employés sont très importants à nos yeux. Ils inspectent les trains et les wagons en passant, mais il ne faut surtout pas croire que les compagnies ferroviaires n'ont pas eu recours à toutes les technologies possibles et imaginables pour améliorer la sécurité. Permettez que je vous donne un ou deux exemples.

Les compagnies ferroviaires emploient la détection par ultrasons pour repérer les défaillances impossibles à voir à l'œil nu sur les voies. Elles utilisent des appareils au laser pour mesurer la géométrie des voies et révéler des défaillances à la limite de la détection oculaire. Elles ont recours à une technologie à infrarouge pour mesurer la température des roulements à billes. Elles appliquent une technologie de mesure acoustique pour circonscrire les défaillances invisibles dans les roulements à billes, mais aussi des capteurs de force et des accéléromètres, des GPS, etc., et des caméras perfectionnées qui peuvent révéler l'état des rails et des traverses et celui de l'environnement dans lequel nous travaillons.

Sur les voies ferroviaires du CN, les lignes de défense se sont multipliées d'année en année, passant de l'inspection visuelle au contrôle de l'état géométrique des voies pour déceler les défauts des rails, puis, cette année, à la nouvelle voiture de contrôle géométrique de la voie, dont la mise en place a commencé il y a environ un an. Dans cette voiture se trouvent des systèmes perfectionnés d'imagerie optique qui permettent de repérer les problèmes sur les voies, ainsi que des appareils d'évaluation des traverses de pointe.

● (1645)

Il faut aussi parler de l'évolution de la gestion des données. C'est important pour comprendre ce que les données nous disent et cela facilite le repérage préventif des problèmes sur les voies et dans le matériel qui peuvent se détériorer progressivement.

J'ai presque fini. Je vais faire vite.

Passons à la page 10, l'investissement dans une culture de la sécurité au CN, parce que c'est aussi un élément fondamental de nos activités. C'est le domaine où les compagnies ferroviaires interviennent auprès de leurs employés, des syndicats, des organismes de réglementation et des théoriciens. C'est d'une importance cruciale pour de nombreuses raisons, mais surtout pour deux raisons principales. Premièrement, une culture de la sécurité est un catalyseur et un incitatif qui traduisent la politique et les procédures de la compagnie en mesures concrètes. C'est très important pour les chemins de fer parce que la plupart de nos employés sont décentralisés et presque sans supervision. Ils ne voient pas leur patron tous les jours. Deuxièmement, les compagnies ferroviaires, comme beaucoup d'entreprises, se heurtent à des problèmes démographiques. Comme je l'ai déjà dit, nous sommes dans une période où l'âge et l'expérience de nos employés changent.

Pour créer cette culture de la sécurité, les compagnies ferroviaires collaborent avec les syndicats, les organismes de réglementation et les théoriciens pour la définir et élaborer des procédures permettant de la mesurer. C'est une initiative prise en charge par le CN depuis plusieurs années et qui se poursuit de nos jours, dans le but de perfectionner une méthode de mesure de la culture de la sécurité selon cinq dimensions: le leadership, les communications à double sens, la participation des employés, la promotion de l'apprentissage et l'équité.

Nous avons également modernisé notre programme de formation en investissant plus de 60 millions de dollars dans deux centres, comme je l'ai déjà dit, et nous avons élaboré un solide système de formation sur le terrain. Nous avons eu l'aide de dirigeants syndicaux et de l'Université Saint Mary, où le CN a créé notre centre d'hygiène et de sécurité au travail, et nous avons travaillé avec le professeur de culture de la sécurité du CN, M. Fleming, pour consolider cette culture.

Nous avons aussi organisé, en collaboration avec l'Université Saint Mary, le premier symposium international sur la culture de sûreté, auquel des acteurs de l'industrie, des organismes de réglementation et des associations universitaires ont participé dans le but d'échanger, d'apprendre, et de renforcer cette culture. Notre personnel est très important à nos yeux, et nous continuons d'investir pour nous assurer que nous leur offrons le meilleur.

Le président: Pourriez-vous conclure, monsieur Vena, s'il vous plaît?

M. Jim Vena: Merci beaucoup.

Encore une minute, monsieur le président.

Le président: D'accord, pas de problème.

M. Jim Vena: Certains disent que le CN est aux avant-postes de la réglementation à bien des égards, et cette évolution se prolonge. Par exemple, nous avons récemment modifié notre système de sécurisation, mis en place des politiques importantes sur les trains et sur le transport du pétrole brut, procédé à l'évaluation des risques dans les corridors, mis en place des technologies de pointe et un système de gestion des données, et structuré la participation communautaire.

Nous continuons d'inviter nos partenaires à consolider les wagons-citernes parce que c'est une importante ligne de défense. Nous appuyons les efforts du gouvernement pour consolider ces wagons. Nous avons déjà un solide plan d'intervention en cas d'urgence, mais nous avons pris des mesures concrètes pour le consolider encore plus en achetant du nouveau matériel, par exemple des unités mobiles à mousse, grâce aux ententes conclues avec d'autres compagnies ferroviaires pour partager du matériel et des ressources, et en collaborant avec le secteur pétrochimique pour améliorer nos mesures d'intervention.

Notre programme de sensibilisation communautaire s'est révélé très important, et nous avons rencontré les représentants d'un certain nombre de collectivités. Si vous voulez des détails, peut-être que Sean pourra vous en donner un peu plus tard, car il a passé beaucoup de temps à travailler avec différentes collectivités.

Ces diapositives vous donnent simplement une idée de notre engagement à l'égard de la sécurité, des mesures que nous avons prises et de l'évolution à long terme. L'essentiel est que nous nous posons les mêmes questions que certains d'entre vous se posent sûrement. Peut-être qu'il n'y a plus de question et que je peux passer à autre chose, mais je ne crois pas avoir cette chance aujourd'hui. Je suis donc à votre disposition pour y répondre.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Vena.

Monsieur Mai, vous avez sept minutes.

[Français]

M. Hoang Mai: Merci, monsieur le président.

Messieurs, je vous remercie d'être ici parmi nous aujourd'hui.

Tout comme moi, vous savez que, à la suite de la tragédie survenue à Lac-Mégantic, la population a été traumatisée. Il y a eu des déraillements de trains du CN à Gogama et dans le Nord de l'Ontario.

À la suite des événements survenus à Lac-Mégantic, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a demandé aux compagnies ferroviaires de procéder à des évaluations de risques. Nous demandons à voir ces évaluations de risques. Nous voulons savoir quels sont les enjeux. Comme vous le savez, la population est inquiète, et nous n'avons rien pour lui dire que tout ce qui est fait l'est de la façon la plus sécuritaire possible.

Seriez-vous prêt à rendre publiques les évaluations de risques?

• (1650)

[Traduction]

M. Jim Vena: Excusez-moi, je crains d'avoir manqué la première partie de la question, mais je crois que vous abordiez le sujet de l'évaluation des risques et vous vouliez savoir si nous serions disposés à rendre les données publiques. Nous procédons à ce genre d'évaluation à chaque fois que nous modifions nos méthodes de fonctionnement. Nous nous assurons, à cause de notre système de gestion de la sécurité, que nous avons bien vérifié l'effet que ces modifications peuvent avoir sur le réseau. Ces évaluations sont communiquées au gouvernement, plus précisément à Transports Canada, pour être disponibles. C'est comme ça que nous procédons.

Mais nous sommes également en communication avec les collectivités en direct. Si elles ont des questions sur ce que nous faisons dans leur région et sur notre mode de fonctionnement, nous sommes tout à fait disposés à répondre à leurs questions.

M. Hoang Mai: Permettez que je revienne sur les déraillements qui se sont produits dans le nord de l'Ontario. Le BST a déclaré qu'il y avait des défaillances dans l'infrastructure des voies et que cela a joué un rôle important à chaque fois.

La question des inspections inquiète. Le gouvernement dit qu'on en fait assez, mais nous n'avons pas cette impression. Pouvez-vous nous dire qui, en réalité, est responsable des inspections? Les compagnies ferroviaires ou le gouvernement?

M. Jim Vena: Nous nous occupons de l'inspection des voies. C'est nous qui faisons ça.

J'ai peut-être été trop vite dans mon exposé. L'inspection des voies est effectuée par des gens très qualifiés et formés qui sont mandatés, mais nous faisons plus. Nous leur demandons de vérifier la voie au moins deux fois par semaine, et ils font une inspection visuelle. Nous procédons également par ultrasons. Nous sommes censés le faire quatre fois par an, mais nous le faisons 14 à 18 fois, selon les conditions météorologiques et la qualité des rails. Nous employons également des voitures de contrôle géométrique. Nous employons de nombreuses méthodes différentes.

M. Hoang Mai: Je veux dire que c'est de l'auto-inspection, les compagnies ferroviaires inspectent leurs propres voies. Après ça, avec ses 117 inspecteurs, Transports Canada jette un rapide coup d'oeil sur la situation. C'est problématique.

Vous avez dit que vous dépassez les exigences de la réglementation, que vous avez des normes encore plus sécuritaires. Il est toujours question d'autoréglementation ici. Pouvez-vous me donner un exemple où le CN dépasse les exigences de Transports Canada — du gouvernement — en ce qui concerne les voies?

M. Jim Vena: C'est le nombre d'inspections par semaine. Nous faisons des inspections visuelles. Je sais que nous faisons un certain nombre de vérifications par ultrasons et que nous procédons au contrôle géométrique des voies. Nous avons une nouvelle voiture autonome qui parcourt les voies et qui permet d'effectuer des contrôles dépassant ce que la réglementation nous impose.

La façon dont nous formons notre personnel n'est pas réglementée. Nous veillons à ce qu'ils remplissent les critères réglementaires ou ceux que nous avons mis en place. Si vous examinez ce que nous faisons, vous verrez que, la plupart du temps, nous faisons plus que le nécessaire parce que nous tirons les leçons des accidents et de ce qui arrive sur le réseau ferroviaire. Nous essayons de comprendre ce qui se passe, de dégager la tendance et de voir ce que nous pouvons faire. Dans chaque cas, nous analysons l'accident.

Vous avez dit que le BST a déclaré...

M. Hoang Mai: Je vous remercie.

M. Jim Vena: Désolé.

M. Hoang Mai: C'est simplement que je n'ai pas beaucoup de temps. Je passe la parole à Claude Gravelle.

M. Jim Vena: On m'a dit que j'étais un peu verbomoteur. Excusez-moi, je suis désolé.

Le président: Monsieur Gravelle, vous avez deux minutes et demie.

M. Claude Gravelle (Nickel Belt, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci d'être venu nous voir.

Vous avez parlé de Capreol, et il a été question de Gogama. Ces deux collectivités sont dans ma circonscription. À Gogama, nous avons eu de la chance que l'accident ne se produise pas deux kilomètres et demi vers l'ouest, parce que, dans ce cas, il se serait produit une énorme tragédie humaine. Mais il y a quand même une catastrophe environnementale. Le train a déraillé dans la rivière, dans un habitat de poisson. Pouvez-vous nous dire ce que le CN a l'intention de faire pour nettoyer la zone et enlever le pétrole, qui est plus lourd que l'eau et a coulé au fond de la rivière? Combien de temps cela prendra-t-il? Comment pouvez-vous garantir que toute la zone sera intégralement rétablie après le nettoyage?

•(1655)

M. Jim Vena: Permettez-moi de revenir un petit peu en arrière. L'accident s'est produit et nous avons réagi de notre mieux, en installant de multiples lignes de défense pour contenir le pétrole brut ou le produit transporté à proximité des lieux du déraillement. Nous avons nettoyé le site et remis les trains en circulation, mais nous ne quitterons pas les lieux avant de les avoir remis dans le meilleur état possible et ne ménageons aucun effort pour y arriver.

Nous avons dépêché sur place des ingénieurs en environnement. Je m'y suis moi-même rendu en avion et j'ai passé du temps à examiner les lieux. Croyez-moi, j'apprécie vraiment toute l'aide que nous avons reçue de tout le monde à Gogama. Toute la communauté nous a prêté main-forte, ainsi que les gens de la région. Je suis content d'être allé sur place et d'avoir été bien accueilli dans des circonstances pénibles. Nous ne quitterons pas les lieux avant d'avoir fait tout ce qu'il est possible de faire pour remettre le site dans l'état où il était avant.

M. Claude Gravelle: Je suis également allé sur place et j'ai rencontré des gens très inquiets au sujet de cet accident. Votre équipe a fait un excellent travail, je peux le confirmer. Vous venez de dire

que vous allez remettre les lieux dans le meilleur état possible. Pouvez-vous me dire ce que vous entendez par là exactement?

M. Jim Vena: Chaque fois qu'un accident se produit, nous faisons tout ce qu'il est physiquement possible de faire. Ce n'est pas une question d'argent; ce n'est pas une question de trouver les personnes les plus compétentes pour faire le travail. Nous allons faire tout ce qu'il nous est possible de faire pour remettre le site dans le meilleur état possible.

La pire chose que je pourrais vous dire c'est « Ne vous inquiétez pas, nous allons rétablir le site à 100 %. » Si nous pouvons le rétablir 99,9 %, c'est ce que je vise. Si nous pouvons atteindre 100 %, tant mieux.

Le président: Je vous remercie. Votre temps est écoulé.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président

Messieurs, je vous remercie d'être ici aujourd'hui.

Je voudrais commencer par une rapide vérification des faits. Lorsque la ministre est venue témoigner devant le Comité il y a quelque temps, elle a dit, deux fois plutôt qu'une, qu'elle voulait que le CN vienne témoigner ici. Aujourd'hui à la Chambre des communes, elle l'a même répété une troisième fois.

Je tiens à ce que cela soit inscrit au compte rendu. Je voulais que l'organe de réglementation soit ici à vos côtés — pas seulement le CN, mais l'organe de réglementation aussi — parce que ça ne me plaît pas de voir la ministre essayer de rejeter le blâme. Il s'agit ici d'un partenariat entre le secteur réglementé et l'organisme de réglementation, sous l'égide de Transports Canada.

Je tiens à ce que cela soit inscrit au compte-rendu, monsieur le président, très clairement.

Ma première question est la suivante. Vos revenus bruts s'élèvent-ils toujours à « un peu plus de 10 milliards de dollars », monsieur Vena?

M. Jim Vena: À 12 milliards de dollars.

M. David McGuinty: C'est deux milliards de dollars de plus que la dernière fois que vous êtes venu témoigner.

M. Jim Vena: Vous avez bonne mémoire.

M. David McGuinty: Oui.

Monsieur Finn, êtes-vous également le principal responsable de la conformité pour la société?

M. Sean Finn (vice-président exécutif, Services corporatifs et chef de la direction des Affaires juridiques, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Oui, c'est exact.

M. David McGuinty: Votre travail consiste à veiller à ce que le CN se conforme pleinement aux normes, règlements et autres directives, n'est-ce pas?

M. Sean Finn: À toutes les lois applicables au Canada et en Amérique du Nord.

M. David McGuinty: C'est un poste plutôt important, n'est-ce pas?

M. Sean Finn: C'est un poste très exigeant.

M. David McGuinty: Exact.

La pression exercée sur les entreprises pour qu'elles se conforment est plutôt forte, n'est-ce pas?

M. Sean Finn: Oui, très forte.

M. David McGuinty: Bien. Diriez-vous, oui ou non, que le chef de la conformité joue également un rôle important dans la gestion des risques, tant pour la compagnie que pour les citoyens canadiens?

M. Sean Finn: Oui, mais il n'est pas le seul. Il y a aussi plusieurs autres cadres de direction.

M. David McGuinty: Très bien. Au cours des trois dernières années, le transport de pétrole brut par chemin de fer a connu une hausse de 1 600 %. Est-ce exact?

M. Sean Finn: Pour l'ensemble de l'industrie, oui, c'est probablement cela.

M. Jim Vena: Je n'ai pas le chiffre devant moi.

M. David McGuinty: Vous ne le savez pas? D'accord.

Nous avons reçu ici la ministre et je lui ai demandé pourquoi elle réduisait le budget de Transports Canada de 202 millions de dollars, soit 11 %. Elle a répondu que c'était faux. Nous avons vérifié les chiffres du directeur parlementaire du budget et ceux de la Bibliothèque du Parlement et il s'agit bien d'une réduction de 202 millions de dollars.

Votre société siège au comité consultatif de la sécurité ferroviaire institué par la ministre, est-ce exact?

M. Jim Vena: Oui.

M. David McGuinty: Ok. Avez-vous recommandé à la ministre d'embaucher plus de vérificateurs et d'inspecteurs de systèmes?

M. Jim Vena: Bien, c'est une excellente question. Nous ne sommes pas là pour dire à ce gouvernement ni à tout autre gouvernement ce qu'il doit faire. C'est important pour nous. La sécurité est une affaire de collaboration entre tous les intervenants concernés. Nous travaillons avec les responsables de la réglementation. Nous sommes transparents au sujet de nos activités. Nous faisons des efforts à l'interne. Nous allons à l'extérieur...

M. David McGuinty: Lors de votre dernier témoignage, monsieur Vena, je vous ai posé des questions concernant un certain nombre de rapports, dont celui du vérificateur général. Depuis, nous avons reçu le rapport du BST sur l'accident de Lac-Mégantic. Il y a deux semaines, notre comité a déposé son rapport. Nous avons reçu la mise à jour des progrès de l'enquête à Gogama. À l'époque, je vous ai demandé... Lorsque nous avons parlé de Transports Canada, l'organisme de réglementation, vous avez dit: « Ce n'est pas à moi de m'assurer que l'organisme de réglementation a assez de fonds pour exercer ses fonctions ».

Êtes-vous toujours du même avis aujourd'hui? Le CN partage-il votre avis?

• (1700)

M. Jim Vena: Oui.

Écoutez, ce n'est pas à moi de décider et je ne crois pas qu'il revienne au CN ou à n'importe quelle compagnie de décider. C'est le rôle de la Chambre des communes. Du gouvernement. De tous les partis. C'est à vous de décider, messieurs, pas à moi.

M. David McGuinty: Le SGS est-il un partenariat entre la société sous réglementation et l'organe de réglementation?

M. Jim Vena: Et bien, le SGS... je pourrais vous en parler pendant une heure.

M. David McGuinty: Est-ce un partenariat entre le gouvernement, l'organe de réglementation et la compagnie de chemin de fer sous réglementation?

M. Jim Vena: Tout à fait. Ils effectuent un examen de notre SGS.

M. David McGuinty: Ne serait-il pas dans l'intérêt du CN d'être mieux informé des lacunes observées au niveau de l'organe de réglementation?

Monsieur Finn, en tant que responsable de la conformité pour une société de 12 milliards de dollars comptant six hauts dirigeants et 23 vice-présidents, ne diriez-vous pas qu'il est dans l'intérêt du CN et de ses actionnaires de s'assurer que les conditions de votre partenariat soient pleinement respectées par l'organe de réglementation?

M. Sean Finn: Oui, et la présence de Mike Farkouh au sein du comité de la ministre ainsi que notre participation au sein du comité de spécialistes de l'industrie de l'ACFC, l'Association des chemins de fer du Canada, démontrent que nous prenons cela très à coeur.

Au cours des 12 à 18 mois qui ont suivi l'accident de Lac-Mégantic, une réglementation assez substantielle a été mise en place. Nous veillons à nous conformer à chaque règle, mais nous faisons également connaître notre point de vue. Lorsqu'une consultation a lieu au sujet d'un règlement, nous sommes très présents et nous nous assurons d'être entendus. Si nous pensons que le règlement ne va pas assez loin, nous sommes les premiers à le faire savoir.

M. David McGuinty: Est-ce que votre compagnie, à titre de membre du comité consultatif de la sécurité ferroviaire, exerce des pressions sur le gouvernement pour faire en sorte que les lacunes qui ont été signalées, premièrement, par le vérificateur général, deuxièmement, par le Bureau de la sécurité des transports, troisièmement, par ce comité, et quatrièmement, dans la mise à jour des progrès de l'enquête sur le déraillement de Gogama publiée par le Bureau de la sécurité des transports...? Votre compagnie exerce-t-elle des pressions sur l'organe de réglementation pour qu'il se dote de la capacité requise pour faire son travail? À ce jour, quatre voix indépendantes disent qu'il ne le fait pas.

M. Jim Vena: Nous y veillons et nous avons une très bonne collaboration avec Transports Canada, l'organe de réglementation, et avec le BST, qui a fait un excellent travail pour vérifier, donner des courbes de tendance et comprendre. Nous avons une excellente relation avec eux en ce sens que ce sont eux qui nous poussent. Nous leur donnons de l'information et ils nous demandent de l'information.

M. David McGuinty: Et les poussez-vous à votre tour?

M. Jim Vena: Nous n'avons pas besoin de le faire.

M. David McGuinty: Vous n'avez pas besoin de les pousser?

M. Jim Vena: Je vais vous dire ce qui m'occupe. Ce qui m'occupe — et c'est très important...

M. David McGuinty: Vous êtes occupé à exploiter un chemin de fer et à en assurer la sécurité. Je comprends bien, mais est-ce vos actionnaires sont d'accord avec cela?

M. Jim Vena: C'est avec grand plaisir que je répondrai à cette question. C'est une question clé.

M. David McGuinty: Intégrez cela à votre réponse. Vos actionnaires en Californie sont-ils d'accord avec cela?

M. Jim Vena: Chaque actionnaire est d'accord. Je suis moi-même un actionnaire et c'est très important pour moi à ce titre — la taille du portefeuille d'actions n'a aucune importance — que la compagnie soit responsable, comprenne ce qui se passe et réagisse en conséquence, qu'elle dispose de suffisamment de fonds et fasse tout son possible pour exploiter son chemin de fer de manière sécuritaire. Voilà ce qui importe.

M. David McGuinty: Votre conseil d'administration a-t-il été saisi des conclusions des rapports successifs qui signalent les lacunes de l'organe de réglementation et de la manière dont il s'acquitte de son travail?

Monsieur Finn, vous êtes le grand responsable de la conformité. J'ai une question pour vous. Votre conseil d'administration a-t-il été saisi de ces rapports et quelles mesures prend-il pour s'assurer que votre partenariat avec l'organe de réglementation...? Vous travaillez en partenariat avec eux. Vous siégez aux comités sur la sécurité.

Vous dites que vous subissez des pressions, monsieur Vena. Pouvez-vous nous dire...

M. Sean Finn: Nous avons certes un comité de la sécurité environnementale au sein du conseil présidé par Maureen Kempston Darker. Je peux vous assurer qu'à chaque réunion du conseil, chaque comité, nous faisons le point sur les questions réglementaires et nous prenons connaissance des modifications à la réglementation et des projets de règlement. Je peux vous dire que le conseil d'administration du CN est tenu au courant de ces questions. Les membres en discutent à chaque réunion du conseil. Soyez assuré qu'ils en sont très conscients. Ils veillent à ce que nous respections les règlements, mais aussi à ce que nous mettions en place nos propres mesures de sécurité, dans la mesure du possible.

Le président: Merci, monsieur Finn.

Monsieur Watson, vous avez sept minutes.

M. Jim Vena: Je suppose que vous ne me laisserez pas répondre à cette question.

M. Jeff Watson: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Vena, je vous remercie d'être venu à nouveau témoigner devant le comité. Vous avez bien sûr participé, l'an dernier, aux audiences de notre comité sur les systèmes de gestion de la sécurité et le transport de marchandises dangereuses. Il me fait plaisir de vous revoir aujourd'hui à cette séance d'information.

J'ai quelques très brèves questions concernant votre présentation diapo. Je reviendrai ensuite sur le rapport intérimaire du BST sur Gogama.

Je vais commencer par la page 8, Investissements du CN dans l'infrastructure de la voie. Vous avez mentionné que votre budget d'immobilisations pour 2015 était de 2,6 milliards de dollars, dont 1,3 milliard consacré à la sécurité et à l'intégrité du réseau, notamment à l'infrastructure de la voie. Vous dites que ce montant est consacré à l'infrastructure de la voie, mais pas exclusivement. Quel pourcentage des 1,3 milliard de dollars ira à l'infrastructure de la voie?

• (1705)

M. Jim Vena: La majeure partie du budget de 1,3 milliard ira aux voies et aux traverses. Je ne connais pas le chiffre exact...

M. Jeff Watson: Un milliard? 800 millions?

M. Jim Vena: Je dirais que c'est plus de 1 milliard de dollars.

M. Jeff Watson: Plus de 1 milliard, d'accord. Donc, c'est un peu moins de 1,3 milliard qui ira dans l'infrastructure de la voie.

Si j'ai bien compris, votre présentation d'aujourd'hui visait à démontrer que le budget du CN consacré à la sécurité et son taux d'accidents se comparent à ceux du reste de l'industrie. Je comprends que vous vous mesurez à vos concurrents, et cela m'amène à vous demander pourquoi vous vous ne mesurez pas aux normes.

Monsieur Vena, je suppose que certains se demandent combien de déraillements le CN est disposé à accepter parce que son budget et son taux d'accidents se comparent à ceux de ses concurrents.

M. Jim Vena: Ce n'est pas du tout comme cela que nous voyons les choses. La nature de notre entreprise est de faire circuler des wagons et, comme cela se fait sur rail et par tous les temps, on peut dire que c'est un sport d'extérieur. Nous prenons au sérieux chaque accident. Nous souhaitons nous occuper de chaque accident et essayons de trouver le moyen d'en ramener le nombre à zéro.

M. Jeff Watson: Je ne suis pas certain que vous utilisiez la bonne mesure si vous vous mesurez par rapport au reste de l'industrie, et non par rapport à votre responsabilité même.

J'aimerais passer au communiqué diffusé par le BST concernant le déraillement et l'incendie d'un deuxième train du CN transportant du pétrole brut près de Gogama, en Ontario. J'ai quelques questions à ce sujet. On y mentionne l'existence d'un certain nombre de limitations permanentes de vitesse dans la subdivision Ruel. Sont-elles directement reliées aux trois incidents distincts — soit aux points milliaires 88, 111.2 et 243.5 — ou est-ce que d'autres ordres de marche au ralenti ont été imposés à d'autres endroits dans Ruel. Le cas échéant, combien?

M. Jim Vena: Des ordres de marche au ralenti permanents ont été émis en raison de la configuration de la courbe de la voie. Nous avons des limites de vitesse sur les voies, des catégories de voie et nous avons des ordres permanents de marche au ralenti. Ils sont là en permanence sur l'ensemble du réseau, tout au long des 22 000 milles. La vitesse n'est pas toujours limitée à 60 milles à l'heure.

Nous émettons aussi des ordres temporaires de marche au ralenti à cause de l'infrastructure. Si nous faisons circuler un wagon de contrôle de l'état géométrique de la voie et qu'on découvre qu'il y a du dégel ou un soulèvement du terrain, nous en déduisons automatiquement qu'il faut imposer des limitations de vitesse.

Donc, oui, à certains endroits, surtout à cette période de l'année, il serait normal que nous imposions des limitations de vitesse.

M. Jeff Watson: Combien d'autres ordres temporaires de marche au ralenti avez-vous mis en place?

M. Jim Vena: Je n'ai pas les chiffres avec moi, je suis désolé.

M. Jeff Watson: Pouvez-vous les faire parvenir au greffier du comité, aux fins de notre étude?

M. Jim Vena: Bien sûr.

M. Jeff Watson: Ok.

De toute évidence, la question soulevée dans le rapport que ce comité a récemment déposé, c'est de nous assurer que l'imposition de limites de vitesse ne soit pas une solution de remplacement des travaux d'amélioration ou d'entretien de la voie. Je pense que le comité a clairement exprimé sa volonté à cet égard.

Le BST laisse entendre que l'état ou la défaillance de la voie pourrait être en cause dans les trois déraillements survenus dans le nord de l'Ontario, dans la subdivision Ruel. Brièvement, que répondez-vous à cela?

M. Jim Vena: Écoutez, nous menons nos propres recherches. Nous n'en sommes qu'au début, mais nous avons plusieurs experts des voies ferrées à l'interne et nous ne demandons qu'à communiquer des résultats. D'abord, il y a eu rupture de rail. Il est plus important, cela dit, de regarder...

M. Jeff Watson: Pour tous les accidents ou seulement pour le déraillement du 7 mars?

M. Jim Vena: Le dernier a été provoqué par une rupture de rail. Ils sont tous différents, c'est pourquoi il faut les examiner séparément. Il faut prendre du recul et ne pas regarder uniquement la cause.

Nous cherchons aussi à savoir si les employés faisaient ce qu'ils étaient censés faire et si les inspections ont été menées correctement. Nous examinons toutes les causes possibles afin de ne rien négliger. Les recherches sont en cours et nous attendons les résultats du rapport final du BST.

M. Jeff Watson: Il y a eu 3 déraillements en 30 jours dans le même secteur géographique. Le BST indique dans son rapport provisoire que les trains transportant du pétrole brut pourraient exercer des forces différentes sur les infrastructures des voies, ce qui pourrait rendre les défauts ou les faiblesses potentielles de la voie plus problématiques.

Est-ce que le CN a fait une évaluation des risques causés par l'impact des trains-blocs de pétrole brut sur l'infrastructure des voies?

• (1710)

M. Jim Vena: Oui, nous avons fait des évaluations. Nous n'avons pas fait d'évaluation des risques spécifiques pour ces volumes de liquide. Nous faisons rouler des trains-blocs d'éthanol sur différentes parties de notre réseau ferré. Nous faisons rouler des trains qui sont...

M. Jeff Watson: Mais pas pour le pétrole brut?

M. Jim Vena: Non, mais nous allons examiner cela de près. Nous nous sommes déjà tournés vers TTCI et nous allons embaucher des experts pour voir si nous sommes passés à côté de quelque chose. Nous ne croyons pas que ce soit le cas, mais là n'est pas la question; il s'agit de ne négliger aucune piste. Voilà où nous en sommes.

M. Jeff Watson: Combien d'inspections de voies ont été menées par le CN dans la subdivision Ruel en 2014? Et combien en avez-vous fait en dehors du Ruel, sur l'ensemble de votre réseau?

M. Jim Vena: Nous en faisons au minimum deux par semaine, auxquelles il faut ajouter les employés à bord des trains qui nous informent également. Il y a des centaines de milliers d'inspections sur les voies et sur les wagons, en plus des capteurs automatisés et des ultrasons. Je dirais qu'il y en a des centaines de milliers dans chaque secteur. C'est vrai. Nous menons beaucoup d'inspections et nous utilisons une vaste gamme de moyens techniques et humains.

Le président: Très bien, merci.

Nous allons passer à M. Komarnicki. Vous avez sept minutes, monsieur.

M. Ed Komarnicki: Je vous remercie beaucoup.

Comme vous l'avez dit, la confiance que le public accorde aux transports et aux chemins de fer en matière de sécurité est très importante aux yeux des employés, des collectivités et des clients. Vous traversez de nombreuses localités. Comme vous l'avez dit, lorsqu'il se produit trois accidents très rapprochés dans le temps et dans l'espace, il faut se poser des questions et il faut absolument tirer les choses au clair.

Quelques-uns de mes électeurs m'ont écrit au sujet du déraillement. Une électricienne me disait que la longueur des trains l'inquiétait et que, dans sa jeunesse, elle ne voyait pas des trains aussi longs que de nos jours. Certains font plus d'un mille. Elle se demandait s'il n'y avait pas des problèmes liés à la longueur des convois, peut-être associés à des négligences au niveau des réparations et de l'infrastructure des voies. Il y a peut-être du vrai dans ce qu'elle dit.

Bien entendu, nous lisons des remarques du type, « les trains sont en général trop longs », « ils vont trop vite », « ils sont trop lourds et vont trop vite ».

Vous avez dit, je crois, avoir réduit la vitesse durant l'enquête sur les accidents, ce qui signifie que la vitesse est un facteur. Dans votre évaluation des trains-blocs de pétrole brut, il s'agit bien entendu d'une configuration différente de la configuration habituelle, les facteurs ne sont donc pas les mêmes.

Pouvez-vous nous dire un mot sur la longueur des trains pour mon électricienne qui dit que les trains semblent être plus longs qu'avant, qu'ils vont plus vite, qu'ils sont plus nombreux et, bien sûr, que les chargements sont plus lourds? Que répondez-vous?

M. Jim Vena: Nous n'avons pas changé la vitesse maximale de fonctionnement. Nos trains de marchandises roulent à une vitesse maximale de 60 milles à l'heure, tant que la configuration de la voie le permet. Nous n'avons jamais changé cela. La vitesse est limitée par la courbure de la voie, par le type de voie, par le secteur et par la visibilité. Nous prenons beaucoup de facteurs en compte pour déterminer la vitesse, il n'y a pas eu de changements à ce niveau.

Les trains que nous exploitons sont les trains de pétrole brut normal, des trains de 100 wagons. Pour les trains-blocs, ça varie entre 90 et 100 wagons. Nous exploitons des trains de 150 wagons. Nous faisons rouler vers la côte Ouest des trains de céréales en provenance de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, qui comptent environ 150 à 175 wagons. La technologie a changé. Le système de freinage pneumatique a changé. Lorsque j'ai été embauché dans les chemins de fer, si on essayait de gérer un train de plus de 100 wagons avec le système de freinage pneumatique de l'époque, il était impossible de desserrer les freins, on ne pouvait pas contrôler les trains de cette manière. Ce n'était pas la question.

Nous avons aussi des locomotives bimodes que nous pouvons placer en deux ou trois endroits du train, à l'avant et à l'arrière. La technique nous permet désormais de faire rouler quotidiennement des trains intermodaux de 8 000 à 10 000 pieds de long — je m'excuse, nous utilisons encore les pieds et les milles. Nous faisons rouler des trains de cette longueur tous les jours. Nous avons des trains de charbon à destination de Prince Rupert qui comptent jusqu'à 220 wagons. C'est une méthode sûre. Cela fait des années que nous le faisons. Les trains sont lourds mais l'infrastructure est faite pour ça. Cela nous rend efficaces.

M. Ed Komarnicki: J'ai cru comprendre que dans l'Ouest du Canada, le temps froid est l'une des raisons de ne pas transporter les volumes habituels de céréales et de réduire la longueur des trains.

• (1715)

M. Jim Vena: C'est exact. C'était le cas l'hiver dernier. Je suis content que vous m'interrogiez au sujet des céréales. Je regardais cela ce matin. Il se trouve que nos commandes en cours sont inférieures à 2 000 wagons de céréales. La semaine dernière nous avons expédié 4 861 wagons. Cela représente moins de trois jours de retard.

Il n'y a de retard dans aucun secteur dans le cas des céréales à destination des États-Unis. Les petits producteurs, ceux qui expédient vers la côte Ouest, nous ne sommes pas difficiles... L'ensemble des commandes en cours avoisine les 2 000 wagons — en réalité c'est moins de 2 000, mais disons 2 000 — et nous expédions presque 5 000 wagons par semaine. Nous voulons augmenter la cadence parce que les commandes ont augmenté cette semaine. Nous allons passer au-dessus des 5 000 wagons. Ce n'est qu'une question d'affaires et d'argent...

M. Ed Komarnicki: C'est, sans aucun doute, une bonne publicité pour ce que vous faites dans l'Ouest du Canada.

Quand trois accidents se produisent en peu de temps, dans le même secteur géographique, on est tenté de croire que c'est lié aux infrastructures. Vous devez tester davantage les voies. C'est peut-être lié à la technologie que vous utilisez. Je sais que quand le premier accident s'est produit, il me semble que vous avez reçu l'ordre d'en chercher la cause et de prendre des mesures en conséquence. Après que nous ayons parlé de Gogama et du premier accident, qu'avez-vous fait différemment, dans la foulée de votre enquête sur le premier accident, qui pourrait constituer un pas vers la prévention?

M. Jim Vena: Très bonne question, monsieur.

Donc, il y a eu le premier accident. Eh bien, si vous regardez la diapositive sur le nord de l'Ontario, la tendance ne nous a pas montré de données aberrantes indicatives de problème d'infrastructure, et nous verrons bien ce que nous trouverons en fin de compte. La réaction normale, c'est de découvrir ce qui s'est passé. Nous déployons nos propres experts pour déterminer ce qui s'est passé exactement. Peut-être que nous devons réduire la vitesse sur un tronçon si nous ne le comprenons pas, nous regardons le type de rail, nous regardons qui l'a construit. Y a-t-il d'autres problèmes? S'il s'agissait d'un wagon, nous regardons qui l'a chargé, comment il a été chargé, et nous travaillons beaucoup. Ces accidents étaient si rapprochés que nous n'avons pas eu le temps de tirer un constat clair sur le premier déraillement, mais après le troisième déraillement, il ne faisait aucun doute que nous devions réagir même sans en connaître la cause. C'est pourquoi nous avons réduit la vitesse et que nous avons fait encore plus d'inspections qu'auparavant. Nous voulions être sûrs de comprendre ce qui s'était passé. Voilà ce que nous avons fait.

M. Ed Komarnicki: Avez-vous effectué des actions de maintenance ou des réparations sur ces lignes?

M. Jim Vena: Oui. Nous avons abaissé nos normes. Nous pensons que, lors du premier accident, il s'est produit une défaillance conjointe à l'endroit où fonctionne le système de signalisation. Nous avons abaissé nos normes et nous nous sommes efforcés de faire le maximum pour prendre les devants et remettre les choses en état encore plus rapidement que ce que nous ferions normalement.

M. Ed Komarnicki: Vous avez déclaré que vous prenez le temps du recul parce que vous ne comprenez pas ce qui se passe.

Parfois, quand une tierce partie sans aucun lien avec vos opérations examine les choses en toute objectivité, cela permet d'avoir un regard nouveau sur les événements. Vous l'avez évoqué. Pourriez-vous élaborer sur cet aspect et nous dire ce que vous avez fait en ce sens?

M. Jim Vena: Je trouve que le BST fait du très bon travail. Ils sont venus sur place. Ils sont venus voir et ils sont toujours prêts à nous dire, « écoutez, nous avons vu quelque chose ici que vous devriez examiner. » Je crois qu'il regarde les choses en toute conscience, le personnel est professionnel, il sait ce qu'il fait.

Les gens du ministère des Transports se présentent pour faire une vérification et ils nous tiennent informés. S'il y a quelque chose que nous ne comprenons pas, nous sommes prêts à faire appel à n'importe qui, soit au centre des transports de Pueblo, au Colorado, qui travaille avec toutes les compagnies de chemin de fer aux États-Unis; à des scientifiques qui travaillent sur les infrastructures et sur ce que nous pourrions faire au niveau des wagons. Nous faisons nous-mêmes ce travail avec les universités avec lesquelles nous avons des partenariats. Il est très important que nous allions au fond des choses.

M. Ed Komarnicki: J'ai une brève question au sujet de votre plan d'intervention d'urgence. Comment a-t-il fonctionné dans la réalité par rapport à ce qui était prévu?

Le président: Votre temps de parole est écoulé.

Vous pouvez répondre brièvement, monsieur Vena.

M. Jim Vena: Je trouve qu'il a bien fonctionné. Nous avons réagi très rapidement et nous avons envoyé sur place les personnes compétentes.

Le président: Merci.

Monsieur Sullivan, vous avez quatre minutes et demie voire cinq minutes.

M. Mike Sullivan: Merci monsieur le président.

Au début de votre exposé, vous avez dit, que malgré tous les efforts que nous pourrions faire, il y aura toujours des déraillements.

Lorsqu'il y a des déraillements de wagons-citernes remplis de pétrole brut, ils brûlent et explosent. Nous savons depuis la catastrophe de Lac-Mégantic que les DOT-111 ne sont même pas sûrs à 12 miles à l'heure. Avec l'accident de Gogama, nous savons maintenant que les CPC-1232 ne sont pas sûrs à 43 miles à l'heure.

À quelle vitesse seriez-vous prêts à faire rouler ces trains pour que le public puisse les considérer comme étant sûrs?

M. Jim Vena: Je ne veux pas vous corriger, mais je crois que vous avez dit 12,5 miles à l'heure pour Lac-Mégantic.

● (1720)

M. Mike Sullivan: C'est la vitesse à laquelle s'est brisé le dernier wagon, selon le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

M. Jim Vena: Je crois que la vitesse lors du déraillement était de...

M. Mike Sullivan: La vitesse lors du déraillement était de 60 milles à l'heure, mais la vitesse du dernier wagon était de 12 milles à l'heure.

M. Jim Vena: C'est un argument discutable, puisqu'il faut retenir que nous faisons rouler des trains quotidiennement depuis des années... des trains transportant des produits qui sont utilisés par tout le monde en Amérique du Nord et au Canada. Nous manipulons des produits qui sont toxiques par inhalation, utilisés dans les plastiques courants, et nous le faisons d'une façon sûre.

M. Mike Sullivan: Il est clair que vous savez les manipuler de façon sûre, mais si les wagons ne sont pas capables de résister à une collision ou à un déraillement à 43 milles à l'heure, alors il faut les faire rouler moins. C'est clairement ce que le public va demander.

Qu'arrivera-t-il au CN si le public et le gouvernement disent que 20 milles par heure est la vitesse maximale à laquelle vous pouvez faire rouler les 1232 jusqu'à ce que, dans 10 ans, nous ayons les TC-117? Je crois que cela devra être la réponse.

La dernière fois que vous étiez ici, vous nous avez promis que vous nous donneriez une copie de l'évaluation des risques pour les couloirs. Nous ne l'avons pas reçue. Nous avons reçu à la place un manuel sur la méthode pour faire une évaluation des risques. Pouvez-vous, s'il vous plaît, nous fournir ces évaluations des risques?

M. Jim Vena: Comme je l'ai dit, nous sommes de bonne volonté. Nous les avons déjà remis au ministère des Transports.

M. Mike Sullivan: Le ministère des Transports nous a dit qu'il ne nous les donnerait pas sans votre permission.

Leur donnez-vous la permission de nous les transmettre?

M. Jim Vena: Je ne refuserai pas de donner une permission concernant l'évaluation des risques.

M. Mike Sullivan: Merci beaucoup.

Nous avons entendu dire que vous aviez l'intention de remettre les choses en état à Gogama. Toutefois, vous avez laissé un wagon en flammes dans le cadre de votre PIU. Autrement dit, nous devons comprendre qu'une partie du processus de nettoyage du site consiste à simplement le laisser brûler.

Est-ce ce qu'il faut comprendre au sujet du PIU? Si c'est dans une zone résidentielle du centre-ville de Toronto, ce n'est pas une solution acceptable.

M. Jim Vena: Il faut regarder la situation telle qu'elle est sur place. C'est très difficile. Si l'incendie est contenu et isolé, il est très logique pour nous de ne pas tenter de l'éteindre. Il faut d'abord confirmer que le danger de l'éteindre est plus grand que celui de le laisser brûler. Dans cette situation, c'est ce que nous avons fait.

M. Mike Sullivan: Vous avez dit que vos trains font maintenant de 8 000 à 9 000 pieds de long. Ils sont trop longs pour la plupart de vos voies de garage où que ce soit au pays.

M. Jim Vena: Non, ce n'est pas vrai. Nous avons construit les voies ferrées de manière à ce qu'elles disposent de voies de garage pour...

M. Mike Sullivan: Donc si vous faites rouler ces trains à 20 ou à 15 milles à l'heure, peu importe la vitesse sûre pour ces wagons 1232, vous pouvez les garer sur une voie pour laisser passer les autres trains, y compris ceux de VIA Rail.

M. Jim Vena: Je ne sais pas comment vous obtenez le chiffre de 15 ou 20 milles à l'heure...

M. Mike Sullivan: Je ne sais pas quelle est la vitesse sûre, mais ce n'est pas 43 milles à l'heure.

M. Jim Vena: ... mais à chaque fois que vous commencez à réduire la vitesse des trains...

C'est tout aussi difficile dans l'autre sens. Nous exploitons les trains de VIA Rail. Je suis venu par un train VIA Rail ce matin, et nous roulions à 90 milles à l'heure sur notre voie ferrée de la subdivision Kingston. Cela occasionne d'autres problèmes pour exploiter la voie ferrée. Si vous ralentissez quelque chose, cela vous pose des problèmes de capacité et des difficultés d'exploitation, alors c'est considérable.

Je suis arrivé jusqu'ici en toute sécurité. Je n'étais pas inquiet, nous roulions à 95 milles à l'heure et parfois à presque 100 milles à l'heure. Je regardais par la fenêtre pour connaître notre vitesse et j'étais confiant quant à notre mode d'exploitation.

La capacité est très importante pour le chemin de fer.

M. Mike Sullivan: Je comprends que la capacité et le profit soient très importants, mais si les wagons 1232 ne peuvent rouler en toute sécurité à 43 milles à l'heure...

Nous sommes clairement confrontés à une nouvelle catastrophe ferroviaire majeure, et par la grâce de Dieu, ce n'était pas dans une zone habitée.

Le président: Si vous avez une question, je dois vous demander de la poser parce que votre temps de parole est écoulé.

M. Mike Sullivan: Oui, j'ai une question.

Pour exploiter ces wagons en toute sécurité, il faudra les faire rouler moins vite, n'est-ce pas?

M. Jim Vena: Je crois que les choses sont claires en ce qui concerne les wagons-citernes. Nous acceptons ce que le gouverne-

ment a dit. Nous soutenons les changements que nous pensons devoir se produire dans le secteur et au niveau du type de wagons qu'il faudra construire.

Le 1232 est plus sûr que le wagon DOT-111. Est-il aussi sûr que le nouveau wagon qui va être mis en place? Non. Les renforts, l'acier, les robinets de vidange par le bas, les vannes supérieures, les plaques de blocage, la quantité d'isolant, la température à laquelle ils peuvent résister, nous disons officiellement que c'est ce que nous voulons et qu'il est important à nos yeux de le faire.

Nous avons réalisé des évaluations des risques. Nous avons décidé d'inclure la vitesse non seulement des trains de pétrole brut, les gens ne le veulent que pour les trains de pétrole brut, mais aussi de tous les trains qui transportent plus que la capacité de l'installation de train clé et le nombre de voitures. Nous les faisons ralentir et ils entrent dans les régions métropolitaines de recensement à 35 milles à l'heure.

Nous avons déjà une limitation à 35 milles à l'heure pour les TIH, aux barrières, et nous avons appliqué cette limitation à toutes les matières dangereuses. Nous faisons notre propre évaluation des risques pour vérifier et nous faisons en sorte d'être judicieux dans ce que nous faisons.

• (1725)

Le président: Monsieur Braid.

M. Peter Braid: Merci beaucoup monsieur le président, et je remercie tous les représentants d'être parmi nous aujourd'hui.

Je n'ai que quelques questions, dans le temps qu'il me reste, concernant le déraillement de Gogama le 7 mars.

Pouvez-vous nous dire combien de temps s'est écoulé entre votre dernière inspection des voies dans ce secteur et le déraillement du 7 mars?

M. Jim Vena: Michael, vous vous souvenez? C'était juste quelques jours avant, voire la veille.

M. Michael Farkouh (vice-président, Sécurité et développement durable, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): C'est exact. C'était deux jours avant, nous avons mené des inspections pour vérifier l'intégrité de la voie.

M. Peter Braid: Quels ont été les résultats de l'inspection?

M. Michael Farkouh: L'inspection n'a montré aucune anomalie concernant la voie à ce moment-là.

M. Peter Braid: Est-ce qu'une inspection de la voie et une évaluation des risques sont la même chose, ou s'agit-il de deux choses différentes?

M. Jim Vena: Non. Ce sont des choses différentes. Les données issues d'une inspection des voies entrent dans l'évaluation des risques, mais ce sont deux choses différentes.

M. Peter Braid: Quand avez-vous mené pour la dernière fois une évaluation des risques sur ce tronçon de la voie, dans ce secteur?

M. Jim Vena: Michael, était-ce l'an dernier que nous avons fait une évaluation des risques sur ce tronçon?

M. Michael Farkouh: Oui. C'est exact.

En ce qui concerne nos évaluations des risques, nous avons surtout travaillé sur l'ensemble du réseau de nos voies principales et nous avons terminé l'an dernier. Maintenant nous travaillons sur certaines des voies secondaires sur lesquelles nous avons une densité plus faible et nous faisons l'évaluation des risques.

Quand nous parlons de nos évaluations des risques, cela englobe tout. Cela comprend des éléments relatifs aux habitats sensibles du point de vue de l'environnement et des éléments relatifs à la densité de population. Nous examinons différents facteurs et non un seul, par exemple, en regardant les matières dangereuses. C'est assez exhaustif comme vue d'ensemble des couloirs de risque.

M. Peter Braid: Lorsque l'accident a eu lieu, le 7 mars, combien de temps a-t-il fallu pour que le Plan d'intervention d'urgence entre en action et quelles étapes avez-vous suivies?

M. Jim Vena: C'est aussi rapide que possible. L'équipage du train découvre qu'il y a une urgence concernant son train. Il appelle par radio le centre CCF, à Toronto. L'équipage explique qu'il y a un incident et les choses se mettent en marche.

M. Peter Braid: Au cours du déroulement de votre Plan d'intervention d'urgence, au cours des étapes que vous avez suivies dans les jours suivants, pouvez-vous nous expliquer la manière dont vous avez tenu les habitants de Gogama informés, la manière dont vous avez communiqué, et nous dire si vous pensez qu'ils ont été suffisamment informés.

M. Jim Vena: Je vais demander à Sean de répondre, même si j'étais présent, parce que de nombreuses personnes qui travaillent avec lui ont beaucoup œuvré en ce sens.

M. Sean Finn: Dans les minutes qui ont suivi le déraillement, nous avons immédiatement contacté le maire ainsi que le député et le député provincial pour les informer qu'il y avait eu un déraillement. Ensuite, nous avons très rapidement déployé un groupe de communication sur place pour travailler avec le personnel de l'exploitation. Nos équipes sont encore présentes sur place, au moment où nous parlons. Nous avons des réunions d'information quotidiennes avec les habitants de Gogama pour leur expliquer ce que nous faisons pour nettoyer le site.

Un gros effort a été fait en direction des citoyens pour les tenir informés et pour qu'ils ne comptent pas uniquement juste sur leurs élus locaux, y compris pour la communauté des Premières Nations qui se trouve là-bas, comme vous le savez. C'est une communauté très active. Nous l'avons informée de ce que nous faisons au niveau du déraillement proprement dit et de la manière dont nous nettoyons le site.

En ce qui concerne l'impact environnemental sur la faune aquatique et terrestre, nous en tenons compte dans nos efforts et nos décisions afin de laisser le site dans un état impeccable préservé au vu de ce qui se passe. Nous faisons un gros effort en direction de la communauté et il y a beaucoup d'échanges d'information.

M. Peter Braid: Quel a été le rôle du CANUTEC dans ce processus?

M. Jim Vena: Eh bien, nous leur faisons un rapport à chaque fois qu'il y a un incident et quand nous avons besoin d'informations, c'est

un échange. Nous devons comprendre ce qu'il y a dans le train, et c'est le cas. Le conducteur a cette information à bord du train. Nous l'avons également dans notre système informatique si nous avons besoin de plus d'informations, de rapports, de n'importe quoi d'autre. Voilà comment nous travaillons avec les différentes parties concernées.

En fait, le premier rapport réglementaire que nous devons faire, c'est auprès du BST, nous devons les avertir que nous avons eu un incident, ensuite ils relaient l'information auprès de différents organismes.

M. Peter Braid: Vous avez instauré de nouvelles mesures temporaires suite à ce déraillement et à ceux qui ont suivi dans la région. Combien de temps ces mesures seront-elles en vigueur?

M. Jim Vena: Nous les maintiendrons jusqu'à ce que nous comprenions mieux ce qui s'est passé là-bas et ce que nous devons changer.

• (1730)

M. Peter Braid: D'après ce que vous savez pour le moment, que devriez-vous changer?

M. Jim Vena: C'est un peu tôt pour vous en dire beaucoup plus. Nous avons fait un certain nombre de choses. Est-ce que j'ai une réponse simple, noir ou blanc? C'est la difficulté avec ce genre de choses; il n'y a ni noir, ni blanc. Nous y travaillons et nous verrons ce que...

Nous avons mis en place la réduction de vitesse, davantage d'inspections, nous regardons les différents secteurs qui ont le même type de rails, nous nous assurons que des personnels expérimentés soient présents, et nous vérifions que nous n'avons pas de problèmes de personnel qui n'aurait pas mené les inspections correctement.

Nous avons mis tout cela en place et nous ne changerons rien tant que nous ne comprendrons pas mieux ce qui s'est passé.

Le président: Notre temps est écoulé. Je voudrais remercier ces messieurs pour leur participation.

Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan: Je voudrais faire une rapide remarque, monsieur le président. Elle ne s'adresse pas aux témoins.

Ils ont indiqué que le ministère des Transports est désormais libre de nous donner les évaluations des risques. Pourriez-vous s'il vous plaît, ou éventuellement le greffier, demander au ministère des Transports de nous remettre ces évaluations puisqu'on nous les a refusées la dernière fois qu'ils étaient ici?

Le président: Très bien.

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>