



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 143

Le mardi 10 décembre 2024

Président : M. Peter Schiefke



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

Le mardi 10 décembre 2024

• (1625)

[Traduction]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): La séance est ouverte.

Bienvenue à la 143^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Avant de commencer la réunion, je tiens à rappeler à tous les participants en personne de lire les consignes sur les pratiques exemplaires qui figurent sur les cartes qui sont sur la table. Ces mesures visent à protéger la santé et la sécurité de tous les participants.

La réunion d'aujourd'hui se déroule selon une formule hybride.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 21 novembre 2024, le Comité entreprend son étude sur la sécurité communautaire et la préparation aux situations d'urgence en ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises dangereuses.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins d'aujourd'hui. Chers collègues, nous accueillons, du ministère des Transports, Michel Béland, directeur général par intérim, Transport des marchandises dangereuses, et Stephen Scott, directeur général, Sécurité ferroviaire. Bienvenue à vous deux.

Du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, nous accueillons Yoan Marier, président, et Vincenzo De Angelis, directeur des enquêtes ferroviaires et pipelières. Bienvenue.

Nous allons commencer par les déclarations liminaires. Je vous cède d'abord la parole, monsieur Scott. Vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Stephen Scott (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Bonjour, monsieur le président et membres du Comité.

Je vous remercie de nous recevoir, aujourd'hui.

[Traduction]

Je m'appelle Stephen Scott. Je suis directeur général de la sécurité et de la sûreté ferroviaires à Transports Canada. Je suis accompagné aujourd'hui de mon collègue Michel Béland, qui est le directeur général par intérim du programme de transport des marchandises dangereuses.

J'aimerais commencer par reconnaître que le territoire sur lequel nous sommes réunis aujourd'hui est le territoire traditionnel non cédé des peuples algonquin et anishinabe.

Je vous remercie encore une fois de me donner l'occasion de vous parler aujourd'hui du transport ferroviaire de marchandises dangereuses.

En tant qu'organisme de réglementation, Transports Canada est responsable de l'administration et de la surveillance de la sécurité dans le secteur ferroviaire sous réglementation fédérale. Le programme de sécurité et de sûreté ferroviaires compte environ 175 inspecteurs, qui effectuent environ 40 000 inspections et 20 vérifications de la sécurité chaque année dans le secteur ferroviaire. De plus, le programme de transport des marchandises dangereuses supervise le transport sécuritaire des marchandises dangereuses par tous les modes de transport, y compris le transport ferroviaire. Ce programme compte 112 inspecteurs, qui effectuent environ 4 000 inspections chaque année.

Depuis la tragédie de Lac-Mégantic en 2013, les régimes de sécurité ferroviaire et de transport des marchandises dangereuses du Canada ont subi des changements fondamentaux. En plus d'une surveillance renforcée grâce à un nombre accru d'inspections, à une planification axée sur les données et les risques et à de meilleurs outils d'application de la loi, comme les sanctions administratives pécuniaires, Transports Canada a mis de l'avant un cycle continu de modernisation de ses politiques et de sa réglementation. Cela comprend des exigences plus strictes liées à l'immobilisation des trains, aux normes sur les voies, aux wagons-citernes et aux plans d'intervention en cas d'urgence; des restrictions de vitesse pour les trains transportant des marchandises dangereuses; de nouvelles règles concernant le temps de travail et de repos pour atténuer les risques de fatigue des employés occupant des postes essentiels à la sécurité; des normes de sécurité élevées pour l'essai et l'entretien des freins de train; de nouveaux règlements sur les passages à niveau, qui améliorent la sécurité aux passages à niveau; et l'aide à l'avancement de nouvelles technologies qui peuvent améliorer la sécurité.

En mai 2022, le Comité a publié un rapport contenant 33 recommandations visant à améliorer la sécurité ferroviaire au Canada. Je suis heureux d'annoncer aujourd'hui que 31 de ces 33 recommandations ont été mises en œuvre ou font l'objet de mesures visant leur mise en œuvre. Le ministère déploie ces efforts au moyen des pouvoirs législatifs et réglementaires existants qui sont déjà à sa disposition.

Au cours des dernières années, des indications positives ont pointé vers une tendance à la baisse des taux d'accidents. Par exemple, les rapports du Bureau de la sécurité des transports du Canada indiquent qu'en 2023, il y a eu 914 accidents ferroviaires au pays, ce qui représente une diminution de 12 % par rapport à la moyenne sur 10 ans. Cependant, nous savons que les risques et l'environnement opérationnel sont en constante évolution et qu'il reste des défis à relever. Nous attendons avec impatience les recommandations du Comité dans le cadre de l'étude en cours afin d'éclairer nos orientations stratégiques futures.

[Français]

J'aimerais revenir sur le récent déraillement de train qui s'est produit à Longueuil, au Québec.

Le 14 novembre, huit wagons d'un train du Canadien National ont déraillé dans une gare de triage. Parmi ces wagons, six transportaient des marchandises dangereuses. Un wagon-citerne qui transportait du peroxyde d'hydrogène a été perforé.

Lorsqu'un déraillement se produit, les compagnies ferroviaires sont tenues, suivant la réglementation, de prendre immédiatement des mesures d'atténuation.

[Traduction]

Il s'agit notamment d'aviser et de soutenir les premiers intervenants locaux en cas d'urgence, de déployer des ressources pour aider à la gestion des situations d'urgence et aux mesures correctives, et de conseiller le Bureau de la sécurité des transports et Transports Canada. Dans ce cas, conformément aux procédures de fonctionnement normalisées, Transports Canada a communiqué immédiatement avec la compagnie de chemin de fer concernée pour vérifier que le plan d'intervention d'urgence était mis en œuvre et fournir des conseils techniques sur les mesures correctives à prendre.

Je terminerai par quelques observations sur les restrictions d'exploitation actuelles imposées par le Canadien National qui ont une incidence sur les nouveaux trains de VIA dans le corridor Québec-Toronto, car je crois comprendre que c'est également un domaine d'étude pour le Comité. Par souci de clarté, cette question n'a rien à voir avec les marchandises dangereuses.

Transports Canada sait que le Canadien National impose des restrictions à environ 300 passages à niveau pour les trains de VIA Venture. D'après les renseignements fournis par le CN, nous comprenons que l'objectif est d'assurer l'activation uniforme des systèmes d'avertissement de passage à niveau à ces endroits. Le résultat net est que les trains de VIA Rail sont tenus de réduire leur vitesse lorsqu'ils s'approchent de ces passages à niveau, ce qui ajoute du temps de déplacement aux itinéraires de VIA dans le corridor.

Transports Canada surveille de près la situation et procède à son propre examen de diligence raisonnable pour s'assurer qu'il n'y a pas de menace à la sécurité. S'il y a des mesures supplémentaires du point de vue de la sécurité que nous pouvons prendre en tant qu'organisme de réglementation, nous disposons des outils nécessaires pour le faire.

• (1630)

[Français]

Je vous remercie de votre attention.

Nous serons heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Scott.

Monsieur Marier, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Yoan Marier (président, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): Monsieur le président, membres du Comité, bonjour. Je vous remercie d'avoir invité le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, ou BST, à discuter de l'important sujet de la sécurité ferroviaire.

Le BST est indépendant des autres ministères et organismes gouvernementaux. Nous rendons des comptes au Parlement par l'entremise du président du Conseil privé du Roi pour le Canada. Cela nous permet d'être impartiaux et libres de toute influence externe, réelle ou perçue.

[Français]

Comme vous le savez peut-être, notre mandat, et notre seul but, c'est de promouvoir la sécurité du transport aérien, ferroviaire, maritime et pipelinier dans les modes de transport qui relèvent du gouvernement fédéral. Pour ce faire, nous procédons à des enquêtes indépendantes, nous constatons les lacunes en matière de sécurité, les causes et les facteurs contributifs, nous faisons des recommandations et nous publions des rapports.

Il est également important de préciser ce que le BST ne fait pas. Nous ne sommes pas habilités à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales. Même si le BST est souvent parmi les premiers à arriver sur le lieu d'un accident, nous n'agissons pas à titre de premiers intervenants.

[Traduction]

La sécurité ferroviaire demeure une priorité pour le BST. J'aimerais vous faire part de quelques statistiques sur la sécurité ferroviaire.

En 2023, 1 235 événements ferroviaires ont été signalés au BST. Cela comprend 321 incidents et 914 accidents, dont six ont entraîné le déversement de marchandises dangereuses. Ces chiffres représentent une diminution de 9 % du nombre d'accidents par rapport à 2022 et une diminution de 12 % par rapport à la moyenne sur 10 ans.

En 2023, il y a eu un total de 67 décès liés au transport, dont 53 ont été causés par des intrusions et 13 par des accidents aux passages à niveau. Aucun décès n'était lié à un déversement de marchandises dangereuses.

Depuis sa création en 1990, le BST a formulé 154 recommandations à l'intention de l'organisme de réglementation et de l'industrie ferroviaire. En mars 2024, le Bureau de régulation interne avait jugé « entièrement satisfaisantes » — la cote la plus élevée — 89,6 % des réponses à ces recommandations sur le transport ferroviaire.

[Français]

Nous examinons actuellement les progrès réalisés par l'organisme de réglementation et par l'industrie en ce qui a trait à la Liste de surveillance du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Il s'agit de notre programme qui souligne les principaux problèmes de sécurité auxquels il faut remédier pour rendre le système de transport canadien encore plus sécuritaire.

Les mesures de sécurité inadéquates posent des risques non seulement pour l'industrie ferroviaire, mais aussi pour le public, pour les collectivités et pour l'environnement.

[Traduction]

Il y a cinq enjeux de sécurité sur la liste de surveillance qui touchent le secteur ferroviaire, dont trois enjeux multimodaux. Les enjeux multimodaux sont la gestion de la fatigue dans l'opération des trains de marchandises, la gestion de la sécurité et la surveillance réglementaire. Les deux enjeux propres aux chemins de fer sont liés au respect des signaux et au mouvement non planifié ou non contrôlé du matériel ferroviaire.

En ce qui concerne le respect des signaux, les équipages des trains sont tenus de repérer les signaux et de communiquer leur existence entre eux, puis de prendre les mesures appropriées quant à la façon dont ils opèrent le train. Cependant, lorsque des équipages manquent un signal ou ne le respectent pas, en l'absence de méthodes de contrôle physiques des trains à sécurité intrinsèque, cela peut entraîner une collision ou un déraillement. De 2004 à 2021, il y a eu en moyenne 35 incidents signalés chaque année, où un équipage de train n'a pas réagi de manière appropriée à un signal affiché sur le terrain. Nous avons relevé un certain nombre d'événements préoccupants ces derniers temps.

Le BST demande depuis des décennies la mise en place de méthodes de contrôle physiques des trains à sécurité intrinsèque. En 2022, le BST a recommandé que Transports Canada exige des grandes compagnies de chemin de fer canadiennes qu'elles accélèrent la mise en œuvre de contrôles ferroviaires à sécurité intrinsèque dans les corridors de train à grande vitesse du Canada et sur tous les itinéraires clés. Jusqu'à présent, l'échéancier le plus optimiste mentionné par Transports Canada pour la mise en œuvre d'un tel système au Canada, qui s'appellera « système de commande des trains améliorée », est 2030. D'ici là, le système de transport ferroviaire repose principalement sur des défenses administratives pour se protéger contre de tels événements.

[Français]

Les mouvements non contrôlés sont des événements dont la probabilité de réalisation est faible. Toutefois, lorsqu'ils se produisent, ils peuvent avoir des conséquences catastrophiques, en particulier si des marchandises dangereuses sont en cause, comme c'était le cas lors du déraillement survenu en 2013 à Lac-Mégantic. Ce déraillement a entraîné la mort de 47 personnes et a détruit une grande partie du centre-ville.

À la suite de cette enquête, le BST a formulé cinq recommandations. Deux de ces recommandations sont toujours actives, et elles figurent sur la Liste de surveillance du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

• (1635)

[Traduction]

Au fil des ans, des progrès importants ont été réalisés pour corriger les lacunes en matière de sécurité et mettre en œuvre les recommandations du BST. Cependant, il y a encore beaucoup de travail à faire afin d'améliorer la sécurité ferroviaire et d'atténuer les répercussions potentielles sur les gens, les collectivités et l'environnement.

Merci. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

[Français]

M. le président: Merci beaucoup, monsieur Marier.

[Traduction]

Nous allons commencer notre série de questions aujourd'hui par M. Lawrence.

Monsieur Lawrence, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

M. Philip Lawrence: Merci.

Je vous remercie tous d'être ici en personne.

J'aimerais commencer par l'établissement des niveaux de... Plusieurs d'entre vous ont mentionné les chiffres, nous allons simplement les passer en revue à nouveau. Combien y a-t-il eu d'accidents ferroviaires en 2023-2024?

M. Yoan Marier: En 2023, il y a eu 914 accidents. Nous n'avons pas encore les données pour 2024, parce que l'année est encore en cours, et nous compilons les données à la fin de l'année.

M. Philip Lawrence: Savez-vous s'il y aura une augmentation ou une diminution, ou si la situation restera la même?

M. Yoan Marier: En avez-vous une idée, M. De Angelis?

M. Vincenzo De Angelis (directeur, Enquêtes, Ferroviaire/Pipelinier, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): Je pense qu'il est un peu tôt pour compiler les données. Je dirais que le nombre d'accidents est en voie d'être semblable à celui de l'année précédente.

M. Philip Lawrence: En 2023, sur ces 914 accidents, combien concernaient des marchandises dangereuses?

M. Yoan Marier: Nous avons les données sur les accidents causant le rejet de marchandises dangereuses. Six accidents en 2023 ont causé un rejet de marchandises dangereuses.

M. Philip Lawrence: Combien de blessures ou de décès y a-t-il eu à la suite des six incidents ayant causé un rejet de marchandises dangereuses?

M. Yoan Marier: Aucun. En fait, les derniers décès directement liés à un rejet de marchandises dangereuses ont eu lieu à Lac-Mégantic en 2013.

M. Philip Lawrence: Comment le taux d'incidents lié au transport ferroviaire du pétrole se compare-t-il au taux d'incident lié au transport par pipeline?

M. Yoan Marier: Il est très difficile de comparer les deux parce que les deux modes de transport sont si différents...

M. Philip Lawrence: Eh bien, selon l'Institut Fraser, en 2015, le transport ferroviaire du pétrole était quatre fois et demie plus susceptible de causer un incident que le transport par pipeline.

Cela vous semble-t-il raisonnable?

M. Yoan Marier: Comme je l'ai dit, il est très difficile de comparer les deux.

Je ne sais pas si vous avez quelque chose à ajouter.

M. Vincenzo De Angelis: Oui. Normalement, nous ne comparons pas les deux modes de transport. Les risques sont différents.

Essentiellement, de notre point de vue, quel que soit le mode de transport utilisé, nous veillons à ce que les risques ou les problèmes soient atténués, et nous les cernons dans le cadre de nos enquêtes.

M. Philip Lawrence: Ne pensez-vous pas que ce serait un domaine d'étude intéressant? En fait, en tant que membre du Comité, j'irais même jusqu'à dire que c'est quelque chose que vous devriez examiner pour faire une comparaison avec la réalité.

Lorsque je regarde le train passer dans ma circonscription de Northumberland—Peterborough-Sud, je vois une longue file de réservoirs de pétrole qui se succèdent les uns après les autres. Si des problèmes relativement mineurs se produisaient, cela pourrait avoir un effet dévastateur, alors que les incidents liés aux pipelines sont quatre fois et demie moins susceptibles de se produire.

Ne trouvez-vous pas logique d'étudier cette question?

M. Yoan Marier: Il existe des façons sécuritaires de transporter du pétrole par chemin de fer. C'est pourquoi nous avons émis des recommandations ces dernières années. Un grand nombre d'entre elles ont été appliquées de manière pleinement satisfaisante.

Il est possible de le faire de façon sécuritaire. C'est notre travail de relever les lacunes et de réclamer des changements.

M. Philip Lawrence: Je change un peu de sujet.

Lorsque des marchandises dangereuses traversent une propriété privée, les propriétaires sont-ils avertis d'une manière ou d'une autre?

M. Yoan Marier: Je ne suis pas au courant. Le savez-vous?

M. Vincenzo De Angelis: Je pense qu'il vaudrait peut-être mieux poser la question à Transports Canada.

M. Yoan Marier: Transports Canada serait peut-être en mesure d'y répondre.

M. Michel Béland (directeur général intérimaire, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports): Oui, je peux y répondre.

Les propriétaires privés ne sont pas avertis du passage d'un train.

M. Philip Lawrence: Même si nous faisons évidemment tout ce qui est possible pour les éviter, des déraillements peuvent se produire et se sont déjà produits, comme dans le cas de l'incident de Lac-Mégantic.

Si possible, parlez-nous des recommandations que vous avez changées depuis l'incident de Lac-Mégantic. Quels sont les grands changements que vous avez faits?

M. Yoan Marier: Je peux parler des recommandations. Elles ont été prises en compte, la plupart d'entre elles, par...

• (1640)

M. Philip Lawrence: Je parle des grands changements... Pourquoi les gens, particulièrement au Québec, devraient-ils se sentir plus en sécurité qu'auparavant?

M. Yoan Marier: Je pense qu'un des grands changements est le retrait graduel des wagons-citernes DOT-111. C'est une recommandation que nous avons faite à la suite de l'incident de Lac-Mégantic. Ces wagons seront complètement retirés pour le transport de liquides inflammables le 30 avril 2025. Ils sont remplacés par les wagons TC-117, qui répondent à la nouvelle norme. C'est un changement important.

M. Philip Lawrence: Il me reste une minute.

Monsieur Scott, vous avez parlé du ralentissement des trains de VIA Rail. Il s'agit de locomotives toutes neuves. Le CN vous a-t-il dit précisément ce qui empêche les mécanismes de sécurité de dé-

tecter la présence de ces nouvelles locomotives? C'est ce que j'en comprends. Quelle défaillance est en cause? Pourquoi ces trains doivent-ils ralentir?

M. Stephen Scott: Selon l'information dont nous disposons — d'après les renseignements transmis par le CN parce que, comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, ce sont ses restrictions en ce moment —, les roues de ces trains ne sont pas systématiquement détectées par les capteurs qui activent les systèmes d'avertissement de passage à niveau se trouvant à un ou deux miles plus loin.

M. Philip Lawrence: Est-ce simplement un problème de compatibilité entre ces nouvelles locomotives et les rails existants? Il n'y a pas de défaillance, c'est simplement une question de compatibilité. Est-ce ce que vous comprenez?

M. Stephen Scott: Je pense que c'est une description juste, oui. Le déclenchement des barrières et des cloches n'est pas systématique.

M. Philip Lawrence: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

M. Stéphane Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier tous les témoins qui sont avec nous, aujourd'hui.

Monsieur Scott, vous nous avez parlé de l'avancée des nouvelles technologies qui pourraient améliorer la sécurité ferroviaire.

Pourriez-vous nous parler des technologies qui sont déjà en cours, ou de celles à venir, qui pourraient aider à améliorer la sécurité aux passages à niveau, notamment en ce qui a trait aux limitations de vitesse, ainsi qu'à améliorer l'expérience des passagers?

M. Stephen Scott: Merci beaucoup de la question. C'est un sujet très important.

[Traduction]

Les technologies contribueront largement à la sécurité. Nous le savons. Il a été question des technologies de commande des trains, et c'est un domaine dans lequel nous progressons. Il s'agirait de règlements qui obligerait les compagnies ferroviaires à équiper les trains de technologies intelligentes d'aide à la conduite. Nous avançons sur ce point.

Le ministère mise aussi sur l'avancement d'une autre technologie: le frein d'immobilisation en stationnement. Il s'agirait d'un frein de secours automatique pour les trains. C'est une autre chose sur laquelle nous nous penchons.

À titre d'organisme de réglementation, notre rôle est de veiller à ce que toutes les technologies mises en œuvre soient sûres et améliorant la sécurité. Nous pouvons donner une assurance que les technologies introduites et développées par l'industrie et d'autres acteurs améliorent la sécurité ferroviaire.

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Selon ce que je comprends, certaines technologies sont directement en lien avec la gestion de la fatigue ainsi qu'avec des méthodes physiques de commande des trains à sécurité intégrée dans les corridors ferroviaires. On se sert donc de la technologie au lieu de faire des inspections manuelles.

Est-ce bien cela?

[Traduction]

M. Stephen Scott: La fatigue est l'un des risques que nous cherchons à atténuer. Les technologies peuvent notamment intervenir dans la conduite d'un train si le mécanicien de locomotive manque un signal. Il existe des moyens d'intégrer les technologies pour améliorer le fonctionnement d'une locomotive, par exemple. D'autres technologies seront également étudiées pour améliorer l'inspection des équipements et des freins. On cherche à élever le niveau et l'exhaustivité des inspections. C'est un autre aspect qui est examiné.

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Monsieur Marier, vos rapports d'inspection et de vérification ont trait à des produits commerciaux dangereux. On sait que ceux-ci font l'objet d'une inspection assez rigoureuse, surtout depuis l'accident survenu à Lac-Mégantic, par exemple. Des ajustements ont été faits en fonction de certaines recommandations.

Toutefois, ne devrait-on pas également imposer des restrictions et procéder à des vérifications pour ce qui est des trains de passagers? Après tout, ce sont des humains qui voyagent dans les trains.

Pourriez-vous nous dire en quoi une inspection de trains transportant des marchandises diffère d'une inspection de trains de passagers?

• (1645)

M. Yoan Marier: Si vous faites allusion aux observations que j'ai faites un peu plus tôt sur la commande des trains améliorée, il faut garder à l'esprit que les trains de passagers et les trains de marchandises empruntent très souvent les mêmes voies. Il est donc important que les équipes de train soient en mesure de reconnaître les signaux et de réagir lorsqu'ils sont déclenchés.

Il arrive que, pour une raison ou pour une autre, un membre d'une équipe de train ne voie pas un signal, parce qu'il a la tête baissée, ou encore parce qu'il est en train de discuter avec quelqu'un. Lorsque cela se produit, il peut y avoir un risque de collision entre deux trains de marchandises ou entre un train de marchandises et un train de passagers, étant donné qu'ils empruntent souvent les mêmes voies.

Selon nous, c'est pour cette raison qu'il faut mettre en place des moyens de protection supplémentaires qui vont plus loin que des mesures administratives, comme des règlements.

M. Stéphane Lauzon: Monsieur Scott, est-ce que je me trompe si je dis que, après chaque inspection physique des rails au Canada, on propose la solution facile qui consiste à réduire la vitesse?

Vous avez peu parlé de l'inspection et de l'entretien des rails ainsi que des investissements dans l'infrastructure. S'agit-il d'éléments importants?

Pouvez-vous nous fournir des détails sur l'état de nos rails ainsi que des investissements qui seraient nécessaires pour améliorer l'état du réseau ferroviaire?

M. Stephen Scott: Je vous remercie de la question.

[Traduction]

Au Canada, la vitesse est déterminée selon l'état et la catégorie des voies. Il existe cinq catégories de voies. La vitesse maximale autorisée sur un corridor donné est liée à un niveau progressivement accru d'exigences en matière d'inspection et d'infrastructure. C'est ainsi que fonctionne généralement le système des voies, ce qui favorise des investissements plus élevés dans l'infrastructure ferroviaire et un degré accru d'inspection.

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Dans un monde idéal, pour assurer un service dans le corridor Québec-Montréal-Windsor, par exemple, gagnerait-on à avoir ses propres rails, son indépendance, son propre réseau? On entend souvent dire qu'un partage de tous les services de transport par train sur les mêmes rails apporte un lot de problèmes, surtout aux intersections.

Pouvez-vous nous dire si ce sont toujours les mêmes intersections qui posent des problèmes?

[Traduction]

M. Stephen Scott: Dans le corridor... D'autres collègues du ministère travaillent sur le projet de train à grande fréquence, qui vise à régler cette question de réseau mixte pour le transport des marchandises et des passagers. Il établirait un réseau réservé aux passagers dans le corridor. C'est une bonne chose du point de vue du service, mais aussi du point de vue de la sécurité. On a des voies réservées aux passagers et aux marchandises.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Scott.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie encore une fois les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Je vais d'abord m'adresser à M. Marier, du Bureau de la sécurité des transports.

Le 14 novembre dernier, il s'est produit à Longueuil un déraillement de train qui mettait en cause des wagons de peroxyde d'hydrogène. Cela a provoqué, dans un rayon de 800 mètres, le confinement de milliers de personnes et des élèves de trois écoles, ainsi que l'arrêt des trains et de la circulation routière, entre autres choses. Le déraillement a été très médiatisé. Un tel événement, qui survient dans un centre aussi densément peuplé et qui met en cause une marchandise aussi dangereuse, reste quand même majeur.

À ma connaissance, le Bureau de la sécurité des transports a décidé de faire enquête. D'après ce que j'ai compris, vous avez déployé une équipe sur place le 16 novembre.

Dans votre allocution d'ouverture, vous avez mentionné que, lors de tels événements, vous étiez souvent les premiers à arriver sur place. Dans ce cas-là, ça a pris deux jours avant que vous vous rendiez au lieu de l'accident.

Pourquoi cela a-t-il pris autant de temps?

• (1650)

M. Yoan Marier: D'abord, en ce qui concerne le déraillement qui a eu lieu à Longueuil, nos enquêteurs sont encore en train d'enquêter sur l'accident.

Comme vous le dites, nous avons déployé des enquêteurs sur le lieu de l'accident. Ils sont encore en train d'évaluer l'événement. Ils ont parlé à des gens, examiné les wagons et étudié ce qui s'est passé. Ils sont actuellement en train de déterminer si nous mènerons ou non une enquête complète et, dans l'affirmative, la classification dont fera l'objet cette enquête. La portée de l'enquête peut s'étendre de limitée à complexe, et le processus peut prendre de quelques jours à quelques semaines.

Nous nous attendons à ce que l'équipe de Vincenzo De Angelis nous disent dans les prochains jours ce qui sera décidé exactement quant à ce dossier.

Je demanderais à M. De Angelis de fournir des précisions en ce qui a trait au délai écoulé avant le déploiement.

M. Vincenzo De Angelis: En fait, nous avons déployé une équipe sur le lieu de l'accident le même jour, dans l'après-midi. C'est plutôt l'avis sur ce déploiement qui a été envoyé deux jours plus tard.

M. Philip Lawrence: Pouvez-vous me dire sur quels critères vous vous fondez pour décider ou non d'enquêter sur un événement?

M. Yoan Marier: Nous avons une politique sur la classification des événements. Elle a été conçue par moi et mes collègues du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Cela nous aide à déterminer l'ampleur de l'enquête que nous devons mener à propos d'un événement.

Nous évaluons donc un certain nombre de critères. Je ne les nommerai pas tous, mais le principal est de déterminer s'il y a des leçons à tirer en matière de sécurité.

Vous comprendrez que, bon an, mal an, de 3 500 à 4 000 événements nous sont rapportés pour tous les modes de transport. Nous ne pouvons toutefois pas enquêter sur tous les événements. Nous devons donc choisir un certain nombre d'événements sur lesquels faire des enquêtes plus poussées, et un des critères principaux est de déterminer s'il y a des leçons que nous pouvons en tirer sur le plan de la sécurité pour améliorer le réseau de transport au Canada.

M. Philip Lawrence: À votre connaissance, des incidents comme celui qui s'est produit à Longueuil sont-ils fréquents?

M. Yoan Marier: Une émission toxique provenant de marchandises dangereuses, comme cela s'est produit à Longueuil, ce n'est pas très fréquent. Comme je l'ai mentionné tantôt, six événements se sont produits au cours de l'année 2023, et la moyenne annuelle se situe autour de quatre événements. Si l'on tient compte de la grandeur du réseau canadien, nous pouvons dire que cela ne se produit pas très souvent.

M. Philip Lawrence: Sait-on, concrètement, ce qui a causé l'incident? Je ne sais pas si la question devrait s'adresser aux représentants de Transports Canada ou à ceux du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Nous n'avons pas été vraiment informés des causes de l'incident. Tout ce que nous avons obtenu du Canadien National, c'est que la situation était maîtrisée. Nous avons l'impression d'être pas mal dans le noir.

M. Yoan Marier: L'information recueillie se trouve entre les mains de nos enquêteurs. Je ne peux donc pas vraiment fournir plus d'information que ce que vous avez déjà vu dans les médias.

Il va falloir attendre que l'enquête progresse un peu.

M. Philip Lawrence: Du côté de Transports Canada, a-t-on des éléments d'information supplémentaires?

M. Stephen Scott: M. Béland pourra vous en dire un peu plus.

Notre travail d'évaluation se poursuit. Nous avons un peu d'éléments d'information, mais nous n'avons rien de concret concernant la cause de cet incident en particulier.

M. Philip Lawrence: Je suis quand même surpris. L'accident a eu lieu il y a un mois, et nous ne savons toujours pas ce qui s'est produit.

M. Yoan Marier: Nous évitons généralement de faire des commentaires sur des enquêtes en cours. En effet, à mesure que l'enquête progresse, il peut y avoir des éléments qui changent.

Nous communiquons les faits établis sur les causes et les facteurs contributifs au moment où nous publions le rapport. C'est ainsi que nous fonctionnons, parce que les causes et les facteurs contributifs d'un accident sont établis par le Bureau, donc par moi et mes collègues. Pour ce faire, l'enquête doit avoir été complétée.

M. Philip Lawrence: Dans combien de temps pouvons-nous nous attendre à voir le rapport?

M. Yoan Marier: Le travail d'enquête peut varier de six mois à un an et demi. Tout dépend de son ampleur. S'il s'agit d'une enquête de portée limitée, c'est généralement plus rapide. Cela peut durer plus longtemps si nous devons vraiment enquêter de façon approfondie sur l'accident.

M. Philip Lawrence: N'y a-t-il pas d'obligation pour une compagnie ferroviaire, par exemple, ou pour Transports Canada de communiquer avec la population pour que les gens sachent ce qui s'est passé non loin de chez eux?

M. Yoan Marier: Si, en cours d'enquête, nous découvrons des lacunes en matière de sécurité qui doivent absolument être portées à l'attention de la population ou de l'organisme de réglementation au sein de Transports Canada, nous allons le faire. Nous l'avons déjà fait fréquemment. Nous allons donc publier un document d'information à l'intention des personnes qui ont besoin de savoir.

Nous pouvons le faire en cours d'enquête. Notre mandat prévoit clairement cela. Si des éléments préoccupants en matière de sécurité émergent pendant l'enquête, nous allons effectivement communiquer l'information.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Marier.

Nous passons maintenant à M. Bachrach.

[Traduction]

La parole est à vous, monsieur Bachrach. Vous avez six minutes.

• (1655)

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bienvenue, messieurs.

J'ai proposé de tenir ces réunions en tant que représentant d'une région qui a connu une augmentation spectaculaire du transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Même si ce développement a apporté d'incroyables avantages économiques pour les collectivités, il a également soulevé de nombreuses questions chez les personnes qui vivent le long des corridors ferroviaires. Je pense que les gens méritent de recevoir des réponses à leurs questions. Ils méritent d'avoir l'assurance que le transport des marchandises dangereuses ne met pas en danger leur vie et leurs biens. Plus important encore peut-être, les premiers intervenants chargés de réagir en cas d'incident lorsque les choses tournent mal, qui mettent leur vie en jeu et consacrent leur temps à la protection de leurs voisins, se posent également des questions. Je pense qu'ils méritent des réponses.

J'espérais que ces réunions portent principalement sur les plans d'intervention d'urgence des collectivités. Je comprends qu'il y a beaucoup de renseignements sur la réduction des risques. C'est évidemment important, mais je ne pense pas que cela réduise la nécessité pour les collectivités de mettre en place des plans adéquats qui les protègent en cas d'incident.

Je vous vois tous hocher la tête, je suppose donc que vous êtes d'accord sur ce point.

Je vais commencer par des questions sur certains des scénarios les plus lourds de conséquences qui peuvent toucher une collectivité, par rapport aux trains-blocs transportant des marchandises dangereuses qui sont stationnés dans des gares de triage ou qui traversent le territoire à proximité immédiate de lieux où vivent et travaillent les gens.

Je pense que ma première question s'adresse à vous, monsieur Béland. Un incendie majeur impliquant des wagons-citernes remplis de marchandises dangereuses est-il le genre de situation pour laquelle les collectivités situées le long des corridors ferroviaires devraient avoir un plan d'intervention?

M. Michel Béland: Tout à fait. Les collectivités devraient être prêtes à réagir en cas d'incident de la sorte.

Nous avons été très actifs dans ce domaine. Nous avons beaucoup travaillé avec l'Association canadienne des chefs de pompiers afin de mettre en place des ressources pour les collectivités afin qu'elles puissent mieux planifier. L'une de ces ressources est un document intitulé « Vous n'êtes pas seuls! ». C'est un outil de planification de l'intervention d'urgence lors d'incidents ferroviaires impliquant des liquides inflammables. L'objectif de ce document est d'aider les collectivités locales à planifier et à se préparer en vue d'éventuels incidents ferroviaires impliquant le transport de marchandises dangereuses, en particulier de liquides inflammables, comme le pétrole brut, le diésel et l'essence.

Il y a également le CANUTEC, un centre qui est accessible 24 heures sur 24. Son personnel est composé de chimistes et d'experts en marchandises dangereuses qui peuvent fournir des conseils en temps réel aux premiers intervenants, 24 heures sur 24...

M. Taylor Bachrach: Si je peux me le permettre, je vais vous interrompre parce que je voudrais poser six ou sept questions. Je n'ai que six minutes. Je vous remercie de ces renseignements.

Avant la réunion, je vous ai envoyé une page d'un guide des mesures d'urgence auquel Transports Canada contribue. Le tableau à la page 345 porte sur les cas de détente explosive des vapeurs d'un liquide en ébullition, ou BLEVE. Comme vous êtes directeur général

du transport des marchandises dangereuses, je suis certain que vous êtes familier avec ce genre d'événements. Ce sont des événements aux conséquences extrêmement graves, avec une force destructrice massive.

Je me demande si vous pouvez, en vous appuyant sur le tableau — selon l'interprétation que j'en fais —, dire au Comité le délai minimal jusqu'à la défaillance menant à ce type de catastrophe pour un wagon-citerne qui est exposé à la flamme intense d'un chalumeau. Je parle d'un wagon-citerne contenant 140 000 litres de marchandises dangereuses, comme du propane.

M. Michel Béland: Il faudra que je fasse appel aux experts de mon équipe.

M. Taylor Bachrach: La réponse se trouve dans le tableau créé par les experts. Dans le cas où le wagon-citerne est exposé à la flamme intense d'un chalumeau, il se transforme en bombe en neuf minutes.

Selon le tableau, quel est le rayon minimal d'évacuation en cas de BLEVE possible impliquant un wagon-citerne qui transporte 140 000 litres de propane?

M. Michel Béland: Le rayon minimal d'évacuation est de 1 715 mètres, selon ce tableau.

M. Taylor Bachrach: On parle donc de 1,7 kilomètre. Est-ce que j'ai raison de comprendre que vous devriez procéder à une évacuation d'un rayon de 1,7 kilomètre pour protéger les gens d'une BLEVE, ce qui peut se produire neuf minutes après l'exposition du wagon à la flamme intense d'un chalumeau? C'est ce que je vois dans le tableau.

M. Michel Béland: D'accord.

M. Taylor Bachrach: Combien de temps après un déraillement peut-on observer les conditions d'une exposition à la flamme intense d'un chalumeau?

M. Michel Béland: Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

M. Taylor Bachrach: D'accord. Elles peuvent survenir très rapidement à la suite d'un déraillement.

La capacité des collectivités à procéder rapidement à une évacuation dans une telle situation est-elle évaluée dans le cadre de l'approbation des plans d'intervention d'urgence?

M. Michel Béland: Oui, dans un plan d'intervention d'urgence, on se penche sur l'équipement disponible, ainsi que sur les conseils techniques que...

• (1700)

M. Taylor Bachrach: Je parle précisément des plans d'évacuation.

M. Michel Béland: Il faudrait que je consulte les experts de mon équipe à ce sujet.

M. Taylor Bachrach: Si vous pouviez soumettre votre réponse plus tard au Comité, nous vous en serions reconnaissants.

L'une des techniques permettant de réduire le risque d'une BLEVE consiste à asperger continuellement le wagon d'eau. Transports Canada évalue-t-il l'approvisionnement en eau des municipalités pour s'assurer que le débit est suffisant afin de maintenir le jet d'eau de refroidissement sur le wagon-citerne pour la période nécessaire à la vidange complète des marchandises dangereuses pendant un incident?

M. Michel Béland: Je vais devoir confirmer auprès des experts de mon équipe.

M. Taylor Bachrach: Si vous pouviez soumettre votre réponse plus tard au Comité, ce serait merveilleux.

Le tableau se fonde sur des événements impliquant un seul wagon-citerne. Peut-on supposer qu'un événement de BLEVE impliquant un train de dizaines de wagons-citernes aurait des conséquences plus importantes que les chiffres indiqués dans le tableau?

M. Michel Béland: Je dirais que oui.

M. Taylor Bachrach: Pour le même wagon-citerne, le tableau indique également le rayon d'intervention d'urgence en cas de BLEVE possible. La distance est de 457 mètres.

Ai-je bien lu que les premiers intervenants ne doivent pas s'approcher à moins de 457 mètres d'un wagon-citerne qui risque de subir une BLEVE?

M. Michel Béland: C'est effectivement ce qui est indiqué dans le tableau.

M. Taylor Bachrach: Comment les premiers intervenants peuvent-ils arroser le wagon pour le refroidir s'ils doivent se trouver à au moins 457 mètres? J'ai vu les services d'incendie à l'œuvre. Ils font un travail incroyable, mais ils ne peuvent pas pulvériser de l'eau à une telle distance. Comment font-ils?

Le président: Monsieur Bachrach, c'est une question phénoménale, et je suis sûr que nous allons obtenir une réponse au prochain tour.

Je vais également fournir un miroir à tous nos témoins pour qu'ils voient mon carton rouge signalant les deux dernières minutes.

Des voix: Oh, oh!

Un député: Vous pourriez faire cui-cui, monsieur le président.

Le président: Je pourrais.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à M. Muys.

Monsieur Muys, vous avez la parole pendant cinq minutes.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les fonctionnaires qui sont avec nous aujourd'hui.

Le train qui a été impliqué dans la tragédie de Lac-Mégantic avait aussi traversé, si je ne m'abuse, Windsor, Detroit, Toronto et Montréal.

J'aimerais revenir sur les questions de mon collègue, M. Lawrence.

On peut parler de long en large de l'élimination progressive des wagons, de la préparation d'un guide ou d'un document après une tragédie afin, je suppose, de tenir compte des nombreuses recommandations qui ont été mises en œuvre. Toutefois, il est évident que la réponse à plus long terme est d'utiliser les pipelines et non les trains pour transporter le pétrole et le gaz, en particulier. Je suis conscient que la capacité en matière de pipelines pose problème, et ce, parce que le gouvernement actuel a horreur de construire des pipelines, mais, à plus long terme, c'est la meilleure réponse si l'on ne veut pas perpétuer tous les risques actuels.

Je me demande si le ministère a fait part de cette préoccupation à d'autres ministères fédéraux ou aux ministres des Transports d'un bout à l'autre du pays, à savoir qu'il y a une meilleure façon de faire les choses et que nous devons nous éloigner de ce qui se fait à l'heure actuelle.

M. Stephen Scott: Merci pour votre question. Je pense que c'est une question importante. Je ne sais pas si je vais pouvoir vous répondre.

Nos collègues à Ressources naturelles Canada sont responsables des politiques sur les pipelines et les hydrocarbures. Le rôle de Transports Canada en tant qu'organisme de réglementation est axé sur la sécurité des transports aérien, maritime, routier et ferroviaire. Notre travail est donc concentré sur la réglementation qui vise à assurer la sécurité et la sûreté de ces modes de transport.

C'est une question importante. Je pense qu'elle devrait être adressée à Ressources naturelles Canada. Une autre option serait d'aller nous renseigner sur le sujet que vous avez soulevé et vous revenir avec plus de détails.

M. Dan Muys: D'accord. Je considère que Transports Canada a, au minimum, l'obligation envers les Canadiens de faire part de cette préoccupation à ses homologues de Ressources naturelles Canada. Pour l'instant, nous allons passer à autre chose.

L'Ordre n°36 oblige les transporteurs ferroviaires à communiquer les données sur les marchandises dangereuses aux municipalités. Transports Canada surveille-t-il l'application de cette directive pour s'assurer que les municipalités reçoivent des renseignements exacts et en temps opportun?

M. Michel Béland: Surveillons-nous les transporteurs ferroviaires pour nous assurer qu'ils fournissent les données? Oui, nous surveillons l'application de la réglementation. Nous vérifierons si les transporteurs ferroviaires fournissent ces données aux municipalités, et nous ferons un suivi si nous constatons que l'information n'a pas été obtenue.

• (1705)

M. Dan Muys: Dans le cadre de votre suivi, parlez-vous aux responsables des municipalités pour voir s'ils prennent des mesures en fonction de ces données et s'ils les intègrent dans leur plan de gestion des urgences? Obtenez-vous une rétroaction ou des commentaires de la part des municipalités à ce sujet?

M. Michel Béland: Non, nous ne demandons pas aux municipalités si elles utilisent ces données. Nous ne faisons pas de suivi auprès des municipalités.

M. Dan Muys: Les municipalités reçoivent-elles les données en temps réel ou plutôt des rapports périodiques?

M. Michel Béland: Des rapports périodiques sont fournis. Les transporteurs ferroviaires doivent produire un rapport annuel sur les 10 principales marchandises dangereuses qui transitent par la municipalité ou la région administrative. Ensuite, il y a des rapports provisoires diffusés tout au long de l'année sur le volume et la nature des marchandises dangereuses qui transitent par la municipalité.

M. Dan Muys: Y a-t-il un obstacle qui nous empêche de le faire en temps réel? Y a-t-il un système qui permet de transmettre l'information en temps réel, ou est-ce tout simplement impossible de le faire? Serait-ce une meilleure approche pour pouvoir être prêts à agir?

M. Michel Béland: Je suis désolé; parlez-vous du partage de données en temps réel?

M. Dan Muys: Oui.

M. Michel Béland: Oui, c'est quelque chose que nous pourrions examiner. Nous n'avons pas examiné cette question. À l'heure actuelle, l'information n'est pas donnée en temps réel, non.

M. Dan Muys: Y a-t-il d'autres lacunes, de votre point de vue?

M. Michel Béland: Non, je ne pense pas.

M. Dan Muys: D'accord. Je vais en rester là. Je vais garder mon temps de parole en réserve.

Le président: Merci, monsieur Muys.

[Français]

La parole est maintenant à M. Iacono pour cinq minutes.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, monsieur le président. Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Béland, pourriez-vous nous clarifier votre rôle? Que fait exactement Transports Canada? De quoi êtes-vous responsable par rapport à la sécurité des chemins de fer nationaux visant le transport des marchandises ou des personnes? Quelle est votre stratégie de communication pour les Canadiens qui suivent nos travaux?

M. Michel Béland: Merci de cette question.

[Traduction]

Le programme du transport des marchandises dangereuses vise à promouvoir la sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses par tous les modes de transport.

[Français]

Donc, ce n'est pas seulement pour le transport ferroviaire.

[Traduction]

Nous le faisons au moyen d'un régime de réglementation et de surveillance qui soutient la sécurité publique, la croissance économique et l'innovation. Nous assurons une surveillance du transport des marchandises dangereuses pour nous assurer que les entités respectent la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses. Nous menons également des recherches sur divers types de wagons-citernes et sur la réaction des différentes marchandises dangereuses.

C'est une organisation agile, orientée sur les données et responsable par rapport aux risques. Nos inspections tiennent compte des risques. Nous avons 118 inspecteurs d'un bout à l'autre du pays et ils travaillent sur tous les modes de transport. L'an dernier, nous avons effectué plus de 4 000 inspections, tous les modes confondus.

[Français]

Nous avons aussi fait appliquer la Loi près de 6 000 fois.

M. Angelo Iacono: D'après Transports Canada, pourquoi n'accorde-t-on pas la priorité aux voyageurs pour les services ferroviaires, étant donné que les retards coûtent manifestement des millions de dollars par jour en indemnités versées aux voyageurs?

M. Michel Béland: Je pense que cette question est plutôt pour mon collègue M. Scott.

M. Stephen Scott: Si j'ai bien compris la question, vous voulez savoir pourquoi les trains de voyageurs n'ont pas la priorité sur les trains de marchandises.

[Traduction]

Comme je l'ai mentionné plus tôt dans mes observations, nous reconnaissons que dans les corridors, surtout le corridor Québec-Toronto, il y a un réel besoin pour une ligne réservée aux passagers et que cela se justifie par rapport à l'économie et à la sécurité. Le projet de train à grande fréquence est proposé à cette fin, car il corrigerait la situation dans ce corridor.

À l'extérieur du corridor, l'infrastructure appartient aux sociétés de chemins de fer, les principales étant Canadien National et Canadien Pacifique Kansas City. Ce sont des compagnies hôtes, et elles ont des ententes avec des compagnies de chemins de fer locataires, entre autres VIA Rail, pour qu'elles utilisent leur infrastructure, sous réserve des ententes et des conditions convenues.

• (1710)

[Français]

M. Angelo Iacono: S'il existait un réseau ferroviaire réservé à des trains à grande fréquence ou à grande vitesse — une possibilité déjà étudiée par ce comité —, y aurait-il encore les préoccupations que nous avons entendues aujourd'hui quant à la priorité sur les voies ferrées?

M. Stephen Scott: Le projet de train à grande fréquence va sûrement nous rapprocher de ce but.

[Traduction]

La mise en place d'une ligne ferroviaire réservée aux passagers permettrait de faire un grand pas en avant vers la concrétisation de ce projet, notamment en créant les conditions propices dans le corridor.

[Français]

M. Angelo Iacono: J'ai une dernière question. Est-ce que VIA Rail envisage de modifier l'horaire de ses trains dans le corridor Québec-Windsor en réponse aux retards causés par la directive du CN?

[Traduction]

M. Stephen Scott: Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, Canadien National impose des restrictions d'exploitation aux trains de VIA Rail à certains de ses passages à niveau dans le corridor, ce qui ralentit...

[Français]

M. Angelo Iacono: Je cherche à savoir si VIA Rail envisage de modifier l'horaire de ses trains à cause de ce que le CN est en train de faire.

[Traduction]

M. Stephen Scott: Je pense que VIA Rail devrait répondre à cette question.

[Français]

M. Angelo Iacono: Est-ce que Transports Canada va conseiller VIA Rail à ce sujet? Vous voyez qu'il y a présentement un problème. Donc, quel est le rôle de Transports Canada? Donnez-vous des conseils? Attendez-vous qu'il y ait un problème avant de réagir?

[Traduction]

Vous pouvez répondre en anglais si cela vous convient.

[Français]

M. Stephen Scott: Merci beaucoup de cette question.

[Traduction]

En tant qu'organisme de réglementation de la sécurité, nous avons lancé un examen complet de la diligence raisonnable afin d'évaluer la situation et de donner l'assurance qu'il n'y a pas de menace à la sécurité.

Le président: Merci, monsieur Scott.

[Français]

Merci, monsieur Iacono.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes.

M. Philip Lawrence: Merci, monsieur le président.

Monsieur Marier, je vais revenir sur l'accident survenu à Longueuil parce que j'ai posé des questions auxquelles, à mon avis, on n'a pas tout à fait répondu. Vous m'avez dit qu'on était encore en train de déterminer s'il y aura une enquête ou pas. Vous avez aussi mentionné que, pour qu'on sache quelle a été la cause de l'incident, il fallait qu'il y ait une enquête. Par conséquent, je n'ai pas compris s'il existait un processus, un mécanisme ou une façon d'obliger les compagnies ferroviaires à dévoiler ce qui s'est passé, pour que les gens le sachent.

En effet, s'il n'y a pas d'enquête, comment les gens vont-ils faire pour savoir ce qui s'est passé à Longueuil et connaître les causes de ce qui a entravé la circulation en ville pendant toute une journée?

M. Yoan Marier: Nous devons nous limiter à notre mandat, qui est de choisir des accidents ou des incidents parmi tous ceux qui nous sont rapportés dans une année. Ensuite, nous prenons ceux qui, selon nous, méritent une enquête plus approfondie, puis nous déposons un rapport qui contient les causes et les facteurs contributifs à l'accident ou à l'incident.

Pour revenir à l'accident de Longueuil, je disais que nous n'avons pas encore pris de décision sur ce que nous allons faire. Je ne peux pas vous donner beaucoup plus d'information. Nous suivons le même processus que pour tous les autres accidents qui nous sont rapportés, c'est-à-dire que nous envoyons un enquêteur sur place pour qu'il recueille des informations, puis nous évaluons la situation et nous décidons du type d'enquête que nous ferons. Le tout suit son cours, puis nous publions un rapport. C'est le même processus pour tous les accidents qui nous sont rapportés.

M. Philip Lawrence: Combien de temps vous faut-il pour déterminer si vous faites une enquête ou pas?

M. Yoan Marier: Habituellement, ça va de quelques jours à quelques semaines. Nous y sommes presque, car l'accident s'est produit à la mi-novembre.

M. Philip Lawrence: Ça fait presque un mois, déjà.

M. Yoan Marier: C'est bien ça. Nous nous attendons à une décision dans les prochains jours en ce qui concerne l'accident de Longueuil.

M. Philip Lawrence: Est-ce que je peux reporter mon temps résiduel à mon prochain tour de parole, monsieur le président?

Le président: Oui. Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

Vous disposez de deux minutes et demie, monsieur.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

L'évaluation des risques des itinéraires clés... Les itinéraires clés sont des sections du corridor ferroviaire qui servent au transport d'un volume particulièrement élevé de marchandises dangereuses. Qui procède aux évaluations des risques des itinéraires clés?

M. Stephen Scott: Ce sont les compagnies de chemin de fer qui les réalisent, en fonction de 28 facteurs de risque.

M. Taylor Bachrach: En ce qui concerne les règles qui encadrent les évaluations des risques des itinéraires clés, le site Web de Transports Canada indique que les évaluations des risques des itinéraires clés doivent évaluer « la capacité d'intervention d'urgence et les zones présentant des conséquences graves le long de cet itinéraire notamment la formation du service d'incendie local et des municipalités en ce qui a trait au volume et aux types de marchandises dangereuses qui sont transportées. »

Votre ministère considère-t-il que Transports Canada possède la formation, les capacités et les aptitudes à un niveau suffisant pour protéger les collectivités?

• (1715)

M. Stephen Scott: En vertu de la réglementation, les compagnies de chemin de fer sont tenues de respecter certaines exigences en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses par train. L'une d'elles consiste à effectuer une évaluation des risques élevés, qui doit être présentée à Transports Canada. Le rôle de Transports Canada n'est pas d'approuver ces évaluations des risques. Nous les examinons et nous vérifions la diligence raisonnable connexe.

Nous déterminons ensuite s'il est nécessaire de faire un suivi au moyen d'une inspection ou de toute autre mesure de surveillance, afin de nous assurer que le niveau approprié de mesures d'atténuation des risques est mis en place. Voilà quel est le rôle de Transports Canada.

M. Taylor Bachrach: Vous avez utilisé les mots « niveau approprié ». Transports Canada détermine-t-il quel est le niveau approprié des capacités, des aptitudes et de la formation des services d'incendie locaux et des municipalités?

M. Stephen Scott: Transports Canada jette un regard global. Je ne sais pas si nous avons une mesure précise et distincte pour cet indicateur en particulier. Nous examinons plutôt la question du point de vue du risque global.

M. Taylor Bachrach: Par regard global, voulez-vous dire global comme dans le monde entier ou global comme dans l'ensemble des risques?

M. Stephen Scott: Je veux dire que nous examinons la question en tenant compte de l'ensemble des 28 facteurs de risque.

M. Taylor Bachrach: Vous demandez aux compagnies de chemin de fer d'évaluer la capacité des collectivités à réagir aux situations d'urgence. Cependant, à la lumière des renseignements qu'elles fournissent, Transports Canada n'a aucun moyen de déterminer si oui, cela semble suffisant, ou non, cela ne semble pas adéquat pour les incidents impliquant les marchandises transportées.

Est-ce bien ce que vous dites?

M. Stephen Scott: Encore une fois, nous examinons l'évaluation des risques dans son ensemble.

M. Taylor Bachrach: Je ne sais pas ce que signifie « dans son ensemble ».

M. Stephen Scott: Nous procédons à une évaluation complète des renseignements — l'évaluation des risques et les mesures d'atténuation des risques — que les compagnies de chemin de fer nous fournissent.

Transports Canada n'est pas un premier intervenant, mais le ministère doit s'assurer que les compagnies de chemin de fer, en tant qu'entités assujetties à la réglementation en vigueur, tiennent compte de ces facteurs lorsqu'elles conçoivent leurs plans d'exploitation et d'urgence.

Le président: Merci, monsieur Scott.

Monsieur Vis, la parole est à vous pendant six minutes.

M. Brad Vis (Mission—Matsqui—Fraser Canyon, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais presque poursuivre dans la même veine que M. Bachrach en ce qui concerne les itinéraires clés et l'évaluation des risques. Comme certains d'entre vous le savent, je représente Mission—Matsqui—Fraser Canyon, la meilleure circonscription du Canada, mais elle a connu la pire catastrophe de l'histoire de notre pays, c'est-à-dire les inondations massives en 2021 durant lesquelles les voies ferrées du Canadien National et du Canadien Pacifique ont été emportées par les eaux.

De manière plus précise, dans le cadre de cette étude, j'aimerais demander que Transports Canada fournisse les renseignements qu'il a reçus du Canadien National et du Canadien Pacifique dans l'évaluation des risques du canyon du Fraser. Je fais précisément référence au canyon du Fraser parce qu'il compte des régions rurales et éloignées avec de petites communautés autochtones, mais aussi des parties parmi les plus dangereuses de tout le réseau de transport du Canada — pour faire la liaison avec le port du Grand Vancouver, par exemple.

Par simple curiosité, en ce qui concerne le canyon du Fraser, quels sont les facteurs de risque examinés pour déterminer les répercussions potentielles sur nos stocks de l'emblématique saumon de la Colombie-Britannique dans ces régions rurales et éloignées?

M. Stephen Scott: Monsieur le président, je n'ai pas les détails de l'évaluation des risques pour l'incident auquel le député fait référence. Je vous offre avec plaisir de m'informer pour vérifier quels renseignements nous détenons sur ce cas particulier, compte tenu de son importance.

M. Brad Vis: En ce qui concerne les évaluations des risques que vous avez reçues du Canadien National et du Canadien Pacifique, il ne s'agit pas de renseignements confidentiels. Vous pourriez les fournir au Comité, n'est-ce pas?

M. Stephen Scott: Il faudrait que je vérifie. Il pourrait y avoir là des renseignements commerciaux confidentiels. Cela dépend vraiment de chaque cas en particulier.

M. Brad Vis: Il y a eu plus de 30 emportements par les eaux sur les principales voies de transport du Canada dans le canyon du Fraser après les glissements de terrain et les incendies de 2021. Est-ce que Transports Canada a entrepris une évaluation spéciale des risques après cette séquence?

M. Stephen Scott: Encore une fois, selon les règles, les compagnies de chemin de fer effectuent les évaluations des risques pour leurs activités. Je me ferai un plaisir de vérifier et de vous fournir ce que je peux là-dessus. Je ne sais pas si Transports Canada aurait fait sa propre évaluation des risques. Je n'en ai aucune idée, mais je me ferai un plaisir de vérifier.

• (1720)

M. Brad Vis: Dans cette région, on expédie quotidiennement du charbon métallurgique et du pétrole vers le port de la région métropolitaine de Vancouver. Quelle analyse Transports Canada a-t-il faite des répercussions possibles de nos ressources naturelles sur nos espèces de saumon emblématiques en cas de déversement ou de catastrophe naturelle comme les emportements par les eaux?

M. Stephen Scott: Encore une fois, Transports Canada, en tant qu'organisme de réglementation de la sécurité, ne mènerait pas de telles évaluations. D'autres ministères se sont peut-être penchés sur la question. C'est une question importante. Je me ferai un plaisir de vérifier ce qui a été fait.

M. Brad Vis: Quand je parle à mes concitoyens, ils me disent: « Brad, je vois tout ce charbon métallurgique. Nous aimerions simplement qu'il y ait plus d'oléoducs et que l'oléoduc Trans Mountain soit beaucoup plus grand. Nous nous sentons plus en sécurité avec des oléoducs qu'avec le transport de tout ce pétrole brut dans une région reconnue pour ses stocks de saumon sauvage. »

Je ne peux pas leur dire ce que Transports Canada ferait s'il y avait une autre catastrophe comme celle que nous avons connue en 2021. Si vous n'êtes pas allés dans la région, vous devriez vérifier ce qui s'est passé au Sommet Jackass. Un tronçon de l'autoroute de la taille d'environ deux terrains de football a été complètement emporté. Ils viennent tout juste de terminer ces travaux.

C'est vraiment une priorité pour de nombreuses personnes dans la région. Toute information que vous pourriez fournir au Comité serait importante. Nous voulons protéger notre saumon.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Vis.

Monsieur Badawey, vous avez la parole. Vous avez six minutes, monsieur.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être venus aujourd'hui.

Je vais essayer d'approfondir un peu tout cela. Je pense que beaucoup de questions pourraient être semblables, mais je veux vous donner l'occasion d'approfondir le tout et de penser à ce que vous n'avez pas encore mentionné sur les domaines visés dans les questions qu'on vous a posées.

Ma première question est très simple. Elle porte sur l'atténuation des risques. Quelles mesures proactives le Bureau de la sécurité des transports recommande-t-il aux compagnies de chemin de fer pour minimiser les risques lors du transport de marchandises dangereuses dans des zones densément peuplées ou écosensibles?

M. Yoan Marier: Il faut comprendre qu'il y a déjà un certain nombre de règles en place. Il y a un ensemble de règles que nous appelons les règles concernant les trains et les itinéraires clés, qui ont été mises en place à la suite de la tragédie de Lac-Mégantic et qui ont été modernisées il y a quelques années. Ces règles imposent aux chemins de fer un certain nombre d'exigences en matière de vitesse. Quand les trains traversent des collectivités, ils doivent ralentir encore plus. Les itinéraires clés sont également soumis à des exigences accrues en matière d'entretien et d'évaluation des risques, et il y a également un échange de renseignements entre les collectivités.

Beaucoup de travail a déjà été fait pour aider à protéger ces collectivités à la suite de nos recommandations.

M. Vance Badawey: Merci.

Vous avez également répondu à ma deuxième question dans cette réponse, et je vous en remercie.

En ce qui concerne la préparation aux situations d'urgence, comment le Bureau de la sécurité des transports collabore-t-il avec les organismes d'intervention d'urgence provinciaux et municipaux pour se préparer aux incidents ferroviaires impliquant des marchandises dangereuses?

J'ai été maire pendant 14 ans. Nous avons souvent eu des exercices dont le thème était la préparation aux situations d'urgence, non seulement pour la collectivité en général, mais aussi au sein de notre équipe. Les équipes variaient en fonction des circonstances.

Suivez-vous les mêmes processus directement avec les municipalités pour vous assurer que, si quelque chose se produit, vous êtes prêts à y faire face dès l'incident lui-même jusqu'aux effets de cet incident sur la collectivité et parfois même sur les collectivités voisines?

M. Yoan Marier: Je peux vous répondre de mon point de vue, mais je soupçonne que vous obtiendrez une réponse plus détaillée de Transports Canada.

Le mandat du Bureau de la sécurité des transports est d'examiner les événements. Quand un accident ou un incident se produit, nous menons une enquête, de sorte que nous regardons toujours en arrière. Nous examinons toujours ce qui s'est passé, pourquoi cela s'est produit et ce qui peut être fait pour empêcher que cela se reproduise.

M. Vance Badawey: Faites-vous des recommandations à l'équipe sur la façon de se comporter avant et pendant ces incidents?

M. Yoan Marier: Au cours d'une enquête, si nous relevons des lacunes en matière de sécurité qui sont liées à une intervention précise, alors oui, c'est quelque chose qui serait relevé dans notre rapport, et nous pourrions éventuellement faire une recommandation si nous jugeons que le risque est assez important.

M. Vance Badawey: Allez-y, monsieur Béland.

M. Michel Béland: En ce qui concerne la collaboration avec les municipalités et les provinces, nous faisons beaucoup de sensibilisation auprès des provinces et des municipalités, et nous avons participé à un certain nombre d'exercices au fil des ans avec nos gens du Centre d'urgence en transport canadien ou CANUTEC. Ils ont mené un certain nombre d'exercices avec diverses municipalités au pays.

De plus, nous avons des spécialistes des mesures correctives qui sont des experts en matière d'incidents. Ils ont également participé à un certain nombre d'exercices avec les municipalités, et ils sont toujours à la recherche de gens qui souhaitent participer à un exercice. Nous serions très heureux d'apporter notre aide.

• (1725)

M. Vance Badawey: Je pose la question pour deux raisons. La première est évidente, mais la deuxième est la suivante: dans mon ancienne vie, il est arrivé à quelques reprises que, dans le cadre d'un incident, aucun représentant du fédéral ne se manifeste. C'était extrêmement frustrant, parce que je devais alors compter sur mon chef des pompiers pour prendre en charge l'incident, et parfois il n'était peut-être pas aussi au fait de l'incident que vous pourriez

l'être. Je ne dis pas que c'était vous; très franchement, il s'agissait d'autres organismes, mais j'ai eu ce problème.

Ce que je veux, c'est que ce protocole soit en place de sorte que, quand il se produit ce genre de choses, le Bureau de la sécurité des transports ait déjà formulé des recommandations et que, de votre côté, vous donniez suite à ces recommandations.

Êtes-vous convaincu qu'il est à jour et qu'il va se concrétiser?

M. Yoan Marier: Oui.

M. Vance Badawey: C'est bien.

En ce qui concerne les recommandations du Bureau de la sécurité des transports pour améliorer les communications entre les exploitants de services de transport ferroviaire, les administrations municipales et les résidents concernant le transport des matières dangereuses, y a-t-il quelque chose que Transports Canada doit faire pour que vous puissiez respecter en partie les processus auxquels vous participez?

M. Yoan Marier: À l'heure actuelle, nous n'avons pas de recommandations actives à ce sujet. Comme je l'ai mentionné, si un événement se produit et qu'il y a une lacune en matière de sécurité liée aux communications, nous envisagerons certainement de formuler une recommandation là-dessus si le risque est assez important, mais nous n'avons actuellement aucune recommandation.

M. Vance Badawey: J'ai une question plus générale qui s'adresse à la fois au Bureau de la sécurité des transports et à Transports Canada.

On y a fait allusion plus tôt, quand il a été question des recommandations du Bureau de la sécurité des transports pour améliorer la sécurité communautaire et la préparation aux situations d'urgence en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses par train, surtout dans les régions urbaines et rurales où l'accès aux ressources d'intervention d'urgence peut être très variable. C'est là où je veux en venir. Partout au pays, il y a des régions qui sont peu pourvues.

Vous incluez-vous dans les recommandations, non seulement en ce qui concerne la capacité en capital pour atténuer le risque lui-même, mais aussi en ce qui concerne la façon et les moyens de faire face au risque, surtout dans les régions plus éloignées?

M. Yoan Marier: Encore une fois, cela dépend de l'événement et des questions mises en cause. C'est certainement quelque chose que nous examinerons au cours de l'enquête.

Notre mandat nous oblige à regarder en arrière et à examiner les événements qui se sont produits. Il doit y avoir un événement pour que nous ayons le mandat d'enquête.

M. Vance Badawey: Certes, mais ne faites-vous pas des recommandations dans de telles circonstances?

M. Yoan Marier: Bien sûr.

M. Vance Badawey: Si quelque chose se produit, comme ce qui vient de se passer avec l'une des compagnies de chemin de fer, quand il y a un problème dans une région éloignée et que les passagers se retrouvent coincés pendant une longue période... Il en est ressorti des recommandations qui auraient permis de régler ces situations dans les régions éloignées.

M. Yoan Marier: À titre de précision, quand l'événement nous est signalé, nous dépêchons des enquêteurs sur place. Ces enquêteurs évaluent l'incident et déterminent si une enquête complète s'impose. Si nous décidons de mener une enquête complète sur l'événement, il peut s'écouler plusieurs mois avant qu'un rapport ne soit produit. Ensuite, mes collègues du conseil et moi décidons ensemble si le risque posé par les lacunes en matière de sécurité citées dans le rapport est suffisamment important pour justifier des recommandations.

Ce ne sont pas toutes les enquêtes qui mènent à une recommandation. Il doit y avoir un risque important et des moyens de protection inadéquats. Quand nous estimons que des recommandations sont justifiées, nous les formulons, puis le ministre des Transports a 90 jours pour y répondre.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes et demie.

M. Philip Lawrence: Ah, d'accord. Merci, monsieur le président.

Monsieur Marier, vous avez mentionné que deux des recommandations que vous avez formulées après l'accident de Lac-Mégantic étaient toujours actives.

Pourriez-vous nous dire quelles sont ces deux recommandations?

• (1730)

M. Yoan Marier: La première concerne les systèmes de gestion de la sécurité. Les compagnies ferroviaires doivent, depuis longtemps, avoir des systèmes de gestion de la sécurité. Le problème que nous constatons, lors de nos enquêtes, c'est que ces systèmes ne sont pas toujours efficaces. Un système de gestion de la sécurité ne doit pas se limiter à un ensemble de volumes dans une bibliothèque, par exemple. Il faut aussi mettre en place des processus internes au sein des compagnies pour inciter les employés à signaler les incidents sans craindre d'être punis.

Pour que ces processus soient efficaces, il faut donc établir une culture de sécurité. Actuellement, nous constatons que les compagnies ont des systèmes de gestion de la sécurité, mais ceux-ci ne sont pas assez efficaces.

La seconde recommandation porte sur le recours à des moyens de défense physiques pour empêcher les mouvements non contrôlés.

M. Philip Lawrence: Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

M. Yoan Marier: En fait, il faut mettre en place un ensemble de moyens de défense pour empêcher les mouvements non contrôlés. Il y a des moyens de défense administratifs, comme des règles, des lois et des procédures. Il y a aussi des moyens de défense physiques, comme des systèmes électroniques ou des dispositifs mécaniques qui permettent d'empêcher que quelque chose se produise si un employé fait une erreur.

Ce que nous découvrons lors de nos enquêtes, c'est que les moyens de défense physiques sont souvent peu présents dans l'industrie ferroviaire. On se fie beaucoup aux moyens de défense administratifs. C'est pourquoi nous recommandons de mettre davantage l'accent sur les moyens de défense physiques.

M. Philip Lawrence: Je présume que les moyens de défense physiques comprennent, par exemple, les fameux freins à main. On sait que certains d'entre eux n'avaient pas été activés lors de l'accident de Lac-Mégantic. Je pense qu'il s'agit de freins hydrauliques.

M. Yoan Marier: C'est pour cette raison que nous avons justement recommandé d'installer des freins de stationnement automatiques sur les trains. Je crois que Transports Canada est en train d'examiner cette recommandation. Ce serait un moyen de défense supplémentaire.

On pourrait aussi envisager d'installer des détecteurs de température des roues. Ces dispositifs pourraient détecter, par exemple, le fait qu'un roulement à billes, sur une roue, est en train de surchauffer. On les installe sur le côté des voies. L'emploi de tels dispositifs permettrait d'attirer l'attention sur un problème possible lié à un wagon et d'éviter ainsi un déraillement.

M. Philip Lawrence: Selon ce que je comprends, vous voudriez mettre en place un système à commande électronique pour actionner le frein hydraulique sur l'ensemble des wagons, d'un coup. Ai-je bien compris? Est-ce que ce serait l'effet voulu de votre recommandation?

M. Vincenzo De Angelis: Merci de la question.

Présentement, il est possible d'utiliser un frein à main et des freins pneumatiques. Nous avons proposé un système de frein de stationnement automatique, qui est encore manuel, mais qui permet d'éviter les problèmes des freins pneumatiques. Il s'agit d'avoir un dispositif mécanique au lieu de juste avoir un système pneumatique.

M. Philip Lawrence: Retournons en arrière. Si je comprends bien, dans le cas de l'accident qui s'est produit à Lac-Mégantic, les freins qui étaient en place se sont desserrés ou relâchés en raison, je pense, du moteur. Quelque chose a fait que les freins se sont relâchés, parce que les freins à main n'étaient pas enclenchés. Ce sont les freins hydrauliques, si je comprends bien.

M. Vincenzo De Angelis: Ce sont des freins pneumatiques, en fait. On a utilisé un certain nombre de freins à main avec les freins sur la locomotive. Lorsqu'on a éteint le moteur de la locomotive, on a perdu ces freins. Il n'y avait pas suffisamment de freins sur les autres wagons, ce qui a causé le mouvement non contrôlé.

M. Philip Lawrence: D'accord. Quand on éteint le moteur de la locomotive, les freins pneumatiques se relâchent. Est-ce bien cela? Est-ce le cas pour tous les trains?

M. Vincenzo De Angelis: Non, ils sont séparés. On peut bloquer ou garder l'air dans les freins pneumatiques. Les freins de la locomotive sont un dispositif qui s'ajoute à ce système. Toutefois, il faut s'assurer d'avoir un nombre suffisant de freins manuels sur les trains.

• (1735)

M. Philip Lawrence: Pour revenir plus spécifiquement sur les mouvements non contrôlés, voyez-vous une tendance à la hausse ou à la baisse de ces mouvements dernièrement?

M. Yoan Marier: Je ne sais pas si j'en ai des exemples ici...

M. Philip Lawrence: Si j'ai bien compris, ce sont généralement ces incidents qui causent le plus de dégâts.

M. Yoan Marier: En fait, nous avons deux recommandations sur notre liste de surveillance.

Premièrement, nous devons nous assurer que les membres de l'équipe suivent les indications des signaux. Si ce n'est pas fait, cela peut mener à des collisions entre deux trains.

Deuxièmement, il faut surveiller les mouvements non contrôlés, qui peuvent mener à des déraillements catastrophiques, comme nous l'avons vu lors de l'accident à Lac-Mégantic.

Je dirais que ces deux éléments posent un risque assez élevé, de notre point de vue.

M. Philip Lawrence: D'accord.

Avez-vous des chiffres pour ce qui est de la tendance des mouvements non contrôlés?

M. Vincenzo De Angelis: Oui. En 2019, il y en a eu 17. L'année dernière, il y en a eu 33. Cette année, je pense que ce sera comparable à l'année dernière.

M. Philip Lawrence: D'accord. Merci, messieurs.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez six minutes.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'ai été un peu surpris par les réponses concernant l'évaluation des risques des itinéraires clés. Si je comprends bien, il s'agit d'évaluations des risques que le gouvernement exige des compagnies de chemin de fer. Ils soumettent les évaluations des risques à l'organisme de réglementation — Transports Canada —, mais Transports Canada ne les approuve pas et il n'y a pas de définition de ce qu'est une évaluation adéquate des risques.

Ces évaluations des risques sont-elles également confidentielles, monsieur Scott? Font-elles l'objet d'une propriété exclusive?

M. Stephen Scott: Il pourrait y avoir des éléments exclusifs.

M. Taylor Bachrach: Les membres du public qui veulent mieux comprendre le risque y ont-ils accès?

M. Stephen Scott: En fait, selon la réglementation, les compagnies de chemin de fer doivent consulter les municipalités quand elles préparent les évaluations des risques.

M. Taylor Bachrach: Les municipalités reçoivent-elles les évaluations finales des risques?

M. Stephen Scott: Je n'en suis pas certain.

M. Taylor Bachrach: Pourriez-vous fournir cette information au Comité?

M. Stephen Scott: Oui.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup.

Je vais passer aux plans d'intervention d'urgence. Il s'agit de plans exigés des expéditeurs de marchandises dangereuses. Ils sont approuvés par Transports Canada. Est-ce exact?

M. Stephen Scott: C'est exact.

M. Taylor Bachrach: Ces plans d'intervention d'urgence comprennent-ils une évaluation ou un plan d'intervention en cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses?

M. Stephen Scott: C'est exact.

M. Taylor Bachrach: Y a-t-il une description des outils et des stratégies qui seront utilisés pour intervenir?

M. Michel Béland: C'est exact.

Un plan d'intervention d'urgence contient des renseignements sur la sécurité, les communications et la mise en œuvre du plan, les règles et les responsabilités, les mesures d'intervention d'urgence, les ressources pour l'intervention — ce qui comprend le personnel et l'équipement —, la mobilisation et le déploiement, l'évaluation des dommages et, évidemment, la formation et les exercices.

M. Taylor Bachrach: Dans ces plans d'intervention d'urgence, Transports Canada a-t-il une définition de ce qui constitue un plan adéquat?

Transports Canada approuve ces plans. Il doit y avoir une approche systématique pour établir si les plans de l'expéditeur sont adéquats pour protéger la collectivité. Est-ce exact?

M. Michel Béland: Oui, il y a des critères d'approbation pour les plans d'intervention d'urgence.

M. Taylor Bachrach: Si ces plans ne sont pas jugés adéquats, les expéditeurs doivent les modifier, je suppose, et les rendre adéquats.

M. Michel Béland: S'ils ne sont pas approuvés, oui, c'est le cas.

M. Taylor Bachrach: Il est courant pour ces plans de compter sur les premiers intervenants locaux dans le cadre de l'intervention en cas d'urgence mettant en cause des marchandises dangereuses. Est-ce exact?

M. Michel Béland: Cela ferait partie de l'intervention, oui.

M. Taylor Bachrach: Ces plans tiennent-ils compte de la capacité des premiers intervenants locaux à protéger adéquatement la collectivité contre les incidents mettant en cause des marchandises dangereuses?

M. Michel Béland: Je vais devoir vous revenir là-dessus.

M. Taylor Bachrach: On pourrait trouver logique, si l'objectif des plans d'intervention est de protéger la collectivité, que votre organisme n'approuve pas un plan qui n'atteint pas l'objectif de protéger la collectivité. Est-ce exact?

M. Michel Béland: Il ne s'agit pas seulement d'évaluer la capacité d'intervention de la collectivité. L'expéditeur doit disposer d'entrepreneurs en interventions.

M. Taylor Bachrach: Je comprends, mais dans les deux premières heures, il appartient généralement au service d'incendie local d'intervenir.

Ces plans d'intervention d'urgence sont-ils également confidentiels ou exclusifs?

M. Michel Béland: Ils contiennent quelques renseignements exclusifs, oui.

M. Taylor Bachrach: Sont-ils accessibles aux membres du public qui, par exemple, vivent le long d'un corridor ferroviaire et veulent savoir comment ils sont protégés?

M. Michel Béland: Ils ne sont pas accessibles pour l'instant, non.

● (1740)

M. Taylor Bachrach: Ils ne sont pas accessibles.

Sont-ils accessibles aux municipalités qui demandent à les consulter?

M. Michel Béland: Il faudrait que je vérifie. Je ne crois pas que ce soit le cas.

M. Taylor Bachrach: Si vous pouviez fournir cette information au comité, nous vous en serions reconnaissants.

Sont-ils accessibles aux services d'incendie qui font partie des plans d'intervention d'urgence?

M. Michel Béland: Je ne crois pas qu'ils le soient. Il faudra que je vérifie.

M. Taylor Bachrach: Les premiers intervenants qui font partie du plan n'y ont pas accès. C'est incroyable. Que faites-vous alors? Je suis perplexe.

Je tiens à assurer aux habitants de la circonscription que je représente que votre ministère les protège de manière adéquate. Vous êtes le directeur général du transport des marchandises dangereuses, mais j'ai posé des dizaines de questions qui sont restées sans réponse.

Les premiers intervenants ont-ils raison de s'inquiéter des habiletés, de la capacité, des ressources et des outils dont ils disposent pour protéger les collectivités contre les produits dont vous approuvez l'expédition?

M. Michel Béland: Oui, mais nous travaillons beaucoup avec les collectivités et les premiers intervenants pour leur fournir, comme je l'ai déjà dit... Il y a des formations en ligne gratuites pour les pompiers.

M. Taylor Bachrach: Existe-t-il des normes? Transports Canada a-t-il de normes relatives à la formation que reçoivent les premiers intervenants en cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses?

M. Michel Béland: Il existe des lignes directrices concernant les compétences pour les premiers intervenants.

M. Taylor Bachrach: Lorsque les expéditeurs offrent des possibilités de formation volontaire aux premiers intervenants locaux, Transports Canada évalue-t-il les collectivités qui disposent d'un personnel formé dans le cadre des plans d'intervention d'urgence?

Ces plans ne sont passés en revue que tous les... Qu'est-ce que c'est, six ou sept ans?

M. Michel Béland: Oui. Cela dépend du plan.

M. Taylor Bachrach: Comment Transports Canada peut-il déterminer de manière globale si les premiers intervenants locaux disposent d'une formation et d'une capacité adéquates pour intervenir en cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses?

M. Michel Béland: Il faudra que je pose la question à mon retour au ministère.

M. Taylor Bachrach: Nous avons des plans confidentiels qui incluent les premiers intervenants locaux, mais ceux-ci n'ont pas accès à ces plans. Nous manquons de normes pour déterminer si ces plans sont suffisants.

Transports Canada participe-t-il actuellement à des évaluations de la capacité d'intervention d'urgence des collectivités au niveau local au Canada?

M. Michel Béland: Pas à ma connaissance.

M. Taylor Bachrach: Je crois savoir que Transports Canada participe à une telle évaluation. Elle concerne la Première Nation de Kitsumkalum et la Première Nation des Kitselas. Elle se déroule dans la circonscription que je représente, près de la ville de Terrace. Nous espérons qu'elle permettra de recueillir des informations sur la capacité de la collectivité à intervenir en cas d'incidents, car la collectivité est très préoccupée.

Je pense qu'il est logique de réaliser des évaluations similaires de la capacité de chaque collectivité située le long du corridor ferroviaire, car des dizaines de milliers de personnes sont en danger si des incidents majeurs surviennent, comme les BLEVE que j'ai décrits plus tôt.

Je m'en tiendrai à cela, monsieur le président, mais je suis profondément troublé par les réponses que nous avons reçues aujourd'hui.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Passons maintenant à M. Lawrence.

Vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes.

M. Philip Lawrence: Merci beaucoup.

Je vais revenir sur certaines des questions de mon collègue néo-démocrate.

Dans ma circonscription, les villes de Newcastle, Cobourg, Port Hope, Brighton et Colborne, entre autres, sont situées le long de la voie ferrée. Comme je l'ai dit, vous passez en voiture et vous pouvez voir régulièrement des wagons-citernes passer les uns après les autres.

Dans un témoignage précédent, vous avez dit qu'il faudrait parcourir 1,7 kilomètre, et ce en neuf minutes, pour se trouver à une distance sécuritaire d'une BLEVE.

Avez-vous la certitude qu'il existe un plan d'évacuation dans la ville de Cobourg ou pourriez-vous présenter des preuves que la ville de Cobourg dispose d'un plan d'évacuation en cas de BLEVE?

M. Michel Béland: Je n'ai pas cette information.

M. Philip Lawrence: Qu'en est-il de la ville de Port Hope?

M. Michel Béland: Je n'ai pas cette information non plus.

M. Philip Lawrence: Qu'en est-il de la ville de Brighton?

M. Michel Béland: Je n'ai pas cette information.

M. Philip Lawrence: Qu'en est-il de la ville de Newcastle?

M. Michel Béland: Non.

M. Philip Lawrence: Vous pouvez constater que cela préoccupe tous mes collègues, moi y compris.

Vous avez également dit, dans votre témoignage, qu'il existe des plans d'intervention en cas d'incident. Je crois comprendre que votre ministère a travaillé d'arrache-pied pour limiter le nombre d'incidents, mais il suffit vraiment d'un seul incident de ce type, comme l'a démontré la tragédie de Lac-Mégantic, pour tuer 47 personnes et raser 30 bâtiments.

Ai-je bien compris que vous témoignez que les plans d'intervention en cas de tels incidents ne sont pas actuellement divulgués aux premiers intervenants?

● (1745)

M. Michel Béland: Je vais le confirmer auprès de mes experts.

M. Philip Lawrence: À ce stade, vous ne pouvez pas dire en toute confiance au comité que les premiers intervenants de la ville de Cobourg ont reçu la formation nécessaire pour intervenir en cas d'incidents de ce genre.

M. Michel Béland: Je n'ai pas cette information, non.

M. Philip Lawrence: En est-il de même pour la ville de Port Hope?

M. Michel Béland: Oui.

M. Philip Lawrence: En est-il de même pour la ville de Newcastle?

M. Michel Béland: Oui.

M. Philip Lawrence: En est-il de même pour la ville de Brighton?

M. Michel Béland: Oui.

M. Philip Lawrence: Nous connaissons bien sûr la tragédie de Lac-Mégantic qui, comme je l'ai dit, a fait 47 morts et 30 orphelins et a rasé 30 bâtiments.

Pouvez-vous me citer un incident similaire mettant en cause un pipeline qui soit survenu au cours des 50 dernières années?

M. Michel Béland: Je vais devoir poser la question à mon collègue, car je ne peux pas y répondre.

M. Yoan Marier: Nous enquêtons sur les incidents et les accidents liés aux pipelines. Un certain nombre de ces incidents nous sont signalés chaque année.

M. Philip Lawrence: Quel est le nombre de décès survenus dans le cadre d'un incident lié à un pipeline au cours des 50 dernières années?

M. Vincenzo De Angelis: Il n'y en a pas eu.

M. Philip Lawrence: Si vous voulez vraiment réduire ce type d'incidents et assurer la sécurité, n'est-il pas logique...? Vous avez devant vous une stratégie d'atténuation des risques de sécurité. Il s'agit des pipelines. Étudiez la stratégie et portez-la peut-être à l'attention de la ministre.

Je répète que c'était 47. Il s'agit du nombre de personnes qui sont mortes. Il n'y a eu aucun décès lié aux pipelines.

M. Yoan Marier: Je ne sais pas vraiment comment répondre à cette question.

Comme je l'ai dit, nous essayons de ne pas comparer les deux. Il existe des moyens de transporter des marchandises dangereuses par rail qui peuvent être...

M. Philip Lawrence: Vous ne pouvez pas nous assurer qu'à l'heure actuelle, les villes de Port Hope, Cobourg, Brighton et Newcastle sont suffisamment équipées pour intervenir en cas d'incident mettant en cause des marchandises dangereuses transportées par rail qui traversent littéralement ma circonscription en ce moment même.

D'accord. C'est tout ce que j'avais à dire.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

Passons maintenant à Mme Koutrakis.

Vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes.

Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie nos témoins d'être présents aujourd'hui.

Quelles sont les mesures en place qui veillent à ce que les compagnies ferroviaires donnent la priorité à la sécurité plutôt qu'à la réduction des coûts? Le savez-vous?

M. Stephen Scott: Je vous remercie de votre question.

Sur le plan de la sécurité, le secteur ferroviaire est un environnement très réglementé. Il existe de nombreuses lois et des dizaines de règlements différents qui s'ajoutent aux diverses attentes, exigences et obligations des sociétés ferroviaires en matière de sécurité. Cela va de l'état des voies à l'équipement, en passant par les freins et les paramètres et protocoles d'exploitation.

En tant qu'organisme de réglementation, notre rôle n'est pas d'aider les compagnies ferroviaires à s'acquitter de leurs obligations réglementaires. Nous envoyons des inspecteurs sur le terrain pour nous assurer qu'elles respectent leurs obligations.

Mme Annie Koutrakis: À quelle fréquence les chemins de fer et leurs pratiques de sécurité sont-ils inspectés? Quelles sont les conséquences en cas de non-conformité?

M. Stephen Scott: Comme je l'ai dit dans mes remarques liminaires, nous effectuons environ 40 000 inspections par an et 20 vérifications de sécurité. Cela s'ajoute à ce qui est fait dans le secteur des marchandises dangereuses.

Chaque jour, les inspecteurs de Transports Canada s'assurent que les compagnies ferroviaires respectent leurs obligations. Nous adoptons une approche graduelle en matière d'application de la loi. Si un cas de non-conformité ou une lacune est identifié, nous disposons d'un éventail de mesures en tant que ministère. Cela peut commencer par une lettre d'avertissement ou un avis assorti d'un ordre et ensuite être suivi d'une sanction administrative pécuniaire et aller jusqu'à la suspension de la licence de sécurité dont une compagnie ferroviaire a besoin pour mener ses activités. C'est un scénario extrême.

Le ministère dispose d'un large éventail de leviers pour prendre des mesures, le cas échéant.

Mme Annie Koutrakis: Combien de fois, monsieur Scott, des vérifications révèlent-elles que les compagnies de chemin de fer ne répondent pas aux attentes?

M. Stephen Scott: Nous effectuons des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité depuis le début des années 2000. Nous avons commencé à effectuer des vérifications de l'efficacité en fonction des recommandations du comité, du Bureau de la sécurité des transports et du Bureau du vérificateur général. Nous avons commencé en avril 2022. Depuis lors, toutes les vérifications que nous effectuons comportent un volet sur l'efficacité. Cela vise à approfondir les vérifications pour examiner non seulement ce que font les compagnies ferroviaires au niveau de l'entreprise en termes de protocoles de sécurité, mais aussi comment elles le font et si cela a une incidence sur leurs indicateurs de performance en matière de sécurité.

● (1750)

Mme Annie Koutrakis: Comment votre ministère intègre-t-il les leçons tirées des incidents passés dans ses politiques et réglementations futures?

M. Stephen Scott: Nous avons un cycle continu de modernisation de la politique et de la réglementation et il est fondé sur les risques. Les tendances que nous observons sur le terrain dans le cadre de nos inspections sur place et à nos vérifications de la sécurité sont prises en compte dans notre programme de réglementation. Cela nous permet de guider et d'informer les futures mesures et priorités que nous mettons en avant en tant qu'organisme de réglementation.

Mme Annie Koutrakis: Je sais que vous avez probablement déjà répondu à cette question à maintes reprises, mais je ne saurais trop insister sur l'importance de veiller à ce que des stratégies à long terme soient élaborées pour faire face à l'augmentation des volumes de marchandises dangereuses transportées par rail.

Pouvez-vous informer le comité aujourd'hui des mesures prises à cet égard?

M. Stephen Scott: Comme je l'ai dit plus tôt, beaucoup de progrès ont été réalisés en ce qui concerne le cadre réglementaire et notre posture de surveillance, mais nous savons qu'il y a encore du travail à faire. Nous sommes en train d'effectuer une mise à jour du Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire afin de renforcer l'approche de l'efficacité et de la codifier.

Nous allons également mettre en œuvre les technologies améliorées de commande des trains, qui permettront d'atténuer les risques liés aux signaux dont mes collègues du Bureau de la sécurité des transports ont parlé. Nous faisons progresser certains éléments technologiques, comme les freins de stationnement automatiques. C'est une recommandation du Bureau de la sécurité des transports. On en est encore au stade du prototype pour le transport ferroviaire de marchandises. Nous menons actuellement des recherches avec le Conseil national de recherches et d'autres partenaires pour aider à faire progresser ces technologies. C'est en cours.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Philip Lawrence: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Béland ou à quiconque veut y répondre. En 2016, Transports Canada a publié l'Ordre n° 36 ordonnant aux compagnies ferroviaires de transmettre aux collectivités et aux premiers répondants la liste des 10 principales marchandises dangereuses qu'elles transportent et qui passent dans leur secteur. Pourquoi se limite-t-on à seulement 10 marchandises? Cela veut-il dire que les collectivités n'ont pas toute l'information sur ce qui circule dans leur secteur?

M. Michel Béland: Non. J'imagine que les collectivités sont informées de tout ce qui passe dans leur secteur. Toutefois, au moment où la décision a été prise, elle concernait les 10 plus importantes marchandises dangereuses.

M. Philip Lawrence: Existe-t-il un autre règlement ou une autre façon de connaître les produits transportés qui ne figurent pas sur cette liste? Cette information est-elle communiquée aux collectivités?

M. Michel Béland: Les compagnies ferroviaires doivent fournir des rapports mentionnant le volume et la nature des marchandises dangereuses. Ce rapport se fait tous les trois mois.

M. Philip Lawrence: Dans ce cas, quel est l'effet de l'Ordre n° 36?

M. Michel Béland: Le rapport annuel des compagnies ferroviaires est public et se trouve sur leur site Web. Quant aux rapports trimestriels, ils sont seulement transmis à la communauté concernée; ils ne sont pas publics.

M. Philip Lawrence: D'accord. Ça veut donc dire que la liste complète des marchandises dangereuses qui passent dans les communautés se trouve dans les rapports trimestriels. Est-ce exact?

M. Michel Béland: On trouve dans ces rapports le volume et la nature des marchandises dangereuses.

M. Philip Lawrence: Qu'entendez-vous par « nature »? Est-ce le produit lui-même ou simplement une catégorie?

M. Michel Béland: C'est le produit.

M. Philip Lawrence: D'accord.

Je veux être certain d'avoir bien compris ce que vous avez dit plus tôt en anglais. Il y aurait des plans d'intervention en cas de catastrophe impliquant des marchandises dangereuses, qui sont du ressort des compagnies ferroviaires et qui seraient revus ou approuvés par Transports Canada. Par contre, ces plans ne sont pas communiqués aux premiers répondants locaux et leur application n'est pas coordonnée entre ces répondants, Transports Canada et les compagnies ferroviaires. Ai-je bien compris?

M. Michel Béland: Parlez-vous des plans d'intervention d'urgence?

M. Philip Lawrence: Oui.

M. Michel Béland: D'accord. Il va falloir que je vérifie auprès des experts s'il y a une coordination entre Transports Canada, les municipalités et les compagnies ferroviaires.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Passons maintenant à notre dernier intervenant de la journée, M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous disposez de deux minutes et demie.

• (1755)

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Merci encore, messieurs, d'être ici aujourd'hui.

Monsieur le président, je souhaite proposer la motion qui suit. Je propose que le ministère des Transports fournisse au Comité tous les plans d'aide en cas d'urgence et les évaluations des risques applicables aux itinéraires clés pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses entre Prince George et Prince Rupert, en Colombie-Britannique.

Je suis tout à fait disposé à ce que mes collègues la modifient pour y ajouter les régions du pays dont ils se préoccupent particulièrement.

[Français]

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres commentaires, d'autres questions ou des idées? Est-ce qu'on veut ajouter d'autres routes?

M. Philip Lawrence: Il est sûr que j'aimerais bien que les routes de ma circonscription soient ajoutées à la motion, c'est-à-dire le corridor Montréal-Sorel, car je pense que c'est comme ça qu'il s'appelle. Je suppose que tous les membres autour de la table vont vouloir ajouter, eux aussi, le corridor de leur circonscription. Ce serait mon commentaire.

[Traduction]

M. Philip Lawrence: Nous aimerions ajouter le corridor de l'Ontario.

Le président: Puis-je suspendre la séance pendant deux minutes, afin que nous puissions en discuter hors ligne et revenir ensuite, peut-être avec quelque chose de concret?

La séance est suspendue.

• (1755) _____ (Pause) _____

Je tiens à remercier nos témoins de leur présence aujourd'hui.

• (1800)

La séance est levée.

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Merci beaucoup.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 des communes.

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 de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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 House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>