



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 144

Le jeudi 12 décembre 2024

Président : M. Peter Schiefke



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

Le jeudi 12 décembre 2024

• (1605)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 144^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Avant de commencer la réunion, je rappelle à tous les participants dans la salle de lire les directives et les fiches sur les pratiques exemplaires qui se trouvent sur la table. Ces mesures sont en place pour protéger la santé et la sécurité de tous les participants.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 7 novembre 2024, le Comité reprend son étude sur la sécurité communautaire et la préparation aux situations d'urgence dans le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.

Chers collègues, nous recevons aujourd'hui Chris Case, chef de service d'incendie, et Tina Saryeddine, directrice générale de l'Association canadienne des chefs de pompiers. Soyez tous les deux les bienvenus.

Nous recevons également M. Bob Masterson, président-directeur général de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, qui est des nôtres par vidéoconférence. Soyez le bienvenu, monsieur. C'est un plaisir de vous revoir.

Enfin, nous recevons M. Yves Lessard, maire de la ville de Saint-Basile-le-Grand. Soyez le bienvenu.

C'est tout, je crois. Est-ce que c'est tout, madame la greffière?

[Français]

Bienvenue à vous toutes et tous.

[Traduction]

Avant de commencer, je cède la parole à M. Bachrach afin de reprendre la discussion sur la motion présentée à la dernière réunion.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Je vous remercie, monsieur le président.

Je suis heureux de revoir tout le monde ce soir.

À la fin de la dernière réunion, nous nous sommes quittés sur une motion que j'avais présentée concernant la communication de certains documents relatifs aux plans d'intervention d'urgence et aux évaluations des risques applicables aux itinéraires clés. Bien que ces évaluations et ces plans soient exigés par Transports Canada, ils sont dans les deux cas rédigés et compilés par les expéditeurs de marchandises dangereuses et par les compagnies ferroviaires.

L'étude que nous avons entreprise vise à déterminer si les collectivités disposent de moyens suffisants pour assurer leur sécurité et si les plans d'intervention d'urgence qui sont en place — et qui sont exigés par Transports Canada — permettent de sauver des vies humaines et d'empêcher la destruction de nos collectivités en cas de catastrophe ferroviaire.

Je ne pense pas que nous puissions aller bien loin dans cette étude sans voir le contenu des plans d'intervention existants et les évaluations des risques, sans mieux comprendre quels sont ces risques et sans connaître le degré de détail et l'examen minutieux que Transports Canada exige des entreprises qui opèrent dans cet espace.

J'ai eu quelques conversations non officielles avec des députés ministériels qui ont exprimé des inquiétudes quant à la sensibilité de certains renseignements contenus dans ces plans d'intervention, et je ne veux en aucun cas exposer nos collectivités ou le pays à un risque supplémentaire par la divulgation de documents. Je tiens à ce que cela soit très clair. Si ces plans d'intervention contiennent des renseignements susceptibles de mettre en danger nos collectivités ou de les exposer à un risque supplémentaire, ce n'est certainement pas mon intention. Cependant, nous avons la possibilité, en tant que comité, de demander des documents, de les tenir confidentiels et d'utiliser leur contenu pour éclairer notre travail et la portée de notre enquête. C'est tout à fait l'intention de ma motion.

J'ai rédigé la motion à la hâte à la dernière réunion. Parfois, la nuit porte conseil et, au bout de quelques jours, on a d'autres idées sur la façon de mieux servir l'objet de la motion. Je sais que je ne peux pas modifier ma propre motion, mais j'aimerais proposer une version révisée qui, peut-être, répond à certaines des préoccupations que nous avons entendues de la part du gouvernement.

Voici le nouveau libellé de la motion qui me conviendrait:

Que Transports Canada fournisse au Comité, d'ici le 15 janvier 2025, [dans leur version non expurgée] les plans d'intervention d'urgence et les évaluations des risques applicables aux itinéraires ferroviaires clés suivants: Prince George-Prince Rupert, Fraser Canyon, Montréal-Sorel, Toronto-Windsor; que les documents en question soient communiqués dans les deux langues officielles et examinés lors d'une réunion à huis clos du Comité qui aura lieu avant le 15 février 2025; et que les documents soient tenus confidentiels par le Comité et ses membres.

Certains de mes collègues m'ont dit que je ne sais pas ce que contiennent ces plans, que ce n'est pas leur contenu que je veux voir en premier lieu et que je ne devrais pas y mettre le nez. C'est tout à fait possible. Je pense que la meilleure façon de le savoir est de voir les documents. Ces documents ne sont peut-être pas utiles à notre enquête, mais ils font encore partie des plans clés qui protègent nos collectivités.

J'ai profité des quelques jours écoulés depuis notre dernière réunion pour consulter le site Web de Transports Canada afin d'en savoir plus sur les plans d'intervention d'urgence. Le site Web explique en détail ce qui est exigé dans ces plans. Je me contenterai de lire, pour la gouverne du Comité, quelques-unes des exigences. Il s'agit notamment de créer une analyse des incidents possibles, ou AIP. Les AIP des entreprises « doivent inclure, au minimum, les quatre scénarios suivants »:

Scénario 1: Rejet appréhendé de marchandises dangereuses

Par exemple, un wagon-citerne [...] transportant de l'acide chlorhydrique a subi un chavirement [...] il n'y a aucune fuite de contenu apparente.

Scénario 2: Rejet de moins de 1 % des marchandises dangereuses d'un contenant

Par exemple, un wagon-citerne DOT105J500W plein inspecté dans une gare de triage dégage une odeur de chlore au niveau de son enceinte protectrice.

Scénario 3: Rejet de plus de 50 % des marchandises dangereuses d'un contenant

Par exemple, de nombreux grands récipients en vrac [...] ont été perforés et fuient dans une remorque routière qui a été impliquée dans une collision avec d'autres véhicules.

Une fois de plus, cela ne concerne pas expressément les chemins de fer. Ces PIU s'appliquent à l'ensemble du secteur des marchandises dangereuses. Ceux que nous cherchons concernent plus particulièrement le transport ferroviaire.

Je poursuis:

- (1610)

Scénario 4: Exposition d'un contenant qui contient des marchandises dangereuses à un incendie

Je pense que ce scénario en particulier est intéressant lorsque nous parlons de la protection de nos collectivités contre les incendies industriels liés à des marchandises dangereuses transportées par voie ferrée.

En ce qui concerne « Ce qu'il faut inclure pour chaque scénario », les entreprises qui expédient ces marchandises doivent préciser ce qui suit:

les conséquences possibles du rejet ou rejet appréhendé;

pour chaque scénario, les mesures à prendre, organisées par niveaux, pour réagir à un rejet ou rejet appréhendé;

les personnes responsables de prendre ces mesures;

en plus des personnes qui interviendront en votre nom, vous pouvez inclure des personnes chargées de prendre des mesures qui ne sont pas mentionnées dans le PIU. Par exemple, vous pouvez indiquer les premiers intervenants municipaux dans [l']AIP.

Ensuite, dans la section « Équipement d'interventions du PIU », elles doivent énumérer l'équipement disponible et préciser le type et la quantité d'équipement qui sera utilisé en cas d'urgence liée à des marchandises dangereuses.

Pour ce qui est de la « Disponibilité de l'équipement », l'entreprise doit montrer si elle possède et entretient elle-même l'équipement. Elle doit « identifier les fournisseurs auprès de qui l'équipement d'intervention peut être obtenu et livré sur le site ».

Voici ce qui est dit:

Prévoyez le pire

Certains scénarios d'incidents peuvent nécessiter plus d'équipement par rapport à ce qui était prévu ou planifié. Si vous possédez, entretenez et réapprovisionnez vous-même l'équipement, mentionnez une liste de tierces parties alternatives dans le PIU, telles que d'autres intervenants ou fournisseurs qui pourraient fournir de l'équipement supplémentaire.

Et ainsi de suite, monsieur le président. Je ne veux pas insister sur ce point, mais si vous allez plus loin, il est question des

« Connaissances et compétences en matière d'intervention en cas d'incendie ». Les entreprises sont tenues d'exposer les connaissances et compétences de leurs équipes.

Il leur est également demandé de dresser la liste des lieux où se trouvent ces équipes, et elles doivent préciser les délais d'intervention. Elles doivent indiquer si elles prévoient de déployer du personnel par voie aérienne pour respecter les délais d'intervention. Le déploiement d'équipes par voie aérienne est soumis à toutes sortes de critères.

Il s'agit d'une question importante pour les collectivités que je représente, car, à ma connaissance, l'équipe la plus proche se trouve, au plus, à quatre heures de route des collectivités où elle intervendrait. Ce sont les équipes spécialisées dans les matières dangereuses qui seraient nécessaires. Les services de pompiers volontaires locaux restent donc la première ligne de défense.

En ce qui concerne les services de pompiers municipaux et les autres premiers intervenants, toute une section de ces PIU porte sur les intervenants tiers. Les entreprises sont tenues de dresser la liste des intervenants avec lesquels elles ont conclu des accords et de préciser les capacités de ces intervenants. Il s'agit d'un plan d'intervention d'urgence détaillé.

Hier, j'ai eu une conversation avec un chef des pompiers local qui m'a décrit un scénario concernant un accident de la route où un camion-citerne avait eu une collision et où un produit dangereux s'était déversé. Son service a réagi très vaillamment et a réussi à circonscrire la situation et à arrêter la fuite de produit dangereux. Avec le plan d'intervention d'urgence, on se retrouve dans une situation où vous avez l'entreprise de transport et l'expéditeur de la marchandise dangereuse et où, dans certains cas, ils ne s'entendent pas sur la responsabilité de la situation. Il a fallu deux jours pour que la partie responsable puisse se rendre sur les lieux et s'acquitter de ses obligations.

Ce sont les éléments que nous devons déterminer en tant que comité. Il s'agit de savoir si ces plans d'intervention d'urgence sont adéquats, s'ils sont suffisants pour protéger nos collectivités et si les ressources annoncées dans ces plans se trouvent assez près pour arriver rapidement sur place.

À notre dernière réunion, nous avons entendu un témoignage assez alarmant de Transports Canada sur certains des scénarios aux conséquences graves. Le ministère nous a rappelé que les premiers intervenants ont très peu de temps pour évacuer la population en cas d'incident grave concernant des marchandises dangereuses dans une gare de triage. Ils ont neuf minutes pour un rayon d'évacuation de 1,7 kilomètre.

Quand nous parlons d'équipes spécialisées qui se trouvent jusqu'à quatre heures de route et qui doivent se rendre sur place par mauvais temps en hiver, je pense que les membres de nos collectivités devraient se demander très sérieusement si ces plans suffisent. Il se peut que nous constations, quand nous verrons les plans, qu'ils sont beaucoup plus détaillés et beaucoup plus efficaces que nous le pensons ou que je ne le pense, et je trouverais cela très réconfortant.

Il me semble que la seule façon de savoir, c'est de voir les plans.

• (1615)

Nous voulons protéger tout renseignement sensible qui se trouverait dans les plans, et c'est la raison de la version modifiée de la motion. Je pense qu'elle le permet en prévoyant leur examen lors d'une réunion à huis clos du Comité et en les tenant confidentiels. Si nous les examinons et décidons qu'il est dans l'intérêt général de les rendre publics, nous pouvons choisir de le faire en totalité ou en partie.

Notre responsabilité, en tant que Comité au service des Canadiens et des collectivités que nous représentons, est de veiller à aller au fond des choses sur cette question, qui est de savoir si le gouvernement s'acquitte de sa responsabilité fondamentale d'assurer leur sécurité et de réglementer un secteur qui transporte des marchandises dangereuses en traversant le cœur de nos villes et de nos villages.

Je m'arrêterai là, monsieur le président. J'espère que mes collègues accepteront d'examiner rapidement cette motion afin que nous puissions entendre les excellents témoins que nous recevons aujourd'hui. J'ai vraiment envie de les entendre.

Je sais que j'ai été un peu long — je vois que M. Badawey rit —, mais il s'agit de quelque chose de très sérieux et je pense que nous devons voir les documents.

Je vous remercie.

• (1620)

Le président: Je vous remercie, monsieur Bachrach.

J'ai M. Badawey sur la liste. Il est suivi de M. Rogers, puis de M. Vis.

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je trouvais cela comique, monsieur Bachrach, parce que vous vouliez que nous examinions rapidement cette motion, et vous venez de... mais je comprends votre passion à ce sujet, et je vous en remercie.

Je tiens à faire quelques observations.

Il ne fait aucun doute que nous soutenons, en principe, la direction prise ici par M. Bachrach. Je crains que ces renseignements deviennent publics. Je le crains en raison de leur sensibilité par rapport au risque que présentent certaines des matières transportées, que ce soit par train ou par bateau, et au fait que la disponibilité de ces renseignements augmente la possibilité de voir se produire des incidents que nous ne voulons pas voir se produire, étant donné ce que transportent ces wagons ou ces bateaux. Surtout dans le climat actuel, c'est parfois une arme à double tranchant. Je pense que vous savez tous de quoi je parle.

Dans l'ensemble, en ce qui concerne nos ECIU, nos équipes communautaires d'intervention d'urgence, en tant qu'ancien maire, j'étais satisfait du processus. Ce n'est pas au maire de le faciliter. C'est à l'équipe d'intervention d'urgence, généralement dirigée par le chef des pompiers dans les petites municipalités, qu'il revient de le faire. Dans les municipalités plus importantes, il peut s'agir d'une personne qui occupe ce seul poste. Un chef des pompiers est présent aujourd'hui et j'ai hâte d'entendre ses commentaires sur ce point en particulier, car ils font le lien entre le « comment » et le « quoi ».

Comment réagiriez-vous au « quoi », c'est-à-dire à toute situation pouvant survenir sur votre territoire?

Nous examinons le PIU, le plan d'intervention d'urgence. Je suppose que tous les détails du PIU, qui est ce que le député demande, sont déjà bien connus des chefs de pompiers dans tout le pays. En fait, c'est ce qu'ils mettent en place lorsqu'ils élaborent leurs plans de préparation aux situations d'urgence, ainsi que la réponse à ces plans lorsque le maire déclare un état d'urgence dans leur circonscription. Une fois l'état d'urgence déclaré, le chef réunit l'équipe. Celle-ci comprend tous les intervenants d'urgence, qu'il s'agisse des pompiers, des ambulanciers ou de la police. La liste continue avec ceux qui veillent sur les infrastructures et sur tous les aspects d'une situation d'urgence.

Évidemment, l'intervenant d'urgence qui dirige l'équipe met alors en place les protocoles contenus dans son plan d'urgence. Il s'agit généralement d'un gros livre rouge, bleu, blanc ou noir qu'il met en place en fonction de ce qu'on lui a enseigné, de ce sur quoi il a été formé et de ce qu'il est prêt à mettre en place en fonction de la déclaration d'urgence.

Quant à la motion dont nous sommes saisis — et je vais mettre ma casquette de secrétaire parlementaire du ministre des Transports —, ce qui me préoccupe, c'est le temps. Nous parlons de documents qui peuvent compter 30 000 pages et qui doivent être traduits. Franchement, cela ne se fera pas avant le 15 janvier. Soyons réalistes.

En même temps, je veux que le député, ainsi que le Comité, obtienne l'information qu'il souhaite examiner. Cela nous donne également le temps de l'afficher et de demander aux personnes qui comptent vraiment, les personnes qui dirigent les ECIU et les équipes d'urgence, leur avis sur ce que le député recherche dans ces documents.

Monsieur le président, je demande un amendement à la motion qui supprime la date limite, afin que nous puissions accorder un délai raisonnable pour réunir et traduire les documents. Nous ne savons même pas encore combien de pages ils peuvent compter, mais nous estimons qu'il s'agit au minimum de 30 000 pages. Cela fera de bonnes nuits de lecture pour tous les membres, et je suis sûr que vous allez tous lire les 30 000 pages. Sinon, il est inutile de préparer ces documents pour le Comité.

Par conséquent, je souhaite que la motion dise, et je peux la transmettre à la greffière, que Transports Canada les fournisse au Comité d'ici le 15 février 2025, ce qui donne:

que les documents en question soient communiqués dans les deux langues officielles et examinés lors d'une réunion à huis clos du Comité qui aura lieu avant le 15 février 2025; et que les documents soient tenus confidentiels par le Comité et ses membres.

• (1625)

Je pense donc que les documents peuvent nous être présentés dans les deux langues officielles. Bien sûr, à partir de là, le Comité disposera d'un peu de temps pour lire les quelque 30 000 pages que vous demandez.

Je dirai en conclusion, monsieur le président, que j'étais l'une des personnes dont M. Bachrach disait qu'elles lui ont demandé de permettre que cette étude se fasse, mais il s'agissait plus de lui demander de s'asseoir d'abord avec Transports Canada pour en savoir un peu plus sur le contenu des pages exigées, afin de ne pas demander au Comité de lire 30 000 pages, dont seulement 3 000 peut-être répondent à ce que M. Bachrach cherche. La tâche des membres du Comité en serait facilitée, mais je ne l'ai pas obtenu.

Encore une fois, nous aurons besoin d'un peu de temps pour permettre à notre équipe de rassembler ces 30 000 pages et, bien sûr, pour permettre aux membres du Comité d'en digérer le contenu, puis d'y apporter des réponses raisonnables. Ensuite, nous devrons évidemment communiquer nos réponses aux analystes pour qu'ils les ajoutent au rapport final et, bien sûr, formuler les recommandations du Comité en fonction de ce rapport.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Badawey.

Nous passons à présent à M. Rogers.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Monsieur le président, je voudrais une précision. Quand M. Bachrach a lu la motion, j'ai cru l'entendre dire « version non expurgée », mais je ne le vois pas dans la forme écrite.

Le président: Je vous remercie, monsieur Rogers.

Je vais m'entretenir avec la greffière.

La greffière m'a confirmé qu'il n'est pas nécessaire de préciser « non expurgée ». On part du principe qu'il s'agit de versions non expurgées, et cela nous convient.

Je vous remercie, monsieur Rogers.

La parole est à M. Vis.

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

Je pense qu'il y a plus de consensus que de désaccord autour de la table aujourd'hui, d'après ce que j'entends, ce qui est positif. En ce qui concerne les observations de M. Badawey à propos de 30 000 pages, la façon dont j'interprète ces documents est qu'il s'agit de plans d'action.

J'aurais beaucoup de mal comprendre que des entreprises de transport de notre pays utilisent des documents de 30 000 pages. M. Badawey a mentionné que certaines parties des plans répondent peut-être aux questions que nous avons posées à la dernière réunion.

Peut-il nous fournir ces détails maintenant, car je suppose qu'en tant que secrétaire parlementaire du ministre des Transports, il s'est penché sur la question depuis notre dernière réunion, puisqu'il l'a mentionnée? J'aimerais avoir plus de précisions à ce sujet afin que, lorsque nous recevrons les 30 000 pages de documents, nous sachions où y chercher ces plans d'opérationnalisation.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Vis.

Je suis censé donner la parole à M. Barsalou-Duval.

[Français]

Avant, cependant, permettez-moi de demander à M. Badawey de répondre à la question.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Je vous remercie.

Il me faudrait trois jours pour passer en revue tous les plans et toutes les évaluations, mais je me contenterai de dire ceci. En fait, je dirai que la plus grande partie et la majorité des... J'estime d'ailleurs, monsieur Vis, que 30 000 est un minimum. Il pourrait, en effet, s'agir de 90 000 pages.

Il ne s'agit pas tant des plans d'intervention d'urgence que des évaluations des risques applicables aux itinéraires clés, et elles sont nombreuses. Vous devrez donc en parcourir beaucoup qui débouchent ensuite sur les plans.

C'est comme pour tout. Lorsque la motion demande les plans d'intervention d'urgence et les évaluations des risques applicables aux itinéraires clés, cela finit par faire beaucoup. Les évaluations des risques pèsent plus dans le nombre de pages que vous allez recevoir et, bien entendu, lire.

• (1630)

Le président: Je vous remercie, monsieur Badawey.

La parole est à monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

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

Je remercie mon collègue M. Bachrach de sa motion.

Pour commencer, j'aimerais tout simplement rappeler l'importance de notre étude sur la sécurité ferroviaire et le transport des marchandises dangereuses. Dans ce contexte, je pense que les citoyens et les citoyennes de nos circonscriptions s'attendent à ce que nous fassions un travail sérieux et que nous ne nous limitions pas à la surface des choses.

Obtenir ces fameux plans d'intervention d'urgence nous permettrait de voir ce que font le gouvernement et les compagnies ferroviaires. Cela nous permettrait aussi de voir comment les choses fonctionnent, concrètement. Enfin, cela nous permettrait de mieux comprendre leur travail et les risques sur le terrain.

Admettons que j'ai l'occasion d'obtenir les plans d'intervention en cas d'urgence dans ma circonscription, je ne dois pas la laisser passer. En tant que député, j'ai la responsabilité de saisir cette occasion, parce qu'il est important que je défende les intérêts des citoyens de ma circonscription; c'est le cas pour tout le monde ici. En théorie, je veux bien que ces données soient disponibles pour les chefs pompiers des municipalités, mais je pense que c'est aussi un travail d'équipe. À mon avis, c'est le travail du Comité d'aller chercher toute l'information nécessaire.

Pour ce qui est de l'amendement de M. Badawey, je tiens à dire que je suis totalement ouvert à l'idée que le Comité reçoive les documents. Par la suite, nous allons pouvoir faire des demandes plus précises. Cependant, je pense qu'il est important que ces documents soient présentés au Comité et que nous ayons l'occasion de les examiner. Cela ne poserait pas de risque pour la sécurité, puisque ce serait présenté de façon confidentielle.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Je n'ai plus que M. Lawrence sur la liste des intervenants. Il me semble que vous souhaitiez aussi ajouter quelques commentaires.

M. Philip Lawrence (Northumberland—Peterborough-Sud, PCC): J'espère donc que nous pourrions procéder à un vote.

Je ne pense pas que quiconque autour de cette table soit déraisonnable. Je comprends l'appréhension du gouvernement, car certains des documents pourraient être sensibles. Au fond, je fais confiance à mes collègues et je crois aussi que le Parlement est souverain et qu'il est même au-dessus des organismes gouvernementaux. C'est notre travail — en fait, c'est notre devoir et notre obligation — d'assurer cette surveillance.

Comme je l'ai dit, je fais confiance à nos collègues. Nous tiendrons ces renseignements confidentiels, à moins que nous n'en décidions autrement. Bien que je comprenne parfaitement certaines craintes du gouvernement, je pense qu'en fin de compte, l'obligation de surveillance du Parlement l'emporte.

Le président: Je vous remercie, monsieur Lawrence.

Oui, monsieur Bachrach, j'allais passer au vote sur l'amendement de M. Badawey,

M. Taylor Bachrach: Je voudrais juste savoir si la motion que j'ai présentée à la dernière réunion était à l'étude quand nous avons commencé cette réunion. Puis-je présenter une nouvelle motion? Considérons-nous que ma nouvelle version de la motion a été présentée en bonne et due forme?

M. Philip Lawrence: Je serai heureux de présenter l'amendement, monsieur le président, si cela peut faciliter les choses.

Le président: Je pense que le plus simple, comme nous avons ajourné la dernière réunion, est que vous la présentiez de nouveau. Vous pourriez peut-être... Eh bien, non, parce que vous ne l'avez pas distribué à l'avance. Pourquoi ne lisez-vous pas ce que vous avez envoyé à tout le monde? Nous pourrions alors...

M. Taylor Bachrach: Peut-être que vous pourriez demander le consentement unanime à ce que je retire mon ancienne motion.

Je présenterai la nouvelle motion en essayant d'y intégrer l'amendement de M. Badawey.

Nous allons en venir aux témoins, monsieur Badawey. Ne vous inquiétez pas.

Le président: Nous n'avons pas besoin de consentement unanime pour que vous retiriez ce que vous aviez présenté.

M. Taylor Bachrach: D'accord. Je retire mon ancienne motion.

(La motion est retirée.)

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, je propose la motion suivante:

Que Transports Canada fournisse au Comité les plans d'intervention d'urgence et les évaluations des risques applicables aux itinéraires ferroviaires clés suivants: Prince George-Prince Rupert, Fraser Canyon, Montréal-Sorel, Toronto-Windsor; que les documents en question soient communiqués dans les deux langues officielles et examinés lors d'une réunion à huis clos du Comité qui aura lieu avant le 15 février 2025; et que les documents soient tenus confidentiels par le Comité et ses membres.

● (1635)

Le président: Je vous remercie, monsieur Bachrach.

Loin de moi l'idée de jeter de l'huile sur le feu, si je puis dire, mais ne souhaitons-nous pas aussi recevoir des renseignements sur

l'itinéraire Montréal-Toronto, qui représente aussi, littéralement, probablement le plus... Oh, est-ce que c'est l'itinéraire Montréal-Sorel? Ce serait plutôt Windsor-Montréal, parce que l'itinéraire de Toronto va vers l'ouest jusqu'à Windsor, et qu'ensuite, nous avons un vide entre Toronto et Montréal.

M. Taylor Bachrach: En effet, monsieur le président, c'est ce que je voulais dire.

Le président: D'accord. Je vous remercie.

Est-ce que cela correspond avec ce que vous [difficultés techniques]?

M. Vance Badawey: D'accord, mais si nous faisons cela, j'ajouterai également Hamilton-Niagara, ce qui rallongera de trois nuits la lecture de tous les membres du comité.

Est-ce que c'est d'accord, monsieur Bachrach?

M. Taylor Bachrach: C'est parfait pour moi.

Un député: Nous proposons que M. Bachrach travaille fort.

Une voix: Oh, oh!

Le président: Nous voulons maintenant ajouter Hamilton-Niagara, et ce serait [difficultés techniques] Niagara-Hamilton.

M. Taylor Bachrach: Voulez-vous demander le consentement unanime?

Le président: Avons-nous un consentement unanime, chers collègues?

(L'amendement est adopté.)

(La motion modifiée est adoptée.)

Le président: Merci, chers collègues.

La motion présentée par M. Bachrach étant adoptée, il reste une question administrative à régler.

Puis-je vous demander d'approuver officiellement le budget de notre réunion de demain avec les dirigeants?

Des députés: D'accord.

Le président: Merci.

Nous pouvons maintenant nous concentrer sur le sujet dont les témoins sont venus discuter avec nous.

Nous allons commencer par écouter votre déclaration liminaire, monsieur Case. Vous avez cinq minutes.

M. Chris Case (chef de service d'incendie, Association canadienne des chefs de pompiers): Merci, monsieur le président. Bonjour à tous.

Je m'appelle Chris Case. Je suis le chef des pompiers de la municipalité de Chatham-Kent, en Ontario, et le coprésident du Comité des marchandises dangereuses de l'Association canadienne des chefs de pompiers, ou ACCP, qui représente les 3 200 services d'incendie du pays.

Je suis accompagné par Mme Tina Saryeddine, Ph. D., directrice générale de l'ACCP. Nous apprécions l'invitation à traiter du transport de marchandises dangereuses par rail.

L'an dernier, à l'occasion du 10^e anniversaire de la tragédie de Lac-Mégantic, l'Association, en collaboration avec Transports Canada, a publié un résumé de l'état des recommandations formulées à la suite de la plus importante tragédie ferroviaire au Canada. Nous avons fourni à la greffière une copie de cet article.

Je soulignerai certaines des mesures prises, puis je parlerai de quelques-unes des vulnérabilités restantes et de nos recommandations en faveur d'une administration nationale des incendies et du renouvellement de l'équipement de préparation aux situations d'urgence.

Tout d'abord, l'ACCP tient à exprimer sa solidarité avec les habitants de Lac-Mégantic, les personnes décédées, les 1 000 pompiers qui sont venus les aider et toutes les collectivités qui ont vécu une tragédie d'une telle ampleur. Nous ne les oublions pas. Ils nous inspirent pour un avenir meilleur.

À cet égard, après Lac-Mégantic, le Bureau de la sécurité des transports, le BST, a formulé cinq recommandations. En 2023, trois d'entre elles ont été mises en œuvre et deux sont en cours de mise en œuvre en ce qui concerne la surveillance réglementaire et la gestion de la sécurité.

Le gouvernement a interdit les équipes composées d'une seule personne dans les trains transportant des marchandises dangereuses et il a établi de nouvelles normes pour rendre plus robustes les wagons-citernes transportant des liquides inflammables. Il a établi des règles plus strictes en matière de responsabilité en cas d'accident, abaissé les limites de vitesse dans les zones rurales et urbaines, et donné à Transports Canada des pouvoirs d'exécution plus importants.

L'ACCP a, de son côté, participé à l'élaboration du programme de formation intitulé « Intervention d'urgence canadienne lors d'incidents impliquant des liquides inflammables en transport », qui est disponible gratuitement. Les sociétés ferroviaires ont quant à elle mis au point des produits comme l'application AskRail, d'une grande utilité pour les premiers répondants.

Transports Canada a augmenté le nombre d'inspecteurs de la sécurité ferroviaire de 107 en 2013 à 155 en 2022, et quadruplé le nombre d'inspecteurs des marchandises dangereuses en le portant de 30 à 188. Le ministère a adopté l'ordre n^o 36 pour s'assurer que les autorités compétentes ont accès à l'information sur les marchandises dangereuses qui traversent leurs collectivités.

Le Centre canadien d'urgence transport, CANUTEC, effectue un travail important et nous le félicitons.

Les leçons de Lac-Mégantic ne sont donc pas restées lettre morte. Cependant, c'est une chose d'évaluer les problèmes du passé, c'en est une autre d'être proactif et de demeurer très vigilants en toute circonstance. Comme le BST l'a conclu à juste titre, la tragédie de Lac-Mégantic n'est pas attribuable à un seul problème, à une seule personne ou à une seule organisation, mais à une convergence de facteurs. Aujourd'hui, nous faisons face à la confluence de nouveaux défis.

La semaine dernière, près de 50 de mes collègues chefs des pompiers étaient à Ottawa. Ils ne sont pas venus ici pour parler de sécurité ferroviaire, mais ils auraient pu le faire. Ils ont évoqué des questions de protection-incendie et de sécurité des personnes dans les codes du bâtiment, l'utilisation d'explosifs, les feux de forêt et le changement climatique, les véhicules électriques et la construction rapide de logements comme autant d'exemples de la raison

pour laquelle le Canada a besoin de mettre en place une administration nationale des incendies. Non seulement chacune de ces questions comporte des risques, mais leur convergence pourrait constituer un désastre aux proportions tragiques dans les angles morts des décideurs politiques.

Le transport ferroviaire de marchandises dangereuses ne fait pas exception à la règle. Une autre tragédie ferroviaire impliquant des marchandises dangereuses peut-elle se produire aujourd'hui et comment pouvons-nous l'éviter ? Nous avons besoin à la fois d'une coordination nationale et d'un renforcement des capacités locales.

Dans ma région de Chatham-Kent, l'équipe de lutte contre les matières dangereuses la plus proche se trouve à Windsor, à 90 minutes de route. Des plans d'intervention d'urgence sont peut-être en place, mais je ne les ai pas encore vus. Dans d'autres villes et villages — jusqu'à 56 % d'entre eux —, l'équipement doit être mis à jour. C'est pourquoi nous demandons au gouvernement fédéral de relancer l'investissement dans les équipements de secours et de lutte contre les incendies par le biais d'un programme à frais partagés avec d'autres paliers de gouvernement. Il n'incombe pas au gouvernement fédéral d'acheter de l'équipement, mais c'est à lui de veiller à ce que le Canada soit bien équipé et bien préparé.

Au niveau national, les nouveaux risques doivent être coordonnés pour éviter les catastrophes de demain. Ils ne peuvent pas être étudiés en vase clos, par comité ou par département. Ils ne peuvent être étudiés uniquement à Ottawa ou de manière isolée. Il faut une approche globale, nationale et systématique et une supervision des questions de protection-incendie et de sécurité des personnes en coordination avec les experts des services d'incendie.

C'est ce qu'une administration nationale des incendies pourrait fournir. C'est ce que font d'autres pays. C'est ce dont nous avons besoin dans les circonstances. Ce n'est pas une question de compétence ou d'argent. Il s'agit de relier l'expertise en la matière et la coordination des politiques de manière proactive, et non rétrospective. C'est la recommandation la plus importante que nous vous adressons.

Nous vous remercions à l'avance d'en tenir compte. Nous vous remercions de votre attention et de votre temps.

Nous répondrons volontiers à vos questions.

● (1640)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Case.

Nous allons maintenant entendre la déclaration de M. Masterson, qui se joint à nous par vidéoconférence.

Monsieur Masterson, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Bob Masterson (président-directeur général, Association canadienne de l'industrie de la chimie): Merci, monsieur le président. Je suis heureux de prendre la parole devant le Comité au nom de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie.

Notre industrie des produits chimiques et du plastique est la troisième en importance dans le secteur manufacturier canadien, et le deuxième plus important expéditeur par rail. Environ 80 % de notre production canadienne est expédiée par rail, et nous prenons très à cœur les responsabilités qui nous incombent d'assurer la sécurité de la production, de la manutention et du transport de nos produits.

Nous ne nous contentons pas de respecter les exigences réglementaires. Nous les dépassons largement. Nous pourrions répondre à certaines de vos questions précédentes si vous jugez que c'est à propos.

Il y a 40 ans ce mois-ci, en réaction au déraillement de train survenu à Mississauga et à d'autres incidents, notre Association a lancé l'initiative Gestion responsable pour améliorer le rendement en matière de sûreté, certes, mais surtout pour bâtir la confiance des collectivités où nous exerçons nos activités et à travers lesquelles nos produits sont transportés. Actuellement, l'adhésion à notre Association est conditionnelle à la participation au programme Gestion responsable. Ce programme comporte une longue liste d'engagements en matière de sécurité du transport et, tous les trois ans, la conformité des entreprises membres à ces engagements fait l'objet d'un contrôle, y compris celui qui concerne la gestion des urgences dans les transports.

Deux éléments du programme Gestion responsable touchent plus particulièrement le transport des marchandises dangereuses.

Le premier, très clairement, est notre engagement à l'égard du droit du public de connaître et de comprendre les risques et les avantages associés aux produits transportés à travers leurs collectivités par train, par camion, par bateau ou par pipeline. En partenariat avec l'Association des chemins de fer du Canada, nous dirigeons le programme TRANSCAER, axé sur la sensibilisation des collectivités aux risques du transport et l'intervention en cas d'urgence. Les membres de TRANSCAER collaborent avec des fonctionnaires municipaux, des intervenants d'urgence, salariés ou bénévoles, ainsi que des riverains des voies de transport. Nous leur prêtons assistance pour la mise au point et l'évaluation de leurs propres plans communautaires d'intervention d'urgence.

Un des moments forts, ou si vous préférez une des cartes maitresses des séances de sensibilisation et d'éducation est le train de sécurité, une voiture convertie en salle de classe roulante. Ce train parcourt le Canada entre le printemps et l'automne et, dans les nombreuses collectivités où il s'arrête, il devient un point de convergence où les expéditeurs, les sociétés ferroviaires et les entrepreneurs en intervention d'urgence, les premiers répondants et les élus tissent des liens, échangent sur les marchandises transportées et réfléchissent ensemble aux mesures à prendre pour assurer leur gestion en toute sécurité. Des formations pratiques sont offertes aux premiers répondants et aux membres de la collectivité, de même que des activités de sensibilisation sur les produits transportés à travers la collectivité et les risques associés. Du soutien à la préparation est aussi donné aux premiers répondants appelés à intervenir en cas d'urgences impliquant les marchandises de nos membres.

Le plus important, et ce dont on nous parle constamment, est l'effet bénéfique du programme TRANSCAER sur le climat de confiance et l'établissement de liens entre les premiers répondants au sein des collectivités et de l'industrie. Qu'il s'agisse des transporteurs, des sociétés ferroviaires ou des entrepreneurs en intervention d'urgence, chacun connaît son rôle et celui des autres une fois qu'ils arrivent sur les lieux. Ils se sentent en confiance et ils savent que l'information qui leur est transmise est pertinente et juste.

Dans les dernières années, comme M. Case l'a dit tout à l'heure, le transport des marchandises dangereuses a beaucoup retenu l'attention. Une série de réformes réglementaires ont été apportées et c'est avec grand bonheur que nous et l'Association des chemins de fer du Canada avons constaté que plusieurs organismes étaient disposés à nous prêter main-forte pour poursuivre nos efforts de sensi-

bilisation dans le cadre du programme TRANSCAER en s'engageant à mobiliser et à former les premiers répondants. Les organismes qui nous ont emboîté le pas sont notamment Assistance d'intervention d'urgence du Canada, l'Association canadienne des chefs de pompiers, l'Alliance canadienne des entrepreneurs en interventions d'urgence, l'Association canadienne des carburants et Distribution responsable Canada.

Le second élément est l'obligation pour nos membres de faire appel uniquement à des professionnels agréés — un thème qui a été évoqué dans vos questions tout à l'heure —, dont le personnel est dûment formé et qui utilisent du matériel de manutention adapté aux marchandises expédiées par nos membres.

Le personnel d'intervention d'urgence n'est pas un groupe uniforme. Il existe des disparités sur les plans de la formation ou de l'accès au matériel requis pour intervenir en situation d'urgence mettant en cause les produits de nos membres.

Ces questions relèvent d'une autre initiative, le Programme de secours d'urgence-transport, ou TEAP. Nous en sommes en fait à la troisième version, appelée TEAP III. Grâce au TEAP et à nos partenaires, nous avons établi et maintenu un réseau national d'intervention d'urgence qui peut atténuer les impacts d'un incident de transport de produits chimiques de manière sûre et efficace partout au pays. Des normes s'appliquent et des contrôles de conformité sont effectués périodiquement. Les entrepreneurs en intervention d'urgence doivent être agréés. Le processus d'agrément permet d'assurer la pertinence et la qualité de la formation des personnes qui interviennent dans ce genre de situations d'urgence.

Nous collaborons avec beaucoup d'autres groupes, dont l'Association des chemins de fer du Canada, les deux sociétés ferroviaires de catégorie 1 et bien d'autres dans le cadre de ce processus.

Je suis très fier du travail que nous accomplissons pour assurer la sécurité du transport. Le nombre et la gravité des incidents rapportés par nos membres ont grandement diminué, mais la sécurité des transports, et particulièrement quand des marchandises dangereuses sont en cause, exige une vigilance et une volonté d'amélioration de tout instant. Nous tenons à souligner le travail du Comité et nous lui sommes reconnaissants de se pencher sur les activités de ce secteur.

● (1645)

Le transport des marchandises dangereuses est sans contredit le domaine où les politiques publiques ont subi le plus de changements et de réformes depuis une douzaine d'années. C'était nécessaire. L'esprit dans lequel Transports Canada, le gouvernement du Canada et les intervenants abordent cette transformation ne se retrouve dans aucun autre des domaines de politique publique avec lesquels nous sommes appelés à collaborer. Même la participation à cette discussion et les interactions au sein du Comité sont des expériences uniques pour nous. Vous devez garder à l'esprit que tous les intervenants concernés sont déterminés à faire progresser ce travail.

Nos activités bénévoles dans le cadre du programme Gestion responsable ne remplacent pas le processus réglementaire. Jamais vous ne nous entendrez prétendre le contraire. Toutefois, elles montrent très clairement qu'une industrie engagée peut établir et exiger des normes de rendement qui vont bien au-delà d'une réglementation qui répond aux attentes des Canadiens.

Merci de me donner l'occasion de participer à vos travaux. Je suis impatient de répondre à vos questions, et surtout à celles qui porteront sur les nombreuses améliorations de la sécurité ferroviaire et de la sensibilisation de la collectivité à cet égard.

Merci beaucoup de m'avoir accordé votre temps.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Masterson.

Notre discussion porte sur le transport ferroviaire, et j'ai mes propres sémaphores. J'ai oublié de mentionner au début de la réunion que le carton jaune indique qu'il reste 30 secondes et que, quand je lève le carton rouge, c'est pour vous indiquer de ne pas me forcer à vous couper la parole. Je ne le ferai pas par choix, mais je suis le gardien du temps.

Merci beaucoup, monsieur Masterson.

[Français]

Nous allons maintenant donner la parole au maire Yves Lessard.

Monsieur le maire, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Yves Lessard (maire, Ville de Saint-Basile-le-Grand): Merci, monsieur le président.

D'abord, je veux remercier et féliciter les membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités d'avoir entamé cette consultation. Je réalise aussi que le fait d'avoir entendu MM. Masterson et Case me permet de me situer entre les deux, puisque l'un produit les produits dangereux, tandis que l'autre intervient en cas d'incident ou d'accident.

J'aborderai trois points: la sécurité de notre communauté, la préparation aux situations d'urgence et l'importance d'accorder une attention particulière aux communautés rurales. Toutefois, je vais d'abord faire une mise en contexte.

Saint-Basile-le-Grand est une ville semi-urbaine qui compte 17 500 habitants et dont 78 % du territoire est agricole et protégé. Plusieurs convois de marchandises traversent chaque jour notre cœur villageois ainsi que l'ensemble de notre territoire, et ce, sans s'y arrêter. Plus de 500 villes et villages du Québec vivent la même situation.

Chez nous, les principales sources de danger résident dans l'absence d'information préventive sur les matières dangereuses transportées par train, ainsi que dans l'appréhension d'un déraillement de convoi en milieu urbain. Je pense que vous en avez la liste en main, mais voici quelques-uns des dangers qui guettent notre municipalité: la vitesse des convois de marchandises qui traversent notre municipalité; le nombre de wagons par convoi; les erreurs de signalisation, comme les barrières abaissées sans présence de train; les trains immobilisés sur la voie ferrée, scindant la ville en deux; et le transfert de matières dangereuses inconnues de la municipalité, alors que c'est elle qui doit intervenir en cas d'accident ou d'incident.

Depuis deux ou trois ans, la situation s'est aggravée. Il y a maintenant plus de vibrations causées par le passage de trains, et ce, jour et nuit. Il y a aussi le bruit lié aux claquements, qui est extrêmement dérangement. Même l'hiver, lorsque les fenêtres sont fermées, ce bruit est perceptible.

Aujourd'hui, il arrive fréquemment que l'on puisse compter plus de 200 wagons par convoi, et ce, sans connaître les matières dangereuses qu'ils contiennent, alors que ce sont les villes qui doivent intervenir d'urgence lorsqu'il y a un accident provoqué par l'activité ferroviaire sur leur territoire.

Outre les dommages possibles à long terme causés au solage et aux structures des maisons et des édifices publics, le territoire de Saint-Basile-le-Grand est littéralement scindé en deux par la voie ferrée. Le passage d'un long train peut rapidement créer un effet de cloisonnement et augmenter considérablement la congestion automobile, bloquant ainsi complètement la voie d'entrée et de sortie de la partie sud de la ville lorsqu'il y a une urgence médicale ou un incendie. Il devient donc impossible de sortir de la ville.

Le pire est aussi appréhendé, soit un déraillement exposant nos populations à des matières toxiques ou inflammables. La présence d'une voie ferrée en plein cœur d'une ville comme Saint-Basile-le-Grand entraîne des problèmes considérables, tant sur le plan de la sécurité et du bien-être des citoyens que sur celui de la fluidité du déplacement automobile et piétonnier.

Au cours des dernières années, un consensus s'est dégagé quant à la nécessité d'amener les entreprises ferroviaires à tenter d'éliminer le danger à la source. C'est notamment la volonté de l'Union des municipalités du Québec. Ce n'est pas simple, on doit le reconnaître, mais il y a sûrement des solutions. Pour ce faire, on doit prendre acte maintenant d'une réalité à laquelle nous nous heurtons quotidiennement et à laquelle il faut s'adapter: le train est le meilleur moyen de transport de masse des personnes. Le transport collectif est aussi un des meilleurs moyens de contrer les émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, il y a une incompatibilité d'usage entre les trains de passagers et les trains de marchandises. Pour répondre à votre question principale, je dirais aussi que nous devons nécessairement envisager des tronçons de voie ferroviaire exclusifs dans certains lieux pour chacun des usages, c'est-à-dire pour le transport de marchandises et le transport de personnes.

● (1650)

En conclusion, de nos jours, il n'y a plus d'obligation à ce que les convois de marchandises traversent les villes. Il fut une époque où le commerce agricole rendait nécessaire l'arrêt des convois dans toutes les municipalités, ou presque. Cette époque est maintenant révolue. Pourquoi ne pas élargir le spectre de possibilités qui pourraient rendre plus sécuritaire le transport des marchandises et, par le fait même, éliminer les dangers à la source? Nous pourrions vous faire certaines suggestions en répondant à vos questions.

Nous vous remercions de votre attention.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le maire.

[Traduction]

C'est M. Muys qui va ouvrir la période des questions.

Monsieur Muys, vous avez la parole pour six minutes.

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

Merci aux témoins d'avoir pris le temps de participer à nos travaux.

Mes premières questions s'adressent à M. Masterson.

Il y a quelques années, avant ma carrière politique, j'ai travaillé pour une société du secteur privé qui était membre de Gestion responsable. Je connais donc assez bien ce programme. Évidemment, comme c'est toujours le cas dans les industries et les organismes industriels, beaucoup d'acronymes sont utilisés, et vous nous en avez appris de nouveaux aujourd'hui.

J'aimerais vous entendre davantage sur l'initiative TRANSCAER. Quand vous l'avez lancée, quels étaient les objectifs? Est-ce que des points de référence ont été établis en 1985 pour permettre de mesurer les progrès?

• (1655)

M. Bob Masterson: C'est difficile de remonter jusque-là. C'est assez loin en arrière. Ce serait plus facile pour moi de parler de la situation actuelle et de ce qui s'en vient.

Quel était l'objectif? L'objectif général de Gestion responsable était de bâtir la confiance. L'adage veut que les gens ne s'intéressent pas à ce que vous savez tant qu'ils ne savent pas à quel point vous vous sentez concernés. Notre objectif est de faire comprendre aux collectivités où nous exerçons nos activités et à travers lesquelles nos produits sont transportés que nous nous sentons vraiment concernés, que nous savons ce qu'il faut faire ou non, que nous voulons avoir leur point de vue à ce sujet et que c'est possible d'y arriver. Et comme je l'ai dit, cela comprend le transport.

Les collectivités manquent de ressources, c'est clair. Ce n'est pas toujours au haut de leur liste de priorités parce qu'elles ont énormément de défis à relever. Notre devoir est de les aider à se préparer du mieux possible.

Ces dernières années, il a été particulièrement intéressant de constater l'attention accrue qui a été accordée aux collectivités où les premiers répondants sont des bénévoles. Une de nos initiatives récentes — le programme Gestion responsable évolue sans cesse, tout comme TRANSCAER — a été d'intégrer, avec le soutien du gouvernement du Canada, la réalité virtuelle au programme TRANSCAER. Quand ils mettent le casque de réalité virtuelle, les participants peuvent faire la visite et passer d'un module de formation à l'autre comme s'ils étaient réellement dans la voiture de train.

Le plus souvent, quand nous tenons un événement TRANSCAER dans une grande collectivité comme Sarnia ou London en Ontario, ou Medicine Hat en Alberta, l'objectif est de rassembler tous les premiers répondants pendant deux ou trois jours. Ils font des simulations de déraillement. Ils discutent avec les expéditeurs et les sociétés ferroviaires. Le programme est très chargé et les personnes qui cumulent un emploi à temps plein et leurs fonctions de pompiers volontaires n'ont pas de temps pour ces activités.

Nous essayons de nous adapter aux réalités du monde moderne et de faire en sorte que ces collectivités aient aussi accès à ces programmes. C'est un exemple.

M. Dan Muys: Avez-vous des paramètres ou des chiffres sur les succès du programme qui pourraient nous permettre d'évaluer...

M. Bob Masterson: Je pourrai certainement trouver des chiffres sur le nombre de collectivités que nous servons et le nombre de premiers répondants qui participent à nos activités chaque année. Je vais vous les transmettre après la réunion.

M. Dan Muys: Si vous pouviez les soumettre au Comité, ils nous seraient fort utiles.

J'aimerais maintenant parler d'initiatives pilotées par l'industrie ou d'initiatives proactives... Je sais qu'il y a une alliance avec l'Association des chemins de fer et que, bien entendu, cela concerne l'Amérique du Nord. Savez-vous s'il existe ailleurs dans le monde des modèles dont nous pourrions nous inspirer en matière de gestion des marchandises dangereuses transportées par rail?

M. Bob Masterson: Il n'y a pas de comparaison possible pour ce qui concerne la dépendance au transport par rail et le degré d'inté-

gration entre les États-Unis et le Canada. En Europe, il y a davantage de transport par barge, entre autres. C'est sur cela qu'il faut se concentrer... Il faut aussi tenir compte de la nature intégrée de notre économie et du réseau ferroviaire pour éviter que les mesures prises au Canada compliquent ou empêchent le transport transfrontalier des marchandises, ce qui ne serait dans l'intérêt de personne. Il faut viser une plus grande harmonisation et améliorer les aspects uniques au Canada.

Je n'ai aucun exemple précis en tête, mais je dirais, encore une fois, que le Canada est un chef de file. La série de réformes, comme le chef de service d'incendie l'a expliqué, qui ont été adoptées après la tragédie de Lac-Mégantic, et l'engagement des gouvernements de tous les paliers et de tous les intervenants de la chaîne de valeur du transport à faire le nécessaire pour empêcher qu'une telle chose se reproduise sont pris très au sérieux.

Nous avons emprunté ce qui se fait de mieux aux États-Unis sur le plan des normes applicables aux wagons-citernes et dans d'autres domaines. Prenons l'exemple des plans d'intervention d'urgence, dont nous pourrions parler plus en détail. Un des principaux appels à l'action lancés aux États-Unis après l'incident survenu à East Palestine visait à demander des explications concernant l'absence de plans d'intervention d'urgence comme ceux qui existent au Canada.

Du bon travail a été fait ici. Notre tâche est de réfléchir aux étapes suivantes, pas de nous plaindre que nous n'avons rien, que rien ne marche et que tout est mauvais. Il faut faire un état des lieux et déterminer comment nous pouvons continuer d'améliorer les choses en déployant tous les moyens en notre pouvoir.

M. Dan Muys: Merci pour ces éclairages.

Dans le temps qu'il me reste — je vais probablement devoir y revenir au prochain tour —, je vais m'adresser à M. Case. Vous avez parlé d'une administration nationale des incendies. Est-ce que vous songez à quelque chose comme la Federal Emergency Management Agency, la FEMA, ou à un autre genre d'instance?

• (1700)

Mme Tina Saryeddine (directrice générale, Association canadienne des chefs de pompiers): La FEMA est une structure beaucoup plus vaste. Les chefs de pompiers proposent une structure qui serait clés en main, accessible et mise sur pied rapidement. L'objectif est de favoriser les liens et la coordination entre l'expertise des services d'incendie et les priorités du fédéral en matière de politiques. Cela éviterait par exemple d'oublier les enjeux de protection-incendie et de sécurité des personnes dans les projets de construction rapide de logements. La United States Fire Administration est l'organe central. Elle fait partie de la FEMA. C'est ce genre d'organe de coordination que nous voulons mettre sur pied.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Muys.

Nous passons maintenant à M. Iacono.

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour six minutes.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, monsieur le président.

Mes questions s'adressent à la fois à M. Case et à M. Masterson. J'apprécierais des réponses brèves.

De nombreuses collectivités du Canada sont traversées par des lignes de chemin de fer transportant des marchandises dangereuses. En 2023, 1 235 événements de transport ferroviaire, dont 914 accidents, ont été signalés au Bureau de la sécurité des transports du Canada. Parmi les accidents, 87 étaient associés à des marchandises dangereuses et 6 ont donné lieu à un rejet de produit.

Après les événements de Lac-Mégantic, les collectivités qui sont actuellement traversées par des lignes de chemin de fer sont-elles au courant du type de marchandises qui y sont transportées? Si oui, sont-elles informées avant ou après le passage des trains?

M. Bob Masterson: Je dirai tout d'abord que la réponse est oui. Une des principales mesures adoptées après la tragédie de Lac-Mégantic a été ce qu'on appelle « l'ordre n° 36 », qui oblige les sociétés ferroviaires à informer, deux fois par année, les municipalités inscrites relativement aux marchandises dangereuses transportées sur leur territoire.

Est-ce qu'elles reçoivent cette information pour chaque envoi? Non, pas toujours en avance... Je vais y revenir. M. Case en a aussi parlé. C'est le premier élément. Chaque collectivité peut consulter la liste des marchandises qui traversent son territoire, et c'est elle qui décide comment cette information sera transmise à ses citoyens.

Le deuxième élément que M. Case a mentionné, qui a une grande importance, est l'application AskRail. Elle permet aux premiers répondants, ou à quiconque y est inscrit, de se renseigner sur un wagon-citerne. Par exemple, le maire qui se plaint qu'il ne sait pas ce que contiennent les wagons-citernes à une intersection... Il suffit d'entrer le numéro du wagon-citerne pour savoir ce qu'il transporte. Cette information est donc accessible.

Il a aussi été question de CANUTEK, qui fournit de l'information après le fait. Après un incident, on peut obtenir de l'information instantanée auprès du service CANUTEK, 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

Les premiers répondants, surtout ceux qui ont des compétences, et les gens... Je rappelle que des contrôles sont effectués sur une base régulière dans le cadre des plans d'intervention d'urgence. C'est une des exigences. En règle générale, les entreprises, ou quiconque est responsable du plan d'intervention d'urgence — ce peut être l'expéditeur, la société ferroviaire ou une entreprise de camionnage —, les entrepreneurs en intervention d'urgence et les premiers répondants qui interviennent sur les itinéraires de transport d'un produit en particulier se réunissent tous les ans pour rafraîchir leurs connaissances concernant ce produit ou cette substance chimique, ce qui est transporté et les méthodes d'intervention en cas d'incident.

Il y a beaucoup d'éléments, mais ce sont les principaux pour ce qui concerne l'accès à ce genre d'information.

M. Angelo Iacono: Monsieur Case, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Chris Case: Je trouve important de souligner que nous recevons de l'information deux fois par année au titre de l'ordre n° 36, et que nous l'utilisons dans le cadre de nos formations. Quant à savoir si nous sommes au courant de qui est transporté sur notre territoire sur une base quotidienne, la réponse est non.

Il faut souligner aussi que même si nous présumons que nous sommes en mesure d'intervenir de manière adéquate, c'est la municipalité qui établit le niveau de service pour le service des incendies, en fonction de ses besoins et de la situation, mais surtout en

fonction de son assiette fiscale. Malgré ce qu'on peut penser, la réalité est que les pompiers ne peuvent pas toujours accourir sur place et se mettre immédiatement au travail après un déraillement ou le rejet d'un produit chimique. La plupart...

M. Angelo Iacono: Désolé de vous interrompre, mais est-ce qu'il y a eu des améliorations depuis la tragédie de Lac-Mégantic pour ce qui est de la transmission d'information aux villes? Est-ce qu'il y a eu une certaine amélioration, ou est-ce qu'il reste encore beaucoup de progrès à faire? C'est ma première question.

J'en ai une deuxième. Les villes traversées par des lignes de chemin de fer sont-elles suffisamment outillées pour se doter de plans d'intervention d'urgence efficaces en cas d'incident?

• (1705)

M. Chris Case: Pour répondre à la première question, comme nous l'avons dit dans notre déclaration liminaire, il y a eu de nettes améliorations. Est-ce que les villes sont suffisamment outillées? Tout dépend de la ville. Certaines villes ont des équipes d'intervention hautement efficaces en cas d'incidents impliquant des matières dangereuses, alors que d'autres peuvent compter seulement sur une équipe de pompiers de base. C'est le niveau de service établi qui dicte ce qu'une ville peut faire.

Nous avons pris connaissance du témoignage de Transports Canada à la dernière réunion. J'ai entendu parler d'opérations d'évacuation massive dans un très court laps de temps. L'évacuation de vastes zones est très complexe. Je parle en connaissance de cause parce que j'ai participé à plusieurs opérations de ce genre.

Ce que je peux dire, c'est que la situation s'est améliorée, comme nous l'avons souligné aujourd'hui, mais qu'il reste beaucoup de progrès à faire, et notamment pour ce qui concerne la sécurité de nos collectivités.

M. Angelo Iacono: Quel rôle jouent les services de police des sociétés ferroviaires lorsqu'il y a un incident ferroviaire susceptible d'entraîner le rejet de marchandises dangereuses? Est-ce que leur rôle est le même dans toutes les villes ou est-ce qu'il varie en fonction du type de force de police en place?

M. Chris Case: Je peux parler seulement de la situation dans ma propre ville et de ce que les membres me rapportent. Les services de police ferroviaire sont notre premier point de contact. Normalement, ils nous joignent par la voie de notre centre de répartition policière. Encore une fois, cela dépend beaucoup de l'emplacement du poste de police et de la distance par rapport au lieu d'intervention. J'imagine que cela fait partie des plans d'intervention d'urgence...

La nature de notre continent entre forcément en ligne de compte. Il est à peu près impossible d'appliquer les mêmes normes à l'échelle du Canada et de l'Amérique du Nord. Les normes d'intervention ne peuvent pas être uniformes parce qu'il y a des différences entre les collectivités en ce qui concerne la langue, la topographie et bien d'autres facteurs variables.

M. Angelo Iacono: Merci, messieurs.

Et merci à vous, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Iacono.

[Français]

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

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Monsieur le maire, nous avons entendu dire que les compagnies de chemin de fer dévoilent aux villes, de façon annuelle ou semi-annuelle, les marchandises dangereuses qui traversent leur municipalité. Les villes ont aussi la possibilité de dévoiler au public les dix principales marchandises qui passent sur leur territoire. Cette façon de faire vous suffit-elle?

M. Yves Lessard: Non. Cette façon de faire sert de moyen de réconfort à ceux qui soutiennent que c'est suffisant. Toutefois, ça ne peut pas suffire, parce que, sur le plan opérationnel, ça ne mène à rien.

En effet, même si on connaît toute la liste des matières dangereuses qui peuvent transiter par la voie ferrée, c'est seulement lorsque survient un incident ou un accident, comme un déraillement, qu'on peut apprendre quelles matières se trouvent dans un train en particulier. Une liste préalable ne sert à rien, parce qu'on ne sait pas quelle matière est transportée ce jour-là. Il y a des dizaines de matières dangereuses, mais c'est seulement au moment où il y a un déversement qu'on sait comment intervenir. Toutefois, les municipalités ne peuvent pas se préparer à toutes les éventualités par rapport à toutes les matières toxiques, que ce soit en cas d'émanations ou en cas d'incendie. Par exemple, la façon dont il faut éteindre un feu dépend du type de matière.

Donc, cette façon de faire n'élimine pas le danger à la source. C'est quelque chose qui conforte ceux qui soutiennent qu'il n'y a pas de danger à partir du moment où on prend connaissance de la liste. Même si on dévoilait toute la liste aux citoyens, on ne serait pas plus avancé, car les citoyens seraient juste encore plus inquiets.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je pense que M. Chris Case a dit un peu plus tôt que la disponibilité de l'équipement spécialisé permettant de réagir à un incident variait d'une municipalité à l'autre, en fonction de ses capacités fiscales et de son budget. Par conséquent, même si des marchandises très dangereuses passent sur leur territoire, les villes n'ont pas nécessairement ce qu'il faut pour réagir de façon adéquate aux situations qui peuvent se présenter.

D'une certaine manière, il s'agit donc d'un transfert de risque puisque les villes ont maintenant la responsabilité de se prémunir contre de telles situations. De votre côté, trouvez-vous normal que les villes doivent assumer tout le risque?

• (1710)

M. Yves Lessard: Non, ce n'est pas normal. Il s'agit effectivement d'une activité économique portée par les producteurs et les transporteurs ferroviaires, mais ce sont les villes qui héritent du dégât et qui doivent intervenir lorsqu'il y a un incident ou accident.

Pour répondre à la première partie de votre question, on peut dire, comme M. Case, que la disponibilité de l'équipement spécialisé varie beaucoup d'une ville à l'autre, selon ses moyens. Même si une ville a beaucoup de moyens, elle joue un peu à la roulette russe puisqu'elle ne sait jamais à quel désastre se préparer. Ce désastre peut prendre différentes formes.

Par exemple, par le passé, nous avons connu le désastre des biphényles polychlorés. Lorsque c'est survenu, nous savions de quel produit il s'agissait, mais nous ne savions pas comment intervenir. Nous sommes intervenus avec de la mousse, mais ce n'était pas la bonne façon. Par conséquent, même si vous avez beaucoup de moyens financiers, des dizaines de matières dangereuses passent sur votre territoire et vous jouez un peu à la roulette russe, parce que vous ne pouvez pas vous prémunir contre tout.

M. Xavier Barsalou-Duval: On a parlé aujourd'hui des plans d'intervention d'urgence que les compagnies ferroviaires sont tenues d'établir en vertu de la réglementation de Transports Canada. Puisque ce ministère a un certain rôle de supervision, est-ce qu'à votre connaissance, votre municipalité a déjà eu des échanges avec Transports Canada sur sa capacité à faire face à des incidents ou par rapport au plan d'intervention d'urgence? Est-ce que Transports Canada a des échanges avec votre municipalité ou avec le service d'incendie sur ces choses-là?

M. Yves Lessard: Oui, mais on tourne en rond, parce que les mesures qu'on peut mettre en place sont des mesures pour réagir à un désastre. La plupart des secteurs économiques prévoient, en fonction de leur activité, des moyens pour pouvoir éliminer le danger à la source. Cependant, on ne peut pas faire ça dans le domaine ferroviaire, à moins de contourner les municipalités où la densité de population est importante.

En conclusion, je dirais que c'est comme donner un hochet aux municipalités, comme ce qui s'est passé à Lac-Mégantic. Cette dernière a payé un lourd tribut, par contre, et c'est seulement après un désastre qu'on met en place des mesures pour éviter que ça se reproduise. Pourquoi ne le fait-on pas dans les municipalités où ça peut arriver?

Le président: Merci beaucoup, monsieur le maire.

[Traduction]

Le prochain intervenant sera M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour six minutes. Nous vous écoutons.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je suis frappé par ces dernières observations et aussi par le fait qu'un grand nombre des améliorations que nous avons vues, comme l'ordre n° 36, sont écrites avec le sang de personnes qui ont perdu la vie dans des catastrophes. Je pense qu'à ce comité, nous essayons, par le truchement de cette étude, de nous tourner vers l'avenir et d'essayer de renforcer le système de protection sans que cela ne coûte la vie à nos voisins.

En pensant à ce que nous avons entendu au sujet de ces plans et de la préparation, je suis frappé par les mots de M. Case sur la géographie du Canada et la difficulté d'appliquer une réponse uniformisée dans l'ensemble du pays. Cela me touche particulièrement, car la région du Canada que je représente est constituée de collectivités rurales et éloignées, et pourtant, le volume de marchandises qui traverse nos collectivités est le même que celui qui passe par le centre-ville d'Edmonton. Il semble que le risque soit dicté par les produits et la capacité de réaction par l'assiette fiscale.

Pourriez-vous nous parler un peu des défis uniques auxquels les petits services de pompiers ruraux sont confrontés face aux volumes de marchandises dangereuses qui circulent dans nos villes?

M. Chris Case: Entre vous et M. Lessard, vous avez abordé la plupart des problèmes en cause.

Si vous parlez de votre propre région, ce sont des volontaires qui assurent le service.

Comme vous l'avez vu dans notre recensement, 56 % des services d'incendie sondés ont du mal à maintenir un équipement élémentaire de lutte contre les incendies, et ce, en raison de l'augmentation massive du coût des camions de pompiers au cours des deux dernières années et de l'augmentation du coût de la formation et de l'équipement de protection individuelle.

Ce dont nous parlons aujourd'hui, c'est d'une intervention hautement technique dans le cadre d'un incident très complexe portant sur des matières dangereuses, une situation qui mettrait à l'épreuve n'importe quel chef de pompiers.

En ce qui concerne les risques, vous avez tout à fait raison. Nous avons beaucoup parlé de préparation, de renforcement des wagons et de prévention des incidents, mais nous parlons aussi maintenant de l'inconnu.

Notre métier, c'est l'imprévisible. Nous sommes les personnes que l'on appelle en cas d'incident imprévisible, et il est vraiment difficile de maintenir un niveau de réaction de cette envergure sur une zone aussi étendue. Il serait également très difficile pour votre municipalité locale de financer l'échelle de réponse qui pourrait être nécessaire pour faire face à un incident aussi catastrophique.

• (1715)

M. Taylor Bachrach: Je voudrais poser une question sur ce qu'il en coûte pour fournir la capacité. En tant qu'ancien maire, je sais que les petites municipalités sont à la limite de leurs ressources. Les petits services des incendies sont mis à rude épreuve, comme vous venez de le mentionner, alors que bon nombre des entreprises qui expédient des marchandises dans nos collectivités ont des millions, voire des milliards de dollars de revenus.

Le coût ne semble pas équitablement réparti. Le coût d'intervention en cas de déversements industriels majeurs et d'incendies le long de la voie ferrée devrait-il être supporté par les contribuables municipaux? Est-ce juste?

M. Chris Case: Monsieur le président, si une usine chimique était construite dans votre région, le Règlement sur les urgences environnementales et les autres règlements fédéraux exigeraient que l'usine soit non seulement sûre, mais qu'elle dispose également de plans d'atténuation en cas de fuite à l'intérieur de l'usine. Ce n'est pas juste, parce que, maintenant, ce risque se déplace à grande vitesse dans différentes zones, et je concède également à M. Masteron qu'il est incroyablement difficile d'avoir une réponse qui puisse suivre ce risque.

Cependant, vous avez tout à fait raison. Dans de nombreuses régions traversées par ces camions, les premiers intervenants ne seront pas équipés. Ils ne seront pas formés, et c'est très difficile. Nous constatons que le recrutement de pompiers volontaires devient de plus en plus difficile en raison de l'évolution de la vie des gens et de leurs modalités de travail. Nous constatons également que, dans certaines provinces, il faut obtenir une licence de pompier de la même manière qu'un pompier à temps plein, de sorte que les coûts ne diminuent pas et que le niveau de réponse technique nécessaire pour un incident comme celui-ci serait extrême.

M. Taylor Bachrach: Compte tenu de tout cela, comment protéger les habitants des petites collectivités? Je pense à ma collectivité, Smithers. Elle porte le nom du président du chemin de fer. C'est une ville ferroviaire. Des centaines de personnes vivent le long de la voie ferrée. Elles vivent et travaillent à proximité immédiate des trains qui passent. Compte tenu des problèmes de capacité, comment pouvons-nous protéger leur vie?

M. Chris Case: D'une manière générale, il faut prévenir plutôt que guérir. Le travail en cours pour améliorer la sécurité doit être le moyen de traiter ce problème, mais il faut reconnaître que le risque ne menace pas seulement la vie, mais aussi la collectivité et l'environnement. Il doit y avoir un investissement qui est, au moins, une solution provisoire jusqu'à ce que les experts de l'industrie arrivent.

Je me rends compte que je ne réponds pas à votre question; il est très difficile d'y répondre.

M. Taylor Bachrach: Certains des scénarios les plus difficiles à évoquer sont les scénarios les plus pessimistes, qui ont des conséquences extrêmement graves. S'il s'agit de plusieurs wagons en feu au coeur d'une collectivité exposée au risque d'explosion due à l'expansion des vapeurs d'un liquide en ébullition, ou BLEVE, dont nous avons été témoins, est-il raisonnable de s'attendre à ce qu'il y ait une réponse qui permet d'éviter les pertes de vies humaines?

En tant qu'habitant, j'espère bien que oui, mais lorsqu'on examine les faits — le temps nécessaire pour évacuer, le nombre de personnes à évacuer et la capacité de la collectivité —, on a du mal à comprendre comment un petit service de pompiers pourrait évacuer les gens.

Le président: Je vous laisse répondre, monsieur Case.

M. Chris Case: Merci, monsieur le président.

Dans le cas d'un incident mettant en cause des matières dangereuses, le commandant des interventions a deux options très précises: éloigner les gens des matières dangereuses ou éloigner les matières dangereuses des gens. Au minimum, il doit y avoir une réponse qui donne lieu à une évacuation tangible. Cela passe par la formation, la sensibilisation et l'éducation de la collectivité, de sorte que les gens savent que ce genre de marchandises traverse la municipalité et quel est le plan d'évacuation. Il s'agit essentiellement — encore une fois, je parle d'un point de vue professionnel — de trouver un élément d'autoévacuation pour éloigner efficacement les gens des lieux.

Il est parfois presque impossible de trouver une équipe capable d'arriver et d'atténuer immédiatement un risque d'explosion due à l'expansion des vapeurs d'un liquide en ébullition ou quelque chose de ce genre. Il faut vraiment déverser autant d'eau que possible et éloigner tout le monde pendant une période pouvant aller jusqu'à 24 heures.

• (1720)

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Case.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Muys.

La parole est à vous, monsieur. Vous avez cinq minutes.

M. Dan Muys: Monsieur Case, vous avez dit, bien sûr, que la prévention par rapport à la réaction est évidemment ce qu'il y a de mieux. Lors de la dernière réunion, j'ai interrogé les fonctionnaires de Transports Canada au sujet de l'ordre n° 36 et de la fréquence à laquelle les collectivités sont informées de la nature de ce qui transite. Vous avez dit tout à l'heure que les données sont principalement utilisées à des fins de formation, parce qu'elles sont périodiques et qu'elles sont subséquentes. Je leur ai demandé s'il était possible d'obtenir des données en temps réel, et ils ne semblaient pas le penser.

Je me demande simplement ce qui serait optimal pour obtenir une fréquence de données qui vous donnerait une possibilité d'action et de préparation dans la veine de cette prévention, plutôt que de simplement recevoir quelque chose après coup à utiliser uniquement à des fins de formation. Qu'est-ce qui serait possible?

M. Chris Case: Savoir que quelque chose passe dans la région avec un préavis de quelques heures n'est peut-être pas très utile, mais si l'on disposait d'une analyse des tendances pour montrer que...

Je vais vous donner un exemple. Lorsque j'examine mes propres données liées à l'ordre n° 36, je constate qu'il s'agit essentiellement d'alcools. Nous avons une usine qui fabrique de l'alcool à Chatham-Kent, et nous avons l'habitude d'intervenir dans ce genre de produits. Puis nous avons commencé à voir une augmentation soudaine des batteries au lithium-ion.

Si Transports Canada pouvait nous informer de la mise en service prochaine d'une usine ou de la signature d'un contrat dans le cadre duquel nous pourrions commencer à voir différentes choses, cela pourrait être utile. Nous pourrions en fait prendre les devants et commencer à former les gens de manière proactive plutôt que réactive.

C'est une des suggestions que je ferais.

M. Dan Muys: Vous avez indiqué que l'Association canadienne des chefs de pompiers avait participé à la conception du Règlement sur les liquides inflammables après la tragédie de Lac-Mégantic. Il est évident qu'il y a eu des améliorations, et vous l'avez également indiqué.

Existe-t-il encore des lacunes ou des retards très évidents, ou des problèmes mineurs qui pourraient être résolus rapidement?

Mme Tina Saryeddine: Absolument. Comme l'a dit monsieur Case, il ne s'agit pas seulement de savoir où nous en sommes et quelles sont les recommandations après la tragédie de Lac-Mégantic; il s'agit aussi de relever des défis que nous n'avons jamais vus auparavant.

Monsieur Case a donné l'exemple des batteries de lithium-ion. Est-ce que cela fait même partie de ce qui est suivi?

C'est la raison pour laquelle les chefs de pompiers réclament une gestion nationale des incendies. Ils connaissent les risques. En fait, nous avons rencontré 56 pays au cours de l'été lors du Congrès mondial des pompiers. Ces questions doivent être mises en évidence, comme l'a dit monsieur Case, globalement et systématiquement. Elles ne peuvent pas rester dans notre angle mort.

Nous n'attendons pas des décideurs politiques qu'ils soient des chefs de pompiers. Nous attendons d'eux qu'ils soient des décideurs politiques. Ils ont besoin d'un mécanisme pour coordonner et obtenir l'expertise des services d'incendie, comme celui que nous avons la chance d'avoir ici aujourd'hui.

M. Dan Muys: Je vous remercie.

Monsieur Masterson, vous avez parlé du fait que vous vous concentrez sur l'avenir. Vous avez parlé, je crois, d'une technologie de réalité virtuelle. Cela me dépasse, mais j'ai eu l'occasion le mois dernier, dans un centre de formation de l'Union internationale des journaliers d'Amérique du Nord, ou UIJAN, de voir l'utilisation de cette technologie virtuelle pour former les gens sur l'équipement, ce qui m'a semblé intéressant.

Peut-être pourriez-vous nous parler un peu des nouvelles technologies et des innovations utilisées par votre association et ses membres, qui contribueront à modifier ce paysage à l'avenir.

Nous pouvons parler de ce qui a été fait dans le passé, mais il y a peut-être des technologies qui vont vraiment aider à faire avancer les choses et à les rendre plus sûres, simplement parce que nous en sommes là, c'est-à-dire 40 ans après le début de la Gestion responsable.

M. Bob Masterson: Je vous remercie.

J'encourage certainement le Comité à parler directement avec le secteur des chemins de fer. Il y a eu un certain nombre de remarques ici qui sont tout simplement fausses. Elles sont la véritable force motrice de la sécurité ferroviaire. Si vous prenez l'équipement et les dépenses que le CN et le CPKC ont consacrées à l'amélioration de la sécurité ferroviaire, ils sont les mieux placés pour en parler.

Ce que je dirais, c'est que le travail de préparation, de prévention et de réaction à une situation d'urgence n'incombe pas uniquement aux municipalités. L'industrie, depuis les expéditeurs jusqu'aux fournisseurs de services ferroviaires et aux services d'intervention, assume une grande partie de ces coûts. Pour les petites collectivités, lorsque vous vous adressez aux compagnies ferroviaires, demandez-leur comment elles prépositionnent le matériel d'intervention d'urgence afin qu'il soit disponible dans les cas où il faut plus de temps pour arriver sur place.

Il y a beaucoup de travail. C'est du bon travail. Nous sommes tous concernés. Ce n'est pas une situation où l'industrie et les chemins de fer en particulier essaient d'échapper à leurs obligations. Je pense que les deux compagnies ferroviaires de classe 1 du Canada sont d'incroyables chefs de file en matière de sécurité ferroviaire.

Il y a toujours plus à faire, mais elles travailleront avec vous pour y parvenir. N'hésitez pas à leur parler directement.

• (1725)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Masterson.

Nous passons maintenant à M. Badawey.

Vous avez la parole pour cinq minutes, monsieur.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Chef, j'aimerais approfondir un peu plus le sujet de la planification globale et des protocoles dont vous êtes partie. Très franchement, lorsque vous voyez le groupe ici aujourd'hui, il s'agit pour la plupart de personnes qui seraient autrement autour de la table lors de situations de ce genre.

La prévention est primordiale, et avec elle vient l'atténuation de l'effet des catastrophes, chose dans laquelle ce gouvernement a investi au cours des trois ou quatre dernières années, tant du point de vue opérationnel que de celui des capitaux, ce qui est extrêmement important.

Sur le plan opérationnel, les équipes d'intervention en cas d'urgence chimique sont également importantes; elles évaluent les risques au sein de la municipalité, ce sur quoi je reviendrai dans un instant, et reconnaissent, comme on vient de le dire, les secteurs bien équipés — chemins de fer, industrie, etc. — du point de vue de l'équipement ou de la planification générale avec les équipes d'intervention en cas d'urgence chimique qui font partie de la collectivité.

Ce qui est également important, c'est le capital, et quand je dis le capital, je veux dire qu'il faut vraiment prendre en considération la planification secondaire et reconnaître que si un train fuit, le produit peut s'infiltrer dans le réseau d'aqueduc, et donc reconnaître à quel point il est important que les ingénieurs de la ville, les services publics et autres fassent également partie du processus, en ce qui concerne la coordination, la formation et la communication.

Comment informez-vous le public? En général, tout est calme à trois heures du matin, alors comment le public est-il informé qu'il ne doit pas boire l'eau le lendemain? Bien sûr, il y a des plans et des protocoles qui s'y rattachent.

Cela dit, je vous demande, monsieur le chef, de nous expliquer le processus. Premièrement, qui devrait être à cette table? Deuxièmement, donnez-nous un exemple des modèles de prévention auxquels vous participez avec ces personnes. Troisièmement, jusqu'où allez-vous avec les personnes que vous incluriez autrement à cette table, y compris non seulement les intervenants d'urgence évidents, mais d'autres aussi dans les opérations de la ville, les secteurs de compétence et autres qui sont particulièrement pertinents dans ces situations précises? Et d'ailleurs, qu'en est-il du capital nécessaire pour payer tout cela?

M. Chris Case: Nous entrons ici dans deux domaines très différents. Il y a l'intervention d'urgence et la gestion des urgences. Dans de nombreuses régions, le chef des pompiers est à la fois coordonnateur de la gestion des urgences et chef des pompiers.

En cas d'incident, l'intervention d'urgence est immédiate. Le niveau d'intervention est déterminé par le conseil, que ce soit la lutte contre les matières dangereuses, des opérations techniques ou simplement la conscientisation. Par conscientisation, on entend déterminer ce qui est en feu, ce qui est en cause et appeler de l'aide. C'est à peu près tout ce qu'ils peuvent faire, et ils peuvent ensuite procéder à des évacuations, etc.

Si le feu commence à toucher un grand nombre de personnes, comme vous le savez, le maire peut déclarer une situation d'urgence. Un centre d'opérations d'urgence est créé, et c'est à ce moment-là que l'on fait appel aux partenaires de l'industrie. Tous les partenaires de la collectivité, comme le directeur des personnes sous contrôle, la police, les services médicaux d'urgence, les pompiers et tous les services municipaux. Même certains organismes de charité se retrouvent à la table pour essayer de gérer l'incident et de soutenir les opérations en cours.

C'est énorme, et je parle en tant que personne qui a eu trois urgences en cours simultanément, cela paralyse pratiquement la municipalité, et tout le monde ne travaille que pour faire face à une urgence. Cela prend énormément de temps et a un impact considérable sur tout le personnel, sans parler du traumatisme réel que cela entraîne pour la collectivité.

Pour répondre à votre question, cela dépend beaucoup de ce à quoi nous avons affaire.

Je dirai une chose. Lorsque la tragédie de Lac-Mégantic s'est produite, j'étais encore au Royaume-Uni. Nous l'avons étudiée en tant que pompiers et je me souviens avoir vu un pompier dire qu'il était arrivé devant un mur de feu et qu'il n'y avait rien à faire. Il n'y a rien qui provoque plus un sentiment d'impuissance dans l'esprit d'un pompier que d'arriver sur les lieux d'un incident sans pouvoir faire quoi que ce soit.

C'est le problème auquel on est confronté. Nous pouvons avoir toutes les questions de sécurité que nous voulons et nous pouvons avoir tous les plans de sécurité, mais dans le laps de temps qui s'écoule entre le moment où l'incident se produit et celui où nous prenons le contrôle de la situation, c'est là que le temps appartient à la collectivité.

• (1730)

M. Vance Badawey: Merci, monsieur.

Parfois, nous devons reconnaître la réalité de la situation dans laquelle nous nous trouvons en ce qui concerne le financement. Je sais qu'à mon époque, lorsque je participais à certaines de ces situations, j'avais à ma droite mon greffier et à ma gauche mon directeur des services généraux, ce qui incluait les finances, et il y avait des décisions qui devaient être prises à la volée en ce qui concerne les finances.

Ma question est la suivante: selon la capacité de l'administration, de la collectivité, un soutien financier est-il nécessaire suivant les circonstances particulières, tout d'abord sur le plan des opérations, puis, essentiellement au préalable, sur le plan financier? Le gouvernement fédéral, ainsi que les provinces et les territoires, peuvent-ils participer afin que ce ne soit pas simplement le contribuable qui paie l'impôt foncier ou les taxes d'aqueduc et d'égout qui est responsable?

M. Chris Case: Ce que je peux vous dire, c'est parmi les trois services d'urgence de ma région, la police est toujours très bien financée, parce que c'est très politique. La police reçoit généralement beaucoup de subventions, et elle n'est pas particulièrement alourdie d'équipement. Lors d'un incident, il se peut qu'un agent arrive en voiture. Les services médicaux d'urgence sont financés à 50 % par la province de l'Ontario. Dans le cas d'un incendie domiciliaire, il est probable que ce soit un camion d'une valeur de 8 millions de dollars qui se présente, et tout cela est à la charge du contribuable, jusqu'au dernier sou.

Comme nous l'avons dit dans notre déclaration liminaire, nous devons commencer à trouver des moyens d'acheminer du matériel sur les lieux et de maintenir nos pompiers équipés afin qu'ils puissent faire face à toutes sortes d'incidents, et pas seulement aux énormes incidents dont nous parlons aujourd'hui.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Monsieur le président, ai-je dépassé mon temps de parole?

Le président: Vous avez largement dépassé votre temps, monsieur, mais je ne voulais pas interrompre M. Case. Il a soulevé des points très valables et intéressants pour le Comité.

[Français]

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

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je vais poursuivre un peu sur les commentaires de M. Masterson, de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie. Il a dit que des faussetés auraient été véhiculées, voulant que l'entière responsabilité concernant les risques et les coûts repose sur les municipalités.

Monsieur Lessard, je vais peut-être poser ma question différemment.

À votre connaissance, la compagnie ferroviaire dans votre région, qui fait le transport de marchandises dangereuses, a-t-elle déjà assumé les coûts de casernes de pompiers? A-t-elle déjà assumé des coûts pour de l'équipement? Est-ce qu'elle paie pour les pompiers qui sont en fonction?

Je ne sais pas s'il s'agit du Canadien National ou du Canadien Pacifique dans votre région. Je présume qu'il s'agit du Canadien National.

Je ne suis pas spécialiste de la façon dont cela fonctionne, en général. Toutefois, à ma connaissance, les compagnies ferroviaires contribuent peut-être à la formation ou à l'information qui vous est donnée. Cependant, votre municipalité assume-t-elle tous ces autres coûts, ou est-ce que les compagnies ferroviaires y participent également?

M. Yves Lessard: Non. Ce sont les municipalités qui assument ces coûts.

Je dois reconnaître une chose. Nos corps de pompiers sont très bien formés. Ils font un bon travail lorsqu'un incident ou un accident arrive. Les municipalités sont aussi capables d'aller de l'avant en fonction de leurs besoins et de réagir à un incident ou un accident.

Cela dit, ce n'est pas seulement la question des coûts qui me préoccupe. Ce que j'entends, c'est qu'on se soucie de réagir à un accident ou à un incident, mais qu'on se soucie peu ou pas d'éviter qu'un tel incident ou accident arrive.

En effet, on se sent à l'aise de dire qu'on peut fournir une liste des matières dangereuses à la Ville. Comme je l'ai expliqué, on pourrait faire la même chose pour les citoyens et leur fournir une liste des matières dangereuses. Cependant, ce n'est pas cela qui va éviter un accident ou un incident. Que font les compagnies ferroviaires ou les entreprises qui font transiter des matières dangereuses par train pour éviter qu'un incident ou un accident arrive? Que font-elles à la source?

M. Xavier Barsalou-Duval: Je trouve que le point que vous soulevez est excellent, mais je voudrais revenir, malgré tout, à la question des coûts. À votre avis, le partage des coûts est-il équitable?

M. Yves Lessard: Non, il n'est pas du tout équitable parce que ces compagnies n'y participent pas. Notre municipalité, quant à elle, participe notamment à l'entretien de la voie ferrée aux passages à niveau, là où les autos transitent, et en assume les coûts. Toutefois, les compagnies ferroviaires et les compagnies qui font transiter des produits dangereux sur notre territoire ne partagent pas les coûts des pompiers, ou encore de la gestion de situations qui concernent la Ville comme telle.

• (1735)

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup, monsieur le Lessard.

Le président: Merci, monsieur le maire.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Bachrach, pour deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur Casey, vous avez décrit des situations dans lesquelles il n'est tout simplement pas possible pour les services d'incendie lo-

caux de s'attaquer à un incendie, de se rendre sur place et d'intervenir directement, lorsqu'il faut en plus évacuer les gens. Il faut que les gens s'évacuent d'eux-mêmes.

Il me semble que cela est rendu plus difficile par la distance d'intervention recommandée, qui est de 450 mètres.

J'ai parlé à un chef de pompiers local qui a évoqué le défi que cela représente pour eux, car les personnes dans ce rayon sont leurs voisins, et il sera très difficile de les retenir lorsqu'ils connaissent des personnes qui travaillent dans les bâtiments situés à proximité de la voie ferrée.

Quelle serait une pratique exemplaire pour alerter les gens et les évacuer rapidement lorsque les premiers intervenants ne peuvent pas s'approcher suffisamment pour cogner à leur porte?

M. Chris Case: Il est très difficile d'établir une pratique exemplaire, car, là encore, cela dépend de la géographie et d'autres facteurs de ce genre. Il est possible d'alerter les gens par... Nous avons utilisé des systèmes 911 inversés, des systèmes d'alerte par téléphone portable. Nous pouvons également lancer des alertes fédérales et provinciales sur les téléphones de tout le monde, mais, là encore, cela prend du temps.

D'après mon expérience, le moyen le plus efficace d'évacuer les gens est de frapper à leur porte et de leur dire: « Vous devez partir ». Les gens verront quelque chose sur leur téléphone, et lorsqu'ils verront ce visage de confiance à la porte... J'ai vu des pompiers et des agents de police supplier les gens de quitter leur domicile. Nous ne pouvons forcer personne à quitter son domicile.

Pour ce qui est des pratiques exemplaires, ce serait vraiment intéressant, d'un point de vue fédéral, de savoir quelle serait la meilleure façon de procéder sur une zone plus large, mais j'accepte le point de vue de votre chef: certaines des distances d'évacuation mentionnées dans le Guide des mesures d'urgence sont stupéfiantes. Nous parlons de kilomètres, surtout la nuit, quand les gens dorment. C'est un défi considérable.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le maire, je me demande si je pourrais vous demander, d'après votre connaissance de votre collectivité et ce que vous avez entendu lors de ces réunions, si vous estimez que vos habitants sont suffisamment protégés contre les incidents majeurs mettant en cause des marchandises dangereuses.

[Français]

M. Yves Lessard: La réponse est non. Ils ne sont pas bien protégés.

Le président: Merci beaucoup. Vous avez bien fait ça, monsieur Bachrach.

Merci beaucoup, monsieur le maire.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Lawrence. Vous avez cinq minutes, monsieur.

M. Philip Lawrence: Merci beaucoup.

J'ai écouté attentivement les témoignages et je pense avoir relevé un écart assez important entre ce que dit M. Masterson et ce que disent le maire et le chef. Je tiens à être clair: je ne blâme personne. Je veux simplement aller au fond des choses et, je l'espère, contribuer à résoudre ce problème.

Je commence par vous, monsieur Masterson. Pensez-vous qu'il serait utile — si, en fait, un de ces événements lourds de conséquences devait se produire — que les premiers intervenants disposent de renseignements concernant les substances potentiellement dangereuses qui pourraient être fabriquées par vos membres? Vous pourriez peut-être nous dire, si vous le voulez bien, en quoi se distinguent quelques-uns des produits chimiques les plus dangereux qui seraient fabriqués par vos membres et comment y réagir.

M. Bob Masterson: Pour commencer par votre première question, en ce qui concerne l'écart que vous avez mentionné, je ne pense pas qu'il y ait d'écart; je pense que nous parlons de beaucoup de choses différentes et qu'elles s'entremêlent. Nous entendons parler de prévention, puis de réaction.

Ce que je disais à propos de qui supporte le coût de la prévention, c'est que des millions de dollars ont été dépensés — des dizaines de millions — pour moderniser les nouveaux wagons afin de garder le produit à l'intérieur. Je crois qu'on nous a dit qu'il y avait eu 2 000 violations du Règlement, mais seulement — qu'ai-je entendu? — huit d'entre elles ont entraîné une libération du produit. C'est huit de trop, mais c'est grâce à l'équipement mis en place, aux normes applicables aux wagons-citernes, aux investissements réalisés par les compagnies ferroviaires sur... Par le passé, de nombreux incidents étaient dus à la surchauffe des roulements. Cela a presque disparu grâce aux boîtes installées. Chaque wagon, chaque roulement, est testé ou signalé. C'est là qu'il y a un écart. Beaucoup d'argent est consacré à la prévention. Ne perdez pas cela de vue.

M. Philip Lawrence: Ce que j'essayais de comprendre, c'est qu'il semble, d'après votre témoignage, que votre industrie fournit des renseignements sur le contenu de divers trains de marchandises, etc., mais il ne semble pas que ces renseignements soient très utiles, si je puis être franc, à nos premiers intervenants. Je cherche simplement à combler cette lacune. Il est certain que, parmi les produits chimiques que vous avez, différents produits chimiques nécessiteraient des réponses différentes et surtout, peut-être, pourraient agir différemment sur les premiers intervenants qui se précipitent sur les lieux pour sauver des vies.

• (1740)

M. Bob Masterson: J'ai trois réponses rapides à faire.

Tout d'abord, il y a eu une erreur tout à l'heure. Ce ne sont pas les chemins de fer qui préparent les plans d'intervention d'urgence, les PIU. Ce sont les producteurs ou les importateurs de la substance réglementée qui préparent les PIU et la manière dont ils doivent être appliqués. C'est là un renseignement important à connaître pour bien comprendre.

Encore une fois, le PIU mentionnera les moyens de confinement, qui varieront en fonction de la marchandise en question. Il est certain que vous souhaiterez peut-être vous pencher un peu plus sur les risques d'inhalation des substances toxiques et sur quelques substances — que ce soit l'ammoniac, le chlore ou l'oxyde d'éthylène — et sur la manière de les gérer.

Une des choses à retenir, lorsqu'il s'agit de prévention — et c'est également très important —, c'est que, lorsque l'industrie a le choix, elle n'expédie pas ces produits. Si vous fabriquez de l'oxyde d'éthylène et que vous avez un client qui veut le transformer en un autre produit, devinez quoi? Vous allez vous installer sur le site en question, de sorte qu'il n'est pas nécessaire de l'acheminer sur les voies ferrées.

En revanche, lorsqu'il s'agit d'agriculture et qu'il faut déplacer de l'ammoniac anhydre, ou de traitement de l'eau pour les municipalités, ces marchandises doivent être déplacées. Il y a des risques résiduels qui ne peuvent être surmontés, mais les questions sont les suivantes. Prenons-nous davantage de mesures de prévention et sommes-nous mieux préparés à réagir? Ce sont deux questions différentes, et elles sont toutes deux très importantes pour les travaux de ce comité.

M. Philip Lawrence: Merci, monsieur Masterson.

Je reviens au chef des pompiers, M. Case. Ce que j'essayais de faire comprendre — et peut-être sans succès avec M. Masterson — c'est que je trouve assez troublant que vos pompiers se rendent éventuellement sur une scène explosive ou même simplement sur une scène qui pourrait être dangereuse, et qu'ils n'aient pas de renseignements immédiats sur ce vers quoi ils se dirigent. Tout d'abord, je tiens à préciser que je vous ai bien compris sur ce point.

M. Chris Case: Cela dépend beaucoup de l'appel. S'il s'agit d'un déraillement et d'un accident, un appel au 911 sera fait et les renseignements seront essentiels. Le répartiteur enverra alors une équipe de pompiers sur les lieux d'un déraillement où des produits chimiques sont susceptibles de se trouver.

Il se peut que la compagnie ferroviaire appelle et dise exactement de quoi il s'agit et « nous avons des plans en place », mais lorsqu'on regarde où cela pourrait se produire, ce qu'il pourrait y avoir autour, les différences... Il y a tellement de variables qu'il serait vraiment difficile d'avoir un plan propre à cet incident précis, s'il devait se produire à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit.

M. Philip Lawrence: Comme M. Masterson, je pense que vos membres sont extrêmement utiles sur ce plan. Il ne s'agit pas d'un seul produit chimique. Il peut y avoir plusieurs produits chimiques qui se mélangent, ce qui peut créer des circonstances tout à fait différentes, et les pompiers ont beau s'entraîner, ils n'ont aucun moyen de comprendre cela.

Je pense que je vais m'arrêter là. J'ai une autre série de questions. Je reviendrai vers vous, messieurs. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

[Français]

Monsieur Lauzon, la parole est à vous pendant cinq minutes.

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

J'aimerais remercier tous les témoins d'être des nôtres. C'est un dossier qui me touche personnellement.

Monsieur Masterson, lorsque j'étais président de la Commission de la sécurité publique de la Ville de Gatineau, lors des travaux sur un système de transport en commun, nous avons étudié six intersections problématiques et nous avons rencontré les acteurs du milieu. Nous avons même rencontré des représentants du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral, dont le Bureau de la sécurité des transports du Canada, le BST.

Cependant, je ne me souviens pas d'un moment où un organisme comme le vôtre, soit l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, a été impliqué dans tout le processus. Y a-t-il un manque de communication, ou avez-vous plutôt l'habitude de traiter avec les villes par l'intermédiaire de Transports Canada ou du BST pour émettre vos recommandations et vous impliquer dans le processus d'acceptabilité sociale auprès de la population?

[Traduction]

M. Bob Masterson: Oui, en tant qu'association de producteurs, nous traitons avec les décideurs, les organismes de réglementation et les législateurs. Les entreprises individuelles traitent avec les municipalités des incidents concernant leurs marchandises et de la façon de s'y préparer.

Nous faisons un certain travail collectif. J'ai mentionné le travail concernant le TRANSCAER et le Programme d'aide d'urgence au transport, qui est collectif au sein de notre association. Dans le passé, nous avons visité Gatineau, Ottawa et de nombreuses municipalités représentées dans cet appel. Cela se fait par l'intermédiaire de l'Association, mais, encore une fois, c'est l'expertise de nos sociétés membres, des chemins de fer et des intervenants d'urgence qui est mise à contribution.

• (1745)

[Français]

M. Stéphane Lauzon: J'ai une question complémentaire. Dans le processus entourant un projet, faites-vous partie intégrante des solutions pour assurer l'acceptabilité sociale de l'implantation d'un nouveau système dans un réseau?

[Traduction]

M. Bob Masterson: C'est un secteur d'activités très réglementé, et très peu d'activités sont aussi réglementées que le transport de marchandises dangereuses. Le régime est très rigoureux. Je me répète, mais il faut l'améliorer pour l'avenir et nous sommes tous d'accord.

Nous collaborons avec Transports Canada, au sein de ses comités sur les marchandises dangereuses, afin de réunir le secteur et de réagir aux propositions. Je ne pense pas que si vous posiez la question à Transports Canada, on ferait état d'une résistance du secteur à l'égard de ces mesures, autant chez les expéditeurs que chez les transporteurs. La question est de savoir comment le faire d'une manière qui soit réellement réalisable.

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Monsieur...

[Traduction]

M. Bob Masterson: La question a été soulevée — si vous me permettez d'ajouter une petite chose, encore une fois — au sujet de l'information disponible. Nous devons féliciter les groupes, comme l'Association des chemins de fer du Canada et ses membres qui ont installé l'application AskRail sur leurs téléphones afin que les premiers répondants, lorsqu'ils voient un numéro de wagon, puissent le saisir immédiatement. Ils sauront quel produit il contient; ils sauront s'il est plein ou vide, et l'application les reliera immédiatement à d'autres renseignements dont ils ont besoin, y compris les personnes à appeler et les consignes du CANUTEC sur la manipulation de ces marchandises en toute sécurité. L'application donne accès à une foule de renseignements.

Nous pourrions faire mieux, mais ne tenons pas pour acquis qu'il n'y a pas d'information ou que le secteur ou les transporteurs ferroviaires essaient de garder le secret. Ce n'est pas le cas.

M. Stéphane Lauzon: Ce n'est pas le cas, monsieur Case.

Des députés: Ha, ha!

M. Stéphane Lauzon: J'ai une question toute simple à vous poser.

[Français]

Je représente les petites municipalités. Ma circonscription en compte 41, et on y trouve plusieurs industries. Des matières chimiques circulent sur le territoire. Il y a aussi des pompiers volontaires à peu près partout.

Par contre, on ne peut même pas construire un immeuble à logements de deux ou de trois étages, parce que ces pompiers n'ont pas la formation pour se servir d'une grande échelle; en fait, ils n'ont même pas de tel camion.

On parle de sensibilisation, de formation et de coordination nationale pour ces petites municipalités. Pourtant, je ne peux pas m'imaginer l'écart entre la réalité et où on devrait aller. Quel est le rôle du gouvernement? Que peut-on faire concrètement pour arriver le plus près possible de ce qui est proposé? Ce travail prendra beaucoup de temps.

Mme Tina Saryeddine: C'est une question très importante. Nous voulons vous parler d'une administration nationale des incendies.

Pour le moment, c'est presque impossible.

[Traduction]

En raison de l'échelle, il est difficile de prévoir tous les problèmes qui surgiront dans les angles morts. Nous devons mieux faire participer le secteur de lutte contre les incendies dans ce type de planification.

Oh, je vois votre carton rouge, alors...

Le président: Je vous accorde 10 secondes de plus.

Mme Tina Saryeddine: Notre meilleure recommandation est celle d'une administration nationale des incendies, et nous serions heureux de fournir au Comité de plus amples renseignements.

Merci de votre attention.

Le président: Je vous remercie. N'hésitez pas à nous soumettre tout renseignement complémentaire que vous souhaiteriez que nous considérions comme un témoignage.

[Français]

Merci, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Nous cédon la parole à M. Lawrence.

Monsieur Lawrence, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Philip Lawrence: Je vous remercie.

Je vais revenir à sujet que j'ai abordé tout à l'heure.

L'un des éléments soulevés concernait les batteries. Il est évident qu'avec la croissance du secteur des voitures électriques et des autobus électriques, il va y avoir des batteries massives et des quantités massives de batteries sur les voies ferrées.

Nous avons tous vu des vidéos de pompiers essayant d'éteindre la batterie d'un seul véhicule qui finit par se rallumer. Quelle formation ou quelles ressources Transports Canada vous a-t-il fournies? Le gouvernement fédéral vous a-t-il apporté son soutien en ce qui concerne ces batteries?

• (1750)

M. Chris Case: En ce qui concerne les batteries au lithium-ion, quelqu'un m'a fait remarquer un jour que si vous demandez à cinq pompiers leur avis sur la façon de combattre l'incendie d'une batterie au lithium-ion, vous obtiendrez huit réponses différentes. Nous ne disposons pas d'une seule directive sur la manière de procéder.

Outre le fait que cette batterie est transportée par wagon et qu'elle traverse des collectivités, toute la question des batteries au lithium est l'un des principaux sujets dont mes 50 collègues ont parlé il y a deux semaines lorsqu'ils sont venus vous rendre visite, à vous et à vos collègues. Ce n'est qu'un exemple de l'inconnu qui se profile à l'horizon et dont nous ne comprenons pas encore toutes les ramifications, et cela vaut pour tous les services d'incendie — pas seulement les petits services de pompiers volontaires, mais aussi les plus grands.

Dans toutes mes conversations avec des chefs des pompiers, les batteries au lithium-ion reviennent sur le tapis — la prévention du cancer, les batteries au lithium-ion et les modifications du Code de prévention des incendies. C'est toujours l'un des premiers sujets que nous abordons, parce que ce que nous détestons, c'est de ne pas savoir comment faire face à quelque chose et, dans une certaine mesure, les batteries au lithium-ion sont une grande inconnue à l'heure actuelle.

M. Philip Lawrence: Compte tenu du grand nombre de batteries lithium-ion qui vont se trouver sur nos voies ferrées et sur nos routes, nous ne disposons pas actuellement d'une norme fédérale sur la manière de les traiter. Est-ce exact?

Ce n'est pas un reproche, soit dit en passant. Je pense simplement qu'il s'agit d'un problème que nous devons résoudre.

M. Chris Case: Nous nous fions beaucoup à la National Fire Protection Association aux États-Unis.

Elle commence à élaborer des normes, mais du point de vue d'un chef de pompiers, l'une des raisons pour lesquelles l'idée d'un administrateur national des incendies me plaît, c'est que c'est la question que votre administrateur vous poserait dans le cadre de la politique: « Discutons de la manière dont nous allons procéder et transmettons ces orientations à tous les chefs de pompiers ». Une fois que nous savons à quoi nous avons affaire et ce que nous devons faire, croyez-moi, nous pouvons alors aller chercher des fonds auprès de qui que ce soit pour essayer d'obtenir l'équipement dont nous avons besoin.

Nous ne cessons de le répéter, mais tout revient à cela. Il faut qu'une seule personne à l'échelle fédérale puisse conseiller les décideurs politiques et apporter cette perspective afin de prévenir ces lacunes.

M. Philip Lawrence: Sans vouloir être pointilleux — et je comprends que je vous mets probablement dans une position injuste — disons que demain, un train déraile alors qu'il contient un grand nombre de batteries sodium-ion. Quel est votre plan d'attaque?

M. Chris Case: Premièrement — touchons du bois — espérons que cela n'arrive pas. Deuxièmement, c'est l'évacuation. Comme je l'ai dit, nous avons deux choix: nous éloignons les matières dangereuses des gens ou nous éloignons les gens des matières dangereuses.

Si un incident de cette ampleur devait se produire, comme c'est le cas aujourd'hui avec certaines batteries lithium-ion — nous voyons des cellules de grande taille placées dans des parcs d'éo-

liennes pour amasser et conserver l'énergie — tous ces éléments sont conçus, dans une certaine mesure, en fonction de l'évacuation, l'éloignement des gens. Je sais qu'un de mes collègues a équipé ses véhicules de chaînes, de sorte qu'en cas d'incendie d'un véhicule ou d'une batterie contre un immeuble, ils peuvent physiquement éloigner le véhicule de l'immeuble. C'est le niveau d'intervention dont nous disposons actuellement.

M. Philip Lawrence: Je pense qu'il est juste de dire que l'absence d'une norme sur laquelle les pompiers pourraient s'appuyer pour lutter contre l'incendie d'une batterie sodium-ion est préoccupante, voire très préoccupante. Ai-je raison?

M. Chris Case: Après m'être entretenu avec des collègues du monde entier, je peux vous dire que la technologie des batteries lithium-ion progresse si rapidement qu'il sera très difficile de suivre le rythme en matière d'intervention possible. C'est l'un des avantages d'un secteur aussi agile, mais oui, c'est le genre de choses pour lesquelles nous aimerions vraiment obtenir une directive fédérale, tout comme nous aimerions obtenir une directive fédérale sur la prévention du cancer et les substances perfluoroalkylées et polyfluoroalkylées et sur les manteaux de pompier. Un leadership unique serait très apprécié.

M. Philip Lawrence: Merci, monsieur Case, pour votre excellent témoignage. Je suis désolé de vous avoir un peu pris au dépourvu.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

M. Badawey est le prochain intervenant.

Vous avez la parole pour cinq minutes, monsieur.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Monsieur Case et monsieur le maire, je voudrais vous offrir l'occasion d'approfondir un peu l'idée d'une administration nationale des incendies. Il semble que ce soit le sujet qui vous passionne et ce qui concerne la mise en place de cette administration. À dire vrai, je suis d'accord avec vous. Un point de contact unique est très utile pour simplifier la concertation des partenaires concernés dans une situation donnée.

Encore une fois, j'ai vécu des situations où, à trois heures du matin, un navire entrant dans le canal Welland et tous ses occupants étaient malades, sans que nous en connaissions la cause. Le problème était confié à mon chef des pompiers plutôt qu'à Santé Canada. C'était très frustrant. Le simple fait d'avoir ce protocole en place avant le fait, plutôt que d'essayer de le gérer pendant ou même après le fait, serait bénéfique.

Puis-je d'abord vous demander de nous soumettre le rapport dont vous êtes l'auteure, Mme Saryeddine — pas vous, mais votre association — afin que nous puissions l'inclure dans le témoignage? Il serait versé au dossier et inclus dans les recommandations finales ou le rapport final et, par conséquent, dans les recommandations que les analystes nous fourniront.

Cela dit, j'aimerais que vous nous fassiez part de vos observations sur la gestion des urgences selon les priorités locales, provinciales et nationales et sur l'harmonisation de ces priorités. Je sais que c'est l'une de vos priorités dans le plan de mise en oeuvre de l'administration nationale des incendies. J'aimerais que vous nous en parliez un peu plus en détail et que vous nous disiez comment, en particulier dans notre cas, cela cadre avec notre compétence en matière de priorités nationales.

• (1755)

M. Chris Case: Monsieur le président, quand on voit ce à quoi le Canada est confronté aujourd'hui en fait d'incendies de forêt, de changements climatiques et de tous les éléments dont nous avons parlé aujourd'hui, pouvoir disposer d'une voix unique qui puisse conseiller le gouvernement fédéral, ainsi que les gouvernements provinciaux... Les premiers répondants seraient heureux d'une plus grande harmonisation de ces trois ordres de gouvernement.

D'après mon expérience, dans certains incidents dont je me suis occupé dans le passé, où il y a eu de véritables évacuations, des explosions et ce genre de choses, nous nous adressons directement à la province, mais la présence de ce leadership aux trois niveaux serait très rassurante pour la collectivité. Le fait que nous soyons tous sur la même longueur d'onde et que tout le monde s'intéresse à cette question... D'après ce que j'ai vu, les personnes que nous servons l'apprécieraient vraiment davantage. Je pense que cela enverrait un message réel et puissant aux collectivités.

M. Vance Badawey: À ce sujet, comme je l'ai dit, il y a une réalité liée aux coûts, avec laquelle je suis sûr que vous composez tous les jours. Vous avez raison, le maintien de l'ordre est davantage lié aux ressources humaines. Je pense que 95 à 96 % du budget de la police est consacré aux ressources humaines — par une convention collective — et environ 4 ou 5 % aux immobilisations, pour l'équipement, etc.

Les services médicaux d'urgence, comme vous l'avez mentionné à juste titre, sont couverts à moitié par les provinces, tandis que vous êtes simplement couverts par les contribuables locaux. Cela inclut vos ressources humaines ainsi que votre équipement de suppression, vos véhicules, et la liste est longue — totalement tributaire des coûts supportés par les contribuables. Lorsque nous sommes confrontés à des situations telles que les incendies de forêt, les changements climatiques et l'atténuation des catastrophes, les coûts sont à nouveau supportés par les contribuables qui paient l'impôt foncier et les taxes pour l'eau et les égouts, ce qui peut constituer un fardeau pour eux.

Dans ce contexte, pensez-vous qu'avec les nombreux mécanismes que nous mettons en place à tous les ordres de gouvernement — à l'échelle fédérale, nous avons la taxe sur le carbone — une partie devrait aller aux municipalités pour couvrir certains de ces coûts qui, autrement, seraient à la charge des contribuables?

Nous avons le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes. Nous avons le Fonds pour le développement des collectivités du Canada et la liste des contributions fédérales ne s'arrête pas là.

Nous nous attendons à ce que les provinces fassent de même et, bien sûr, à ce que d'autres partenaires, comme le secteur privé, au sein de leurs propres organisations et secteurs, fassent de même. Pensez-vous que d'autres mécanismes de financement pourraient être mis à disposition pour couvrir une partie de ces coûts?

Madame Saryeddine?

Mme Tina Saryeddine: Oui. Merci beaucoup pour cette question.

M. Vance Badawey: Avant de vous céder la parole, madame Saryeddine, j'aimerais offrir au maire l'occasion de s'exprimer.

Mme Tina Saryeddine: Bien sûr, tout à fait. Je vous en prie.

M. Vance Badawey: Il est à ce niveau.

Monsieur le maire, j'aimerais entendre vos observations.

[Français]

M. Yves Lessard: Tant et aussi longtemps que les compagnies ferroviaires et ceux qui font transiter des produits dangereux par train ne seront pas responsables des dégâts causés par un incident ou un accident, la situation actuelle leur conviendra. Aujourd'hui, tout ce dont on parle est la responsabilité des pompiers et des municipalités.

Monsieur Masterson a bien expliqué la philosophie derrière cela en disant qu'il travaille à limiter les dégâts. Il ne dit pas qu'il fait en sorte qu'il n'y ait pas de dégâts ou qu'il paie pour ses dégâts. Je ne le traite pas de quoi que ce soit en disant cela. Il a tout à fait raison. C'est ce qu'on constate, et ce qu'il confirme aujourd'hui.

Cependant, je pense qu'il faut changer ce paradigme pour que les compagnies ferroviaires et les entreprises qui font transiter des marchandises dangereuses par train deviennent responsables des dégâts qu'elles causent. Je vous donne un exemple concret. Ce ne sont pas les compagnies qui ont payé pour ce qui s'est passé à Lac-Mégantic, c'est le gouvernement. Ce sont donc les citoyens qui ont payé pour ça. Cela a coûté plus de 500 millions de dollars.

• (1800)

[Traduction]

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le maire. Merci, monsieur Case et merci, madame Saryeddine. Je vous remercie pour vos réponses.

Le président: Merci, monsieur Badawey.

[Français]

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

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

D'entrée de jeu, je voudrais remercier monsieur Case de son témoignage. Je n'ai pas eu l'occasion de lui poser des questions jusqu'à présent, mais j'aurai peut-être l'occasion de le faire plus tard, en fonction du temps de parole que j'aurai.

Je voulais réagir à quelque chose qui a été soulevé par un de mes collègues, soit la question du transport de batteries, qui est une nouvelle technologie. Je trouve cela pertinent et intéressant. Comment pourrait-on intervenir là-dessus? Néanmoins, je m'interroge à savoir si c'était une question intéressée ou désintéressée.

On parle de transport de marchandises dangereuses en général. Quand je parle aux citoyens dans ma circonscription, cette préoccupation ressort. Ce qui s'est passé à Lac-Mégantic est en lien avec le transport de marchandises dangereuses. Comme l'a dit le maire de Saint-Basile-le-Grand, la préoccupation est la même dans son secteur.

En général, les gens nous parlent principalement du transport de ces fameux produits pétroliers, parce que c'est la marchandise dangereuse qui circule le plus sur nos rails. Dans le cas de la tragédie de Lac-Mégantic, des produits pétroliers ont explosé et ont causé la destruction de la ville et la mort de 47 personnes. Dans ma circonscription, les gens craignent les effets du transport de ces mêmes produits pétroliers, surtout depuis la construction des installations de Kildair à Sorel.

Monsieur Lessard, vous disiez plus tôt que la meilleure stratégie pour prévenir ce genre de catastrophe était d'éliminer le risque à la source. Pour éliminer le risque à la source, il faut que moins de produits pétroliers circulent sur nos rails. Présentement, au Québec, mais ailleurs dans le monde aussi, on travaille à la transition énergétique, on travaille à se sortir du pétrole en éliminant ces produits de la circulation, ou du moins en limitant grandement leur quantité. Croyez-vous que cela fait partie de la solution?

M. Yves Lessard: Il faut reconnaître que les produits pétroliers et d'autres produits dangereux vont continuer de circuler un petit bout de temps. Il faut songer sérieusement à construire une voie de contournement dans les endroits où il y a une haute densité de population, par exemple là où il y a une enfilade de villes et de villages. Déjà, cela réglerait une partie du problème.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous allons maintenant entendre M. Bachrach, qui sera notre dernier intervenant

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Je tiens à remercier tous nos témoins. Il nous ont offert d'excellents témoignages.

Monsieur Case, nous prendrons certainement à coeur votre recommandation concernant une administration nationale des incendies. Je peux vous promettre que je ferai ma part pour qu'elle figure parmi les recommandations de ce rapport.

Je voulais revenir sur la préparation des collectivités et sur les grandes différences que nous constatons entre les collectivités de différentes tailles. Dans ma région, les services d'incendie locaux se voient proposer une formation par les expéditeurs plusieurs fois par an... ou une fois par an, je ne suis pas sûr de la fréquence. J'ai eu l'occasion d'observer certaines de ces formations et je pense que c'est certainement mieux que rien.

La question est de savoir s'il devrait y avoir des normes nationales pour la préparation et la capacité des collectivités. Je ne pense pas que beaucoup d'habitants de nos petites collectivités comprennent les limites des premiers répondants. Nos services d'incendie, nos premiers répondants font un travail incroyable et ils le font malgré de sérieuses limitations. La question est de savoir s'il faut réfléchir à l'établissement d'une norme pour que les collectivités

puissent répondre aux incidents liés aux marchandises dangereuses, ou si la mosaïque actuelle de possibilités de formation des volontaires est suffisante pour protéger réellement des vies.

Nous avons discuté de la répartition souhaitable des coûts. Je pense qu'ils doivent être répartis équitablement. C'est évident, mais lorsqu'il s'agit d'avoir une capacité d'intervention adéquate et suffisante et d'avoir la capacité — assez d'eau, assez de matériel, assez de personnes formées — ne devrait-il pas y avoir une sorte de normalisation à travers le pays pour que les collectivités sachent qu'elles sont dûment protégées?

• (1805)

M. Chris Case: Nous avons beaucoup parlé de leadership. Nous constatons des différences entre les provinces. Je vais vous donner un bref exemple. Quand nous parlons de commandement des interventions, il s'agit d'un système de commandement des interventions. Dans certaines provinces, la gestion des urgences est un système de gestion des interventions, ce qui semble être une différence de langage, mais c'est une différence d'approche.

Quand nous parlons de l'administration nationale des incendies et des leçons tirées de Mégantic, le leadership est ce dont nous avons besoin en ce moment, et je pense que l'exercice d'un leadership à l'échelle fédérale qui filtre jusqu'à la collectivité sera important.

J'attire à nouveau votre attention sur le Règlement sur les urgences environnementales qui oblige les grands producteurs de marchandises dangereuses à tenir compte de la collectivité, de leurs plans d'intervention d'urgence et de ce qu'ils font avec nous comme répondants. Cela pourrait très bien être un modèle.

Je vous remercie pour la question.

Le président: Merci beaucoup.

Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Monsieur Case, je tiens à vous remercier pour les services que vous rendez au nom de tous les membres de notre collectivité et pour votre témoignage d'aujourd'hui.

Je tiens à remercier tous nos témoins d'être venus nous voir, de nous avoir fait profiter de leur expérience et d'avoir contribué à cette étude très importante.

Sur ce, je souhaite à tous une excellente soirée. La séance est levée.

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>