



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 048 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 15 février 2011

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 15 février 2011

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci et bonjour à tous. Bienvenue à la 48^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 8 décembre 2010, nous avons à l'ordre du jour, le projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence.

Nous accueillons aujourd'hui M. Cliff Mackay, président-directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada. Je vais lui laisser le soin de poursuivre les présentations.

Nous vous souhaitons la bienvenue. Ce n'est pas la première fois que vous témoignez devant nous, et je sais que vous connaissez notre routine. Je vais donc vous céder la parole, puis les membres du comité vous poseront des questions.

M. Cliff Mackay (président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada): Merci, monsieur le président.

Avant de commencer, je dois vous informer que j'ai malheureusement des problèmes de santé. Par conséquent, il se peut que je sois obligé de quitter très brièvement la salle à quelques reprises. Je demanderais aux membres du comité d'être indulgents envers moi.

J'aimerais également ajouter qu'à mon avis, le fait que nous nous réunissions dans cette salle est très approprié.

Monsieur le président, chers membres du comité, permettez-moi de vous remercier de m'avoir donné l'occasion de comparaître aujourd'hui pour formuler des observations sur le projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence.

L'Association des chemins de fer du Canada représente 55 chemins de fer marchandises et chemins de fer voyageurs touristiques, intervilles et de banlieue qui composent environ 99 p. 100 des exploitations ferroviaires du pays. L'industrie ferroviaire injecte annuellement près de 11 milliards de dollars dans l'économie canadienne et emploie directement environ 35 000 travailleurs par année.

Je suis accompagné aujourd'hui des représentants de l'industrie suivants: M. Paul Miller, chef de la sécurité et du développement durable de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada; M. John Marginson, chef de l'exploitation de VIA Rail; et M. Glen Wilson, vice-président de la sécurité, de l'environnement et des affaires réglementaires du Chemin de fer Canadien Pacifique.

Monsieur le président, nous avons espéré que l'un des trois membres du conseil d'administration qui représente les lignes ferroviaires sur courtes distances nous aurait accompagnés aujourd'hui mais, malheureusement, comme nous avons été convoqués à la dernière minute, ils sont tous à l'étranger en ce moment. C'est avec

plaisir que je parlerai en leur nom, mais nous aurions aimé qu'ils soient également présents.

Permettez-moi de commencer en disant que j'ai eu l'occasion de lire les observations formulées par les députés au cours du débat occasionné par la deuxième lecture du projet de loi C-33, et que c'est franchement avec plaisir que j'ai constaté que les parlementaires étaient tous sur la même longueur d'onde en ce qui concerne l'élément le plus important de cette mesure législative, c'est-à-dire l'amélioration de la sécurité ferroviaire.

D'emblée, j'aimerais dire que notre industrie accorde une très grande priorité à la sécurité. Je signale que les chemins de fers ont travaillé étroitement avec Transports Canada, les syndicats et les autres parties intéressées afin d'élaborer des plans d'action et des recommandations découlant de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire de 2007 et des rapports des comités portant sur le même sujet.

Nous appuyons fermement le projet de loi et, comme nous l'expliquons en détail notre mémoire, nous croyons que nous pouvons aller plus loin pour accroître la sécurité, même au-delà de ce qui est proposé à l'heure actuelle.

Sans vouloir vous surcharger de statistiques, je suis heureux de signaler que notre bilan en matière de sécurité ferroviaire continue de s'améliorer. Il n'est peut-être pas parfait, mais il est impressionnant. Par exemple, notre rendement en matière de sécurité, mesuré d'après le nombre d'accidents par millions de trains-milles, a été supérieur en 2010 par rapport à 2009, de même que par rapport à la moyenne quinquennale. Ces résultats ont été enregistrés malgré l'augmentation du trafic marchandises et voyageurs et la pression exercée par l'exposition croissante à l'étalement urbain et à la densification de la circulation routière.

Le voisinage croissant des exploitations ferroviaires et des activités quotidiennes des membres des collectivités canadiennes représente un facteur de risque auquel nous devons nous attaquer si nous voulons améliorer la sécurité ferroviaire. Nous croyons que le projet de loi C-33 peut être renforcé à cet égard. Au cœur de ces enjeux relatifs au voisinage des propriétés ferroviaires et des aménagements municipaux se trouve la vaste incohérence qui existe dans les divers territoires et provinces du Canada quant aux règlements régissant la planification de l'affectation des terres.

Dans la recommandation 34 de son rapport, le comité consultatif préconise de modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire pour exiger des promoteurs et des municipalités qu'ils amorcent un processus de consultation avec les compagnies de chemin de fer avant de prendre une décision quant à des aménagements qui peuvent compromettre la sécurité ferroviaire. Malheureusement, le projet de loi C-33 n'aborde pas cette question à l'heure actuelle.

Nous croyons que l'un des moyens les plus efficaces d'améliorer la sécurité ferroviaire dans ce domaine serait d'accorder au gouverneur en conseil le pouvoir de régir par règlement les avis à donner aux chemins de fer au sujet de tout plan local de lotissement ou de règlement de zonage projeté ou de toute modification de ceux-ci concernant des terrains situés dans un rayon de 300 mètres d'une ligne ferroviaire ou d'une gare de triage. Nous pensons que la distance de 300 mètres est judicieuse du point de vue de la sécurité.

De plus, nous croyons également que, comme le prévoit la Loi sur l'aéronautique, nous devrions accorder au gouverneur en conseil le pouvoir de régir par règlement toute activité sur un terrain à proximité d'une voie ferrée, dans la mesure où elle risque de compromettre la sécurité ferroviaire, ou d'interdire cette activité.

• (1535)

Monsieur le président, nous estimons que ces deux mesures simples contribueraient grandement à réduire les accidents ou les incidents ferroviaires mettant en péril la population en général.

Dans sa recommandation 35, le comité consultatif suggère une autre mesure simple qui consiste à limiter, dans la mesure du possible, l'ouverture de nouveaux passages à niveau au Canada. En ce moment, le projet de loi C-33 ne s'attaque pas à ce problème. En vertu du régime actuel, des décisions concernant l'ouverture de passages à niveau sont prises sans tenir compte de la sécurité. À l'heure actuelle, le seul facteur que l'OTC prend en considération lorsqu'il autorise l'ouverture d'un passage à niveau est la jouissance, par le propriétaire, de sa terre dans le cas d'un passage à niveau privé. Cela ne contribue en rien à la sécurité. Pour cette raison, nous demandons au comité d'envisager d'apporter une modification corrélative à la Loi sur les transports au Canada afin que la construction de passages à niveau ne soit autorisée que lorsqu'il n'existe aucune solution de rechange raisonnable et que le ministre confirme qu'il est sécuritaire d'ouvrir de tels passages compte tenu de l'évaluation en bonne et due forme des risques pour la sécurité.

Nous espérons que vous conviendrez avec nous que les problèmes liés au voisinage et aux passages à niveau exigent une attention et une considération particulières. Compte tenu de la relation que ces problèmes établissent clairement entre les chemins de fer et le public, les responsables des chemins de fer soutiennent que le projet de loi C-33 n'améliorera pas suffisamment la sécurité ferroviaire si l'on néglige d'y ajouter des dispositions pour régler ces questions. Nous croyons que ces ajouts accroîtront la sécurité ferroviaire.

Je dois dire, monsieur le président, que ces modifications ont fait l'objet de vastes consultations. Nous avons parlé à la Fédération canadienne des municipalités, au gouvernement, bien entendu, et à un certain nombre d'intervenants et de parties intéressées. Bien que, manifestement, il s'agisse de nos recommandations, les autres acteurs ne se sont pas élevés contre elles.

En conclusion, je dirais que, si, comme le comité consultatif le laisse entendre, le projet de loi ne va pas assez loin en ce qui concerne les problèmes liés au voisinage et aux passages à niveau, il va trop loin relativement aux normes de sécurité que les chemins de fer devraient appliquer.

Dans sa recommandation 24, le comité consultatif a noté qu'en concevant de meilleures mesures du rendement en matière de sécurité, en mettant davantage l'accent sur la culture de sécurité et en mettant en oeuvre un vaste éventail d'autres recommandations, on pourrait améliorer les systèmes de gestion de la sécurité. En revanche, il n'a nullement recommandé ou mentionné la conception d'une mesure particulière pour établir une norme de sécurité acceptable.

Cela étant dit, le projet de loi C-33 va plus loin que ce que recommande le comité consultatif en prévoyant la mise en place de règlements qui forceraient les chemins de fer, une fois connus les résultats d'une analyse de la gestion des risques, à prendre les mesures correctrices nécessaires pour maintenir le niveau de sécurité le plus élevé. Le seuil de sécurité proposé crée une norme qui pourrait bien être impossible à respecter d'un point de vue pratique. En termes simples, elle pourrait nuire à la capacité des chemins de fer de poursuivre leurs activités, un résultat qui pourrait avoir de graves conséquences non seulement pour les chemins de fer, mais aussi pour l'économie canadienne.

La question qui nous trotte dans la tête est la suivante: pourquoi réinventer la roue? La question du niveau approprié de sécurité a déjà fait l'objet de discussions antérieures, notamment lors de l'élaboration de la Politique nationale en matière de transport. Je vous renvoie à l'article 5 de la LTC. En l'occurrence, on a fait preuve de sagesse en modifiant le texte législatif pour y inscrire la mention suivante: « les normes de sécurité les plus élevées possible dans la pratique ». Les responsables des chemins de fer considèrent que, dans le contexte de la LSF, des normes similaires seraient à la fois gérables et pertinentes. C'est l'une de nos principales recommandations.

Notre mémoire détaillé contient d'autres recommandations que je n'aborderai pas aujourd'hui. J'ai mentionné les trois recommandations précédentes parce que nous croyons qu'elles sont les plus susceptibles de faire progresser la sécurité dans notre réseau ferroviaire.

En mon nom et au nom de mes collègues, j'aimerais encore une fois remercier les membres du comité de leur attention. Nous nous réjouissons à la perspective de travailler avec vous à l'amélioration de la sécurité pour les années à venir.

Monsieur le président, c'est avec plaisir que nous répondrons à toutes vos questions.

Merci.

• (1540)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président. J'aimerais remercier les membres du groupe d'experts de leur présence.

Lorsque je siége au comité, j'éprouve des sentiments partagés. Lorsque nous parlons des chemins de fer, je me transforme en un grand défenseur de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. Les chemins de fer joueront un rôle prépondérant dans sa réussite. J'ai néanmoins un message clair à vous communiquer.

Je ne crois pas que votre bilan de sécurité soit parfait, mais vous affirmez qu'il est excellent. Les gens avec lesquels je m'entretiens, qu'il s'agisse de travailleurs ou de membres du public, ont le sentiment que cela ne suffit pas. Au cours des cinq dernières années, vous avez enregistré 139 déraillements en voie principale, dont 24 mettaient en cause des wagons transportant des marchandises dangereuses. Bon nombre de ces accidents étaient évitables. Trop souvent, j'entends les gens dire que vos activités se déroulent dans la méfiance plutôt que dans un esprit de coopération, que votre matériel est de bonne qualité, mais que la formation de votre personnel laisse à désirer et que la maximisation des profits prime sur la sécurité. Cette culture doit changer. Ce faisant, le Chemin de fer Canadien Pacifique sera non seulement plus soucieux de l'environnement, du public et de ses travailleurs, mais aussi plus rentable pour ses actionnaires.

Il y a un incident en particulier que personne en Colombie-Britannique ne peut oublier, à savoir le déversement d'hydroxyde de sodium dans la rivière Cheakamus qui a tué plus de 500 000 poissons. Deux ans plus tard, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a averti la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada que les améliorations qu'elle avait apportées ne suffiraient pas à prévenir un autre accident semblable.

Avez-vous finalement réglé tous les problèmes qui ont entraîné ce déversement?

M. Cliff Mackay: Allez-y.

M. Paul Miller (chef de la sécurité et du développement durable, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Merci, monsieur Dhaliwal.

Vous avez mentionné d'abord les accidents en voie principale. Le déversement dans la rivière Cheakamus découlait d'un accident en voie principale. Celui qui a suivi, à Lillooet, était également un accident en voie principale. C'est un aspect sur lequel nous, les employés de CN, axons nos efforts.

Habituellement, les accidents en voie principale sont causés par un problème mécanique ou un problème d'ingénierie — une roue brisée, une rupture de rail ou d'autres défaillances de cette nature. Au cours des dernières années, nous avons dépensé beaucoup d'argent pour accroître la densité de notre réseau de détecteurs en voie. Nous avons augmenté la fréquence des inspections visant à déceler les défauts de rail ainsi que les problèmes de géométrie de la voie. En conséquence, notre taux d'accident en voie principale de 2010 est le meilleur que nous ayons jamais enregistré. Bien entendu, un seul accident est déjà trop. Nous continuons donc de mettre l'accent sur les améliorations en ce sens.

En ce qui concerne votre commentaire à propos de la culture de sécurité, nous avons utilisé l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire et l'étude menée par votre comité pour catalyser celle-ci. Nous avons multiplié nos efforts et collaboré avec nos dirigeants syndicaux et nos employés afin de développer notre culture de sécurité. Grâce à l'effet catalyseur de ces deux études, nous avons entrepris, en particulier depuis 2007, plusieurs initiatives qui visent à améliorer la culture de sécurité. Nous avons été heureux d'apprendre que, dans des publications produites récemment par Transports Canada et consacrées aux systèmes de gestion de la sécurité et à la culture de sécurité, un certain nombre de ces initiatives menées en collaboration avec mes collègues à Via Rail et à CFPC ont été signalées comme étant des pratiques exemplaires.

C'est un travail de longue haleine, monsieur Dhaliwal. Un accident, c'est déjà trop. Suis-je en mesure de vous assurer que nos trains n'auront plus jamais d'accident? J'ai bien peur que non, mais

je peux vous dire que c'est une question sur laquelle nous portons toute notre attention. Rien n'importe plus pour nous que de respecter les normes de sécurité.

• (1545)

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur Miller.

Monsieur Miller, la semaine dernière, j'ai entendu un témoin déclarer qu'un des employés — un employé des chemins de fer — avait été congédié ou interrogé parce que ses souliers n'étaient pas lacés correctement. Lorsque j'ai visité les gares de triage à Ludlum, les travailleurs m'ont demandé la raison pour laquelle je leur parlais. Je ne faisais que me porter à leur rencontre en tant que député élu.

Compte tenu de la culture de la peur qui règne au sein de votre organisation, appuieriez-vous la création par Transports Canada d'une ligne téléphonique qui permettrait à vos employés de divulguer anonymement les problèmes?

M. Paul Miller: Monsieur Dhaliwal, nous appuyons certainement les rapports anonymes. En fait, j'en ai parlé avec les dirigeants syndicaux au cours de la dernière réunion du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire organisée par le ministre. Malheureusement, si nous comptons seulement sur les rapports anonymes, nous raterons la chance de développer une culture de sécurité parce que, bien entendu, dans le cadre du développement d'une culture de sécurité, nous voulons que nos employés établissent une relation avec leur supérieur immédiat — nous n'en sommes pas encore là, et il ne fait aucun doute que nous avons encore beaucoup de travail à accomplir avant d'y arriver. Ainsi, nos employés pourront parler à leur superviseur immédiat et leur dire qu'ils ont un problème ou une préoccupation, et le supérieur immédiat sera en mesure de réagir de manière appropriée.

Dans le cadre de cette initiative, nous avons élaboré un programme que nous appelons SaFE, un acronyme qui veut dire simplement « Safety for Everyone/Sécurité pour tous ». La direction ne participe pas directement à ce programme. Ce sont les employés qui observent leurs collègues. Nous leur enseignons comment interagir avec les employés quand ils font quelque chose de bien ou quand ils font quelque chose qui doit être corrigé. Ensuite, les comités SaFE de chaque gare réunissent les données, signalent les tendances et cernent les problèmes sur lesquels ils devraient enquêter.

Pour ce qui est de signaler des problèmes à Transports Canada, je vous dirais, monsieur, que nos employés sont tout à fait en droit de le faire à l'heure actuelle. Tout ce que nous demandons, c'est qu'on nous donne une chance d'intervenir. Je l'ai d'ailleurs indiqué moi-même à notre comité d'orientation en matière de santé et de sécurité. Je leur ai dit de m'appeler s'ils pensaient que nous faisons quelque chose d'incorrect, que nous ne donnions pas à nos employés toutes les occasions d'exposer leurs préoccupations et que la façon dont nous avions traité un employé était trop brutale, et ce, s'ils n'obtenaient pas satisfaction ailleurs. Je leur ai demandé de m'appeler directement, et je leur ai dit que j'interviendrais. En ce qui a trait au signalement des problèmes auprès de Transports Canada, j'estime, monsieur, que nos employés ont certainement le droit de le faire en ce moment et qu'ils le font.

Le président: Merci.

Nous allons passer à M. Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ): Il me semble que les syndicats sont favorables à ce projet de loi. Est-ce le cas?

[Traduction]

M. Cliff Mackay: C'est ce que nous pensons.

• (1550)

[Français]

M. Michel Guimond: Par contre, ils sont favorables à de plus grandes mesures de sécurité. Mais si je me rappelle bien leurs témoignages de la semaine dernière, ils étaient très critiques à l'endroit des compagnies lorsqu'il y avait des chantiers de construction ou des réparations de voies. Ils n'ont pas utilisé les termes « climat de terreur », mais il semblait régner un climat... Je n'ai pas apporté avec moi la transcription de ce qu'ils ont dit, car j'arrive d'une autre réunion, mais je me rappelle qu'ils étaient très critiques au sujet des relations de travail et de la parité des discussions avec l'employeur en matière de santé et de sécurité. Vous avez probablement entendu leurs témoignages.

[Traduction]

M. Cliff Mackay: Je vais demander à mes collègues de commenter là-dessus. Mais en ce qui a trait au sujet de notre discussion aujourd'hui, vous devez savoir, monsieur, que les syndicats ont participé à absolument tout ce qui a été fait à la suite des 56 recommandations et des autres actions qui ont mené à ces audiences. Comme nous, ils ont approuvé les nouvelles directives du système de gestion des risques. Ils ont, tout comme le sous-ministre adjoint et moi-même, fait partie du comité de direction, pour vérifier que tous les processus fonctionnaient bien. Je peux donc vous assurer que nous avons consulté toutes les parties concernées à ce sujet.

Je vais laisser mes collègues répondre à la question relative à la culture de la sécurité.

M. Glen Wilson (vice-président, Sécurité, environnement et affaires réglementaires, Chemin de fer Canadien Pacifique): Tout d'abord, je veux revenir à l'intervention de M. Dhaliwal, qui portait sur le fait que des employés l'ont questionné à propos de sa présence dans une cour de triage. Je vais aussi relier l'affaire à la question de la culture de la sécurité.

Les employés du Canadien Pacifique ont été énormément sensibilisés à la sécurité et ils ont reçu une formation solide à ce sujet. Il faut aussi reconnaître que les cours de triage sont des milieux ouverts, donc les gens qui n'y sont pas habituellement ou qui ne sont pas équipés du matériel de sécurité ou de protection approprié devraient être questionnés au sujet de leur présence sur les lieux.

En fait, je suis soulagé d'apprendre que les employés et les gestionnaires interceptent les personnes qui ne sont pas de l'entreprise, que ce soit dans le but de les protéger ou de veiller à la sécurité des activités en cours ou à celle des lieux. En ce qui a trait à la culture de la sécurité, nous nous efforçons de sensibiliser tous nos employés à l'importance de la sécurité dans leur lieu de travail.

Le syndicat a fait référence, je crois, à 6 000 griefs. J'ai demandé au Canadien Pacifique d'examiner ces données; il y a 400 griefs non réglés et la plupart portent sur des retards au travail. Je pense que, comme moi, vous admettez que ce ne sont pas des données inquiétantes, étant donné qu'on parle de 12 000 employés syndiqués.

Je tente de faire abstraction des suppositions et de ne m'en tenir qu'aux faits. Selon nos sondages, 80 p. 100 de nos employés estiment que leur lieu de travail est sécuritaire. Cette proportion augmente à chaque sondage que nous effectuons au Canadien Pacifique. Les employés peuvent faire part de leurs inquiétudes relatives à la sécurité de façon anonyme, s'ils le désirent, grâce à une

ligne téléphonique confidentielle, ou ils peuvent remplir un rapport de situation dangereuse et le remettre à leur gestionnaire.

L'avantage du rapport de situation dangereuse, c'est que le gestionnaire doit communiquer à l'employé la mesure corrective qui a été appliquée, le cas échéant. La grande majorité des employés préfèrent l'option du rapport de situation dangereuse, même s'ils doivent s'identifier, car ils peuvent alors recevoir une réponse. Si l'identité de la personne qui a rempli le rapport est connue, l'équipe de gestion est alors en mesure de lui préciser quelle mesure corrective a été prise pour régler le problème de sécurité.

Nous avons mis un grand nombre de processus à la disposition de nos employés. M. Miller demandait s'il y avait place à l'amélioration. La réponse est bien sûr, car la sécurité et la gestion efficace sont des domaines dans lesquels il est toujours possible de faire mieux.

[Français]

M. Michel Guimond: Ne prenez pas tout mon temps. Si le comité veut me donner deux heures de plus, je vais vous laisser parler.

Vous me surprenez lorsque vous dites que 6 000 griefs pour 12 000 employés, ce n'est pas beaucoup. J'aimerais que vous m'indiquiez à partir de quel nombre ça commence à faire beaucoup. Est-ce à partir de 6 001, 6 002, 8 000, 12 000, 15 000 ou 20 000? C'est ma première question. Moi, dans une vie antérieure, j'ai travaillé en relations de travail pendant 16 ans. Des griefs, j'en ai discuté, réglé, arbitré. Je n'étais pas un arbitre, mais j'en ai plaidé quelques-uns, au cours des 16 ans que j'ai passés dans l'industrie des pâtes et papiers.

Serait-il possible, pour les trois compagnies qui sont devant nous, de demander aux gens des ressources humaines ou à l'équipe des relations de travail de nous donner la ventilation des griefs par sujet? J'ai une formation d'avocat. Quand un avocat pose une question, c'est qu'il connaît la réponse. Ça existe et j'aimerais avoir la répartition des griefs par sujet. Autrement dit, sur les 6 000 griefs des 12 000 employés du CP, combien traitent de sécurité au travail? Sur ces 6 000 griefs, il peut y en avoir sur l'interprétation des clauses de rappel au travail, le temps supplémentaire, etc.

Quand j'étais directeur du personnel, on avait un syndicat très militant qui avait déposé un grief pour demander d'appuyer une campagne de boycottage des raisins de la Californie et des bananes de l'Angola. C'était un grief. J'avais un certain nombre de griefs. Mon vice-président, à Montréal, sautait très haut dans les airs quand j'arrivais et que je lui disais que j'avais encore des griefs là-dessus.

Donc, je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous dites que 6 000 griefs, ce n'est pas beaucoup. J'aimerais que les trois compagnies nous disent combien de griefs en santé et sécurité sont en suspens aujourd'hui. Je veux savoir si on parle d'un problème réel. Si on parle de 15 ou 20 griefs pour 12 000 ou 15 000 employés, il n'y a pas de problème en santé et sécurité.

• (1555)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Guimond.

Je vous demanderais...

[Français]

M. Michel Guimond: Vous remettrez cela à la greffière.

[Traduction]

Le président: ... de me faire parvenir le document afin que je le remette à la greffière. Nous allons ensuite le distribuer aux membres.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de leurs rapports et d'avoir pris le temps de nous informer un à un de quelques-unes de vos préoccupations.

Je veux parler de la question des passages à niveau, car je pense, comme vous, qu'on n'y fait guère référence dans le projet de loi. Je veux tout d'abord vous parler des statistiques que vous avez fournies. On remarque une forte baisse du nombre de collisions aux passages à niveau depuis 1992 et tout au long des années 1990. La baisse est assez marquée. Pourriez-vous me dire comment on y est parvenu? Comme cela est-il arrivé?

M. Cliff Mackay: Pendant cette période, nous avons, avec l'aide du gouvernement, mis en place un programme important qui faisait partie du programme permanent Opération Gareautrain. Il s'agit d'un programme qui vise à sensibiliser le public aux dangers de pénétrer sur une propriété de chemin de fer, aux dangers associés aux passages à niveau et ce genre de choses. Le programme fonctionne toujours, mais grâce à l'aide du gouvernement, nous avons doublé sa capacité.

Nous avons fait beaucoup d'interventions dans les écoles, nous avons diffusé des messages d'intérêt public à la radio et des choses de ce genre. La campagne de sensibilisation ciblait surtout les jeunes, ce qui a fait une différence; en 10 ans, le nombre de décès a pratiquement diminué de moitié. Nous pensons pouvoir faire encore mieux.

Comme nous l'avons dit plus tôt, nous croyons que nous pouvons, entre autres, être plus entreprenants dans nos efforts en vue de fermer les passages à niveau qui ne sont plus nécessaires et de limiter le nombre de nouveaux passages à niveau.

M. Dennis Bevington: La modification que vous suggérez soulèverait la question des nouveaux passages à niveau, mais ne mentionnerait rien au sujet d'en fermer quelques-uns qui existent déjà.

M. Cliff Mackay: C'est exact.

M. Dennis Bevington: Le ministre soutient que le gouvernement a investi 21 millions de dollars dans ces passages à niveau. Selon des témoignages, il y aurait 44 000 passages à niveau au Canada. Leur donnez-vous des notes... ou leur attribuez-vous un classement?

Je dois arrêter d'utiliser ces termes.

• (1600)

M. Cliff Mackay: Je comprends ce que vous voulez dire.

M. Dennis Bevington: Leur attribuez-vous certaines positions dans un graphique sur la sécurité? Pourrions-nous obtenir cette information, c'est-à-dire combien, parmi ces 44 000 passages à niveau, sont conformes à une certaine norme? Combien devraient être rendus conformes? Lesquels représentent un véritable danger? Que devrions-nous faire avec ceux qui ne représentent peut-être pas un grave danger, mais ont quand même besoin d'être améliorés? Peut-on obtenir de l'information à ce sujet?

M. Cliff Mackay: Nous pouvons vous en fournir une partie. Un des problèmes associés aux passages à niveau au Canada tient au fait

que les données ne sont pas toujours aussi précises qu'elles le devraient, surtout du côté du privé. Nous pouvons certainement vous fournir de l'information pour les passages à niveau publics et pour certains appartenant au privé, et nous pouvons vous donner une idée des endroits où le niveau de risque est le plus élevé.

M. Dennis Bevington: Les risques associés aux passages à niveau ne sont-ils pas la responsabilité de l'entreprise propriétaire du chemin de fer?

M. Paul Miller: Je suis parfaitement d'accord avec vous, monsieur Bevington. Au CN, et je suis sûr que c'est aussi le cas à Via Rail et au CP, nous avons une liste de passages à niveau auxquels nous avons donné la priorité en raison de la nature de leurs lignes de visibilité ou de leur configuration — par exemple, la présence d'un aiguillage en plus du passage à niveau — et s'il existe un passage à proximité qui pourrait être utilisé par le public sans trop d'inconvénients. Nous aimerions beaucoup collaborer avec Transports Canada et avec les autorités municipales pour fermer ces passages à niveau.

M. Dennis Bevington: Vous avez donc de l'information. Le gouvernement a investi 21 millions de dollars. Peut-on dire qu'il s'agit simplement d'une goutte d'eau dans la mer, étant donné qu'il faut rendre la sécurité acceptable à 44 000 passages à niveau et se doter de la technologie la plus appropriée selon les emplacements?

M. Cliff Mackay: Il est certain que plus de fonds seraient utiles, mais il ne s'agit pas seulement de cela. Nous nous concentrons également sur la question.

Je demanderais simplement à M. Marginson de répondre de façon très brève, car on a fait des démarches il y a très peu de temps, à VIA Rail.

M. John Marginson (chef de l'exploitation, VIA Rail Canada inc.): Avant tout, je dois dire que nous ne possédons qu'environ 160 milles de chemin de fer. Nous utilisons surtout les lignes du CN et, dans une moindre mesure, celles du CFPC.

Cela dit, le risque réduit à mesure que des passages à niveau sont fermés. Je vais donner un exemple et parler un peu de notre subdivision Alexandria. Il s'agit d'une ligne de chemin de fer plus ou moins courte qui s'étend de Côteau, au Québec, jusqu'à Ottawa et qui comprend près d'une centaine de passages à niveau sur environ 75 milles. Nous avons réussi à contacter les propriétaires des terres où se trouvaient des passages à niveau et nous prévoyons fermer près de la moitié de ces passages en 2011. Mais je dois dire que c'est un travail difficile, car il faut se présenter chez les gens pour en discuter.

M. Dennis Bevington: Concernant l'argent investi par le gouvernement fédéral, la responsabilité est-elle partagée?

M. Cliff Mackay: Oui, nous investissons presque toujours des fonds dans les passages à niveau. La part des investissements dépend des négociations sur les avantages que l'amélioration de la sécurité ferroviaire présente pour la population et le secteur privé, mais nous faisons des investissements réguliers à cet égard.

M. Dennis Bevington: Faut-il adopter des dispositions législatives plus sévères pour que tous aient les mêmes obligations? Devons-nous augmenter les exigences de sécurité aux passages à niveau partout au pays?

M. Cliff Mackay: À l'heure actuelle, les exigences relatives à un passage à niveau se fondent sur l'évaluation du risque, les principes fondamentaux de la gestion de la sécurité et ce genre de choses. Selon nous, cela ne doit pas changer, car vous essayez justement de...

M. Dennis Bevington: Mais vous pourriez...

Le président: Merci, monsieur Bevington. Veuillez m'excuser.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président. Je remercie, bien sûr, les invités de leur témoignage d'aujourd'hui sur le projet de loi C-33.

Monsieur Miller, vous avez dit qu'un accident était un accident de trop. Selon le Bureau de la sécurité des transports, il y a eu 1 038 accidents ferroviaires en 2009, dont 68 déraillements hors d'une voie principale. Il y a encore beaucoup de travail à faire et, selon le gouvernement, le projet de loi C-33 sera, bien sûr, très utile pour cela. La mesure législative, qui a fait l'objet de vastes consultations, tient compte des 56 recommandations du groupe spécial d'experts qui ont examiné la sécurité ferroviaire et des 14 recommandations de notre comité.

Monsieur Mackay, j'espère me tromper, mais j'ai l'impression que la discussion dévie ou qu'on essaie de la faire dévier pour mettre le gouvernement en cause dans la situation concernant les passages à niveau ou les municipalités et les plans d'urbanisation, alors que le projet de loi donne suite aux constatations d'examen de sécurité visant les sociétés membres de votre organisation: le CN, le CFCP et, dans une moindre mesure, VIA Rail. En effet, les membres du groupe d'experts ont émis davantage de commentaires positifs sur la culture de la sécurité à VIA Rail par rapport aux deux autres compagnies. Je tiens à parler du projet de loi.

Bon nombre de témoins nous ont dit que le projet de loi C-33 était approprié. Je demanderais aux représentants du CFCP, du CN et de VIA Rail s'ils sont plutôt d'accord pour dire que le projet de loi C-33 est une bonne mesure. Nous pourrions commencer par le représentant du CN.

• (1605)

M. Paul Miller: Oui, nous sommes d'accord, monsieur. Nous avons présenté deux ou trois suggestions dans le document, mais le projet de loi ne nous pose aucun problème.

M. Jeff Watson: Monsieur Marginson.

M. John Marginson: Tout à fait, il s'agit d'une bonne mesure. Lorsqu'on transporte des passagers à plus de 100 milles à l'heure, la sécurité est primordiale.

M. Jeff Watson: Bien.

Monsieur Wilson.

M. Glen Wilson: Au CFCP, nous appuyons également le projet de loi C-33 et nous souhaitons simplement l'améliorer grâce au document remis.

M. Cliff Mackay: Étant donné que les responsables des petites lignes de chemin de fer ne sont pas ici, je dirais en leur nom qu'ils sont d'accord.

M. Jeff Watson: Très bien.

Permettez-moi de parler de certains détails, simplement pour bien comprendre.

Chacun de vous appuie-t-il les exigences relatives aux plans de gestion environnementale et aux vérifications de la conformité? D'accord, ils hochent tous de la tête pour dire oui.

Soutenez-vous également les nouvelles amendes administratives et l'augmentation des sanctions juridiques?

M. Cliff Mackay: Oui, monsieur, mais nous souhaitons simplement que les exigences soient gérées à un haut niveau dans le gouvernement.

M. Jeff Watson: Appuyez-vous les exigences concernant les certificats d'exploitation de chemins de fer et le pouvoir du ministre de les suspendre ou de les révoquer? On fait signe que oui; d'accord, très bien.

Les signalements non punitifs ont posé des problèmes dans l'étude de l'ancien projet de loi C-9, la Loi sur l'aéronautique. Nous n'étions pas d'accord pour dire que cela devait faire partie du système de gestion de la sécurité ou d'autre chose. Trois partis voulaient intégrer la disposition dans le SGS, comme ce qui est proposé ici. Un parti était contre le projet de loi, dont la Chambre a finalement reporté l'étude. Les signalements non punitifs pourraient également nous poser des problèmes, dans l'étude actuelle.

Je suis du même avis que vous, dans la mesure où je pense qu'il faut choisir entre le SGS et la ligne directe pour communiquer avec Transports Canada. Je ne suis pas sûr que les travailleurs vont utiliser les deux méthodes s'ils ont le choix. Qu'en pensez-vous?

M. Paul Miller: Monsieur, je répète qu'au CN, les signalements non punitifs ne nous posent aucun problème. Nous savons que nous devons améliorer nos processus. D'après nous, il n'y a aucun mal à ce que les employés communiquent directement avec Transports Canada et nous croyons que ces signalements peuvent faire partie d'un SGS. Comme je l'ai dit tout à l'heure, la chose ne peut pas être une fin en soi, et nous devons continuer d'améliorer la relation de confiance entre les employés et les superviseurs de première ligne.

M. John Marginson: Les signalements non punitifs ne nous préoccupent pas non plus.

M. Jeff Watson: Je me demande surtout si nous devons privilégier une méthode. Je doute qu'on emploie les deux façons de faire si on a le choix.

• (1610)

M. John Marginson: Tout à fait. À VIA Rail, nous avons un système de gestion de la sécurité depuis environ 1998. Étant donné que nous travaillons avec des SGS depuis près de 13 ans, nous comprenons la valeur d'une telle approche, que nous privilégions, bien sûr.

M. Jeff Watson: Si je me souviens bien, le rapport d'examen de la sécurité ferroviaire donnait quatre sur cinq pour la culture de la sécurité à VIA Rail, cinq étant le maximum. J'aimerais vous entendre à ce propos.

Monsieur Wilson.

M. Glen Wilson: Monsieur Watson, j'allais simplement ajouter que le SGS contient d'autres éléments qui peuvent, je crois, faciliter les signalements non punitifs, comme l'obligation de faire participer les employés. Nous encourageons les travailleurs à signaler les dangers, une exigence du SGS, et nous souhaitons travailler dans le système actuel, au lieu de réduire sa portée ou de créer de la confusion en offrant d'autres processus.

M. Jeff Watson: Concernant les questions de proximité et les plans d'urbanisation, vous avez fait certaines propositions. Si nous adoptons l'exigence de consultation, comment prévoyez-vous employer vos nouveaux pouvoirs, si je puis dire?

M. Cliff Mackay: Cela ressemble beaucoup à ce qui se fait présentement dans le milieu de l'aéronautique, où les municipalités et d'autres doivent informer les autorités compétentes s'ils développent un secteur à proximité d'un aéroport. C'est exactement ce que nous souhaitons dans le cas présent. Ce qui importe, c'est d'être informé de manière précoce. Si on souhaite construire un immeuble de 30 étages à 150 mètres de la gare de chemin de fer que vous exploitez, vous souhaitez vous occuper de la question sans délai.

M. Jeff Watson: C'est la même chose pour une école.

M. Cliff Mackay: En effet. Il ne faut pas attendre de voir les grues à tour, car c'est là que les problèmes commencent. Nous avons maintenant l'occasion de nous occuper du problème de manière précoce. Au Canada, l'Ontario est la seule province où on exige que de telles informations soient communiquées.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Merci, monsieur le président. Je vous remercie tous de votre présence.

J'ai rencontré le président de GO Transit plus tôt aujourd'hui. Les responsables des trains de banlieue sont quelque peu préoccupés par les conséquences importantes que le nouveau régime de réglementation peut entraîner, si leurs trains passent sur les lignes de chemin de fer du CN ou du CFPC. Quel est votre point de vue là-dessus?

M. Cliff Mackay: Nous partageons les préoccupations de ces gens, qui sont membres de l'Association des chemins de fer du Canada, monsieur. Je sais qu'ils vont comparaître plus tard cette semaine, mais je vais laisser le soin à mon confrère de dire s'il s'agit d'un problème pour nous. Nous croyons que la question concerne les responsables des trains de banlieue. Je ne suis pas certain que les autres exploitants soient aussi préoccupés.

Paul veut peut-être intervenir.

M. Paul Miller: Monsieur McCallum, les trains de banlieue sont maintenant très, très sécuritaires et les chiffres le prouvent. Nos relations avec les responsables de ces trains et Transports Canada sont très satisfaisantes, à l'heure actuelle. Cela dit, nous sommes convaincus que les quelques modifications législatives que vous souhaitez adopter sont convenables.

Comme M. Mackay l'a dit, les responsables parleront en leur nom, et ils en savent bien plus que moi.

M. Glen Wilson: Très brièvement, je dirais, comme MM. Miller et McCallum, que nous sommes prêts à travailler dans un système ou dans l'autre.

Je comprends les objectifs de Transports Canada, où on ne veut pas devoir passer aussi souvent par les responsables des lignes de chemin de fer de catégorie 1, qui relèvent du gouvernement fédéral, pour régler les questions qui concernent les trains de banlieue. Nous

comprenons leur point de vue, mais nous pouvons très bien travailler dans un système ou dans l'autre.

L'hon. John McCallum: Merci.

Parlons des passages à niveau. La question est plus ou moins nouvelle pour moi, mais ce que vous dites me paraît tout à fait sensé. Dans une large mesure, les passages à niveau concernent la sécurité, un facteur à considérer lorsque de nouveaux passages sont aménagés. Il faut prendre des mesures plus énergiques pour fermer les passages actuels. Cela paraît tout à fait sensé.

Si cela tombe sous le sens, pourquoi rien n'a-t-il changé depuis plus de 100 ans? Vous avez dit qu'il y avait de multiples administrations en cause et que vous avez consulté de nombreuses parties prenantes. Il doit y avoir une raison pour qu'on n'ait pas appliqué une si bonne idée depuis plusieurs décennies. Quels sont les obstacles à la réalisation de cette idée?

● (1615)

M. Cliff Mackay: Je ne dirais pas qu'il y a des obstacles précis, monsieur. Selon moi, le problème vient du fait que le pays est devenu sens dessus dessous au fil du temps. Nous sommes tous au courant de l'étalement urbain et de ce genre de chose. Les gens se sont occupés d'autres questions. Le problème s'est simplement révélé avec les années.

Autrefois, ce n'était pas vraiment un problème si un agriculteur voulait installer un passage à niveau. Les trains roulaient très lentement par rapport à ceux d'aujourd'hui. En outre, il y a plus de 1 200 trains par jour qui se déplacent au Canada, à l'heure actuelle. Les densités de population et la vitesse des trains causent un problème qui n'existait pas auparavant.

Aux États-Unis, on a adopté des mesures beaucoup plus dynamiques, ces dix dernières années. Cela a donné des résultats et les chiffres le montrent.

L'hon. John McCallum: Pouvez-vous établir un lien clair et soutenir avec certitude que s'il y avait tant de passages à niveau de moins, il y aurait tant d'accidents de moins?

M. Cliff Mackay: Oui, il y a une corrélation. L'expérience des États-Unis le montre très clairement. Ils ont réduit considérablement le nombre de passages à niveau ou ont amélioré la sécurité des passages à niveau existants, et le nombre de décès ou de blessures aux passages à niveau a diminué.

L'hon. John McCallum: Une dernière question. De mon point de vue d'économiste, le fait que vous n'aimiez pas l'idée du niveau de sécurité le plus élevé m'apparaît logique. Comment est-ce qu'on peut le mesurer? Qu'est-ce que cela signifie? Littéralement, on interpréterait que la sécurité serait au niveau le plus élevé si les trains ne se déplaçaient jamais.

M. Cliff Mackay: Exactement.

L'hon. John McCallum: Je ne suis pas trop sûr de savoir comment l'interpréter. Vous dites qu'en plus, cela ne concorde pas avec la Loi sur les transports au Canada. Donc comment peut-on définir le « niveau de sécurité le plus élevé »?

M. Cliff Mackay: La définition actuelle est liée à un système de gestion de la sécurité. Je vais d'ailleurs demander à mon collègue de vous en parler. C'est pourquoi nous ajoutons les mots « possible dans la pratique » après « le plus élevé ». C'est donc le niveau de sécurité le plus élevé possible dans la pratique. Nous le définissons par une série d'évaluations des risques et de pratiques, et nous mesurons les rendements au fil du temps. L'objectif est de constamment réduire l'incidence des accidents. C'est donc assez relatif et non absolu, monsieur.

Je vais demander à mes collègues de vous en parler.

M. Glen Wilson: Monsieur McCallum, vous visez vraiment juste. Cette définition peut être interprétée de différentes façons. On pourrait effectivement dire qu'à l'extrême, le niveau de sécurité le plus élevé s'observe quand aucun train ne bouge.

Ce que nous voulons, d'abord et avant tout, c'est que la définition soit toujours la même. On en trouve mention dans la Loi sur les transports au Canada, comme M. Mackay l'a souligné. La norme du niveau de sécurité le plus élevée possible dans la pratique est bien comprise, parce qu'elle se trouve dans une autre loi aussi. Elle tient compte de la nature inhérente des activités ferroviaires, c'est-à-dire que les trains bougent. Dans ce contexte, le système de gestion de la sécurité nous oblige à gérer les risques qui y sont associés.

C'est essentiellement ce qui explique notre position. Je vous remercie de vos observations.

Le président: Avant de donner la parole à M. Gaudet, j'ai une question sur les passages à niveau. Il y a des producteurs dans ma région dont la propriété est scindée en deux par un chemin de fer. Si le passage à niveau était fermé, ils pourraient devoir parcourir 10, 12 ou 15 milles pour accéder à leur propriété. Est-ce que cela fait partie du problème?

M. Cliff Mackay: Ce pourrait en faire partie, monsieur le président, mais dans ce cas particulier, ce ne serait probablement pas un passage à niveau susceptible d'être fermé. Ce serait trop compliqué.

Par contre, il y a beaucoup de cas où il y a cinq ou dix passages à niveau privés sur une très courte distance et dont beaucoup sont franchement très peu utilisés. On pourrait alors facilement déplacer la circulation locale.

M. John Marginson: En fait, dans certains cas, il y a trois ou quatre passages à niveau sur la même propriété, la même. Les gens sont alors très enclins à ce qu'on en ferme deux ou trois, s'ils ont facilement accès à leur propriété.

Le président: Oui, c'est le grand défi.

Nous allons écouter M. Gaudet.

• (1620)

[Français]

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Merci, monsieur le président.

Je vais poursuivre sur les passages à niveau privés. Je suis rendu à un âge certain, pour ne pas dire un certain âge. Autrefois, il y avait beaucoup d'animaux le long des lignes de chemin de fer. Aujourd'hui, il n'y a plus d'animaux dehors. Les accidents aux passages à niveau privés doivent être très rares.

[Traduction]

M. Cliff Mackay: Je vais demander à mes collègues de s'exprimer à ce sujet, mais non, il y a des accidents aux passages à niveau privés comme aux passages à niveau publics. Il y en a aux deux endroits.

M. Glen Wilson: Tout à fait. M. Mackay a raison. Il ne faut pas oublier qu'un passage à niveau privé peut parfois être une intersection très fréquentée parce qu'elle donne accès à un entrepôt ou à un autre endroit qui attire beaucoup de personnes.

M. Paul Miller: Nous sommes d'accord avec cela aussi. La clé, comme on l'a mentionné il y a quelques minutes, c'est de bien évaluer chacun des passages: les risques, les avantages pour le public, s'il y a d'autres endroits où le public ou le propriétaire peuvent traverser facilement.

L'une des raisons pour lesquelles le programme américain est si fructueux, c'est qu'il favorise une évaluation très globale des passages à niveau sur une partie de territoire. On se demande si on peut fermer trois passages, en réaménager deux autres pour élever le niveau de sécurité, et ainsi améliorer la sécurité en général et garder un bon accès pour le public. C'est beaucoup au cas par cas.

Quoi qu'il en soit, il y a des accidents aux deux types de passages à niveau.

M. John Marginson: Absolument. D'habitude, à un passage à niveau privé, la voie d'accès ou la route vers la propriété n'est pas maintenue comme une intersection publique. Le déneigement n'y est peut-être pas adéquat non plus. Il y a donc tout un ensemble de risques particuliers aux passages à niveau privés. C'est pourquoi il est important d'évaluer les risques que présente chaque passage pour déterminer lesquels méritent le plus notre attention et notre financement, bien sûr.

[Français]

M. Roger Gaudet: Il y a eu 1 038 accidents et 68 déraillements. Combien chacune des compagnies investit-elle annuellement dans la réparation et l'entretien des lignes de chemin de fer? Je pose la question aux trois compagnies présentes.

[Traduction]

M. Glen Wilson: Notre industrie, monsieur Gaudet, est l'une de celles qui investissent le plus de capitaux. Un pourcentage particulièrement haut des revenus est réinvesti dans l'entretien de l'infrastructure, parce qu'il s'agit d'infrastructure privée. Chez Canadien Pacifique, nous avons un programme d'immobilisations de presque 1 milliard de dollars cette année, pour 2011. Il y a aussi un autre budget de fonctionnement et d'entretien de centaines de millions de dollars réservé à l'entretien de l'infrastructure.

M. Paul Miller: Au CN, monsieur Gaudet, le budget d'immobilisation pour 2010 était d'environ 1,6 milliard de dollars. Il sera d'environ 1,7 milliard en 2011. Environ 1,2 milliard de dollars servira au renouvellement de l'équipement de base, de l'infrastructure ferroviaire elle-même.

M. John Marginson: Chez VIA, comme je l'ai déjà dit, nous avons relativement peu de chemins de fer, environ 160 milles. Le budget de fonctionnement que nous y consacrons semble faible en comparaison avec celui des chemins de fer qui transportent des marchandises. Je dois dire, cependant, que grâce au financement prévu dans le plan d'action économique, au cours des dernières années et au cours des prochaines, nous allons dépenser environ un demi-milliard de dollars seulement sur nos chemins de fer, dont ceux qui servent au transport de marchandises.

[Français]

M. Roger Gaudet: Je trouve que ça fait beaucoup d'argent, 1,5 milliard de dollars. Qu'améliorez-vous? S'il y a eu 68 déraillements, cela veut dire que quelque chose faisait défaut quelque part. Y a-t-il des inspecteurs qui vérifient vos lignes? Vérifient-ils les roues? Si on prend comme exemple les autoroutes en asphalte, on constate qu'il faut, après 35 ans, les refaire. Ce doit être la même chose pour vous, au CN. Je n'ai jamais vu une ligne de chemin de fer fermée pour raison de construction ou de réparation. Remarquez bien que dans mon comté, il n'y a pas un long chemin de fer. Je ne peux donc pas beaucoup en parler. Par contre, je viens en Ontario toutes les semaines et je traverse des voies ferrées. Je vérifie toujours si les voies sont entretenues, car parfois il n'y a pas beaucoup de trains qui passent dessus. Quand la ligne est rouillée, ça veut dire qu'il n'y a pas beaucoup de trafic sur ce chemin de fer.

• (1625)

[Traduction]

M. Cliff Mackay: Je vais demander à mes collègues de nous dire ce qu'ils en pensent, mais je vais faire une observation d'abord. Il a plus de 45 000 kilomètres de chemins de fer au Canada. Le réseau ferroviaire est donc un tiers plus vaste que le réseau national d'autoroutes. C'est immense.

Je vais toutefois demander à mes collègues de nous parler de l'entretien et de l'inspection.

M. Glen Wilson: Pour l'inspection, il y a bien des choses que la technologie nous permet de faire. Pour vous mettre en contexte, je dois dire que les chemins de fer canadiens ont un bilan très enviable au chapitre de la sécurité, du taux d'accidents, quand on le compare à l'industrie de catégorie un des États-Unis et aux autres industries du monde.

Chaque année, nous vérifions 55 000 milles de voies ferrées par ultrasons. Nous utilisons des appareils avancés qui parcourent la voie et détectent toute défaillance ne pouvant plus être détectée par simple inspection visuelle. Avant, l'opérateur devait sortir et vérifier de visu chaque problème détecté. Nous essayons maintenant de plus en plus de ne pas arrêter l'appareil pour pouvoir parcourir de plus grandes distances, inspecter une plus grande longueur de rails. Nous croyons que c'est vraiment la clé pour améliorer davantage notre infrastructure, pour que nos spécialistes de l'entretien réparent les bris plutôt que de simplement les trouver. Autrement dit, ils ne concentrent plus leurs efforts à chercher les défaillances, ils réparent les défaillances détectées grâce aux technologies avancées très coûteuses que nous utilisons, mais qui font partie de notre programme et qui vont nous rapporter beaucoup à long terme.

M. Paul Miller: Au CN, monsieur Gaudet, nous avons triplé nos activités de détection par ultrasons sur les rails depuis 2003 environ. En 2010, nous avons inspecté un peu plus de 200 000 milles. C'est infiniment plus que ce à quoi nous oblige le règlement. La géométrie des rails est vérifiée elle aussi de façon comparable. Nous avons ajouté un deuxième véhicule destiné à tester la géométrie des rails, ce qui nous a coûté très cher.

De bien des façons, il n'y a rien qui puisse remplacer l'oeil et l'oreille humains, le fait de regarder un train passer, le fait de regarder un train se déplacer sur des rails, donc nous mettons beaucoup l'accent là-dessus.

Bien sûr, il y a aussi nos amis de Transports Canada qui inspectent nos voies ferrées pour voir si nous faisons tout ce que nous pouvons selon eux. Nous prenons tout ce qu'ils nous disent très au sérieux, bien sûr.

Il y a donc passablement d'inspection qui se fait sur les rails.

Le président: Merci.

Je vais donner la parole à M. Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Je suis content de vous revoir, monsieur Mackay. C'est toujours bon de voir les dirigeants des compagnies ferroviaires. Je sais que parfois, nous ne réussissons pas à nous voir en personne pour discuter de ce qui nous préoccupe, bien souvent de la sécurité ferroviaire. Bien sûr, le gouvernement a pris des mesures assez sérieuses, tout comme les chemins de fer.

J'aimerais commencer par parler du comité qui a été formé pour effectuer cet examen. J'ai regardé les CV des membres, et il s'agit de trois personnes de grand talent, à mon avis. Il y a là un ancien ministre du gouvernement de l'Alberta, de même que M. Edison, qui compte 40 ans d'expérience au CN, ainsi que Bill LeGrow...

M. Paul Miller: C'est pour l'examen des services. Ce sont...

Je m'excuse, monsieur, je ne devrais pas vous interrompre.

M. Brian Jean: Je n'ai pas beaucoup de temps et je veux le partager avec M. Trost en plus.

Les personnes chargées de cet examen sont, à mon avis, des personnes très brillantes qui ont une longue expérience derrière elles.

Dans votre témoignage d'aujourd'hui, il y a une chose qui pique ma curiosité: le système de signalement non punitif. Vous savez, nous nous sommes penchés sur les mécanismes de signalement des SGS dans l'industrie de l'aviation il y a quelque temps. Si le système de l'entreprise n'est pas punitif, pourquoi y aurait-il un système de signalement au BST, par exemple (le BST est déjà doté d'un système du nom de Securitas)? C'est la même chose pour Transports Canada. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

Nous avons entendu les représentants des Teamsters l'autre jour. Ils ont déclaré très clairement qu'ils voulaient une ligne directe avec Transports Canada. Quel est l'enjeu selon vous et quelle serait votre recommandation?

M. Cliff Mackay: Je vais commencer par le principe. Notre principe de base, c'est qu'en bout de ligne, oui, le gouvernement devrait nous surveiller de très près sur le plan de la sécurité. Nous sommes les responsables ultimes de la sûreté des activités dans notre industrie, point à la ligne.

Je voulais d'abord énoncer le principe, puis je vais demander à Paul, à Glen et à John leurs points de vue sur le sujet.

• (1630)

M. Paul Miller: Monsieur Jean, encore aujourd'hui, il y a différents mécanismes dans le système qui permettent à un employé de signaler un problème. Comme je l'ai dit, il peut le signaler directement à Transports Canada, et les employés le font, parce que Transports Canada nous en parle ensuite, selon des moyens officiels ou semi-officiels. Cela existe déjà et ne nous pose absolument aucun problème.

Nous croyons qu'il doit y avoir un mécanisme de signalement confidentiel non punitif dans le SGS. Il y en a un en ce moment, mais il n'est pas très bien géré chez nous. Je ne peux évidemment pas parler pour les deux autres sociétés. Nous savons que nous avons du pain sur la planche à cet égard.

Je répète que cela fait partie de nos objectifs dans le développement de notre culture de la sécurité, ces préoccupations...

M. Brian Jean: Je m'excuse. Je n'ai pas beaucoup de temps.

Je comprends que le système ne fonctionne peut-être pas parfaitement, mais nous voulons qu'il fonctionne parfaitement. Je ne veux pas vous manquer de respect, mais bien que vous disiez que la sécurité des activités dans votre industrie est de votre responsabilité, le gouvernement a lui aussi une responsabilité. De toute évidence, par nos pouvoirs de réglementation, nous devons faire en sorte que les Canadiens soient en sécurité aux passages à niveau ou ailleurs.

Je dois vous corriger. Nous avons une responsabilité nous aussi pour que les gens soient en sécurité partout. Avec tout le respect que je vous dois, quelle serait la meilleure solution selon vous à ce stade-ci? Privilégieriez-vous un système de signalement non punitif directement à Transports Canada ou au BST? Quelle serait votre recommandation, en quelques mots?

Monsieur Mackay.

M. Cliff Mackay: Compte tenu des choix, ce doit clairement être dans le contexte d'un système de gestion de la sécurité à l'interne, mais quoi qu'il en soit, il y a des employés au sein de l'entreprise, et cette entreprise a l'obligation de voir à la sécurité de ses propres activités.

M. Brian Jean: Vous ne voudriez donc pas d'un nouveau système de signalement, mais vous acceptez le système actuel de Securitas avec le BST?

M. Cliff Mackay: Oui. Enfin...

M. Brian Jean: D'après ce que je comprends, vos employés s'adressent plutôt directement à Transports Canada en ce moment.

M. Cliff Mackay: Nous ne nous disputons pas. Les employés peuvent parler à qui ils veulent.

Mais si vous nous donnez le choix, nous choisirons toujours le système de signalement non punitif dans le contexte du SGS.

M. Brian Jean: Ma dernière question porte sur la régie des terres. Je sais que c'est un grand enjeu dans ma circonscription. Dans le Nord de l'Alberta, il y a beaucoup de passages à niveau. Il y a beaucoup de collectivités construites autour des voies ferrées. Je sais que c'est inévitable étant donné les liens étroits de ces collectivités avec les voies ferrées sur le plan économique.

En réalité, je considère que vous nous demandez d'interférer avec les compétences provinciales et municipales, et je pense qu'il faut toujours être prudents dans ce type de situation, parce qu'il y a évidemment un équilibre des pouvoirs au pays. C'est la première chose que je vois. Il y a là une difficulté. De même, ne croyez-vous pas qu'il serait préférable pour l'industrie ferroviaire d'essayer d'établir des ententes avec chaque province? C'est ma première question.

Deuxièmement, ne voyez-vous pas là des difficultés, si les municipalités ont l'obligation de vous aviser quand elles font quelque chose dans un rayon de 300 mètres d'une voie ferrée? Ma foi du bon Dieu, au Lac La Biche, par exemple, ou à Slave Lake, le moindre projet de la ville ou de la collectivité doit passer par vous. Chaque édifice de Lac La Biche se trouve dans un rayon de 300 mètres, je dirais, d'une voie ferrée. Donc chaque fois que quelqu'un veut construire quelque chose, il doit vous envoyer un avis. Cela semble tellement fastidieux.

Seriez-vous prêts, chaque fois que vous faites quelque chose sur les rails qui peut toucher quelqu'un ou une entreprise autour, à les aviser?

M. Cliff Mackay: C'est déjà le cas. C'est obligatoire.

M. Brian Jean: Dans un rayon de 300 mètres?

M. Cliff Mackay: Je ne peux pas...

M. Brian Jean: Je ne pense pas que ce soit cela. Je pense que c'est seulement dans...

M. Cliff Mackay: Je n'ai pas le règlement sous les yeux, mais nous sommes déjà tenus de consulter la municipalité et les autres parties dès que nous faisons quelque chose qui va avoir une incidence quelconque...

M. Brian Jean: Je suis d'accord.

D'après ce que je comprends du règlement, si notre intervention touche directement une personne... Vous nous demandez le plein pouvoir sur ce qui se passe à l'intérieur d'un rayon de 300 mètres de la voie ferrée. Je trouve cela extrêmement fastidieux pour les municipalités et les personnes touchées, et j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Cliff Mackay: Permettez-moi de vous faire part de mes commentaires sur ces deux points.

Premièrement, en ce qui concerne les territoires de compétence, je suis un peu confus, parce que la Loi sur l'aéronautique prévoit déjà de telles dispositions, et c'est le cas depuis 40 ou 50 ans. À ce que je sache, cela n'a jamais entraîné de grands conflits fédéraux-provinciaux. C'est une question de sécurité publique à notre avis. Nous pensons que le gouvernement fédéral a certaines obligations dans ce contexte. Nous ne croyons pas que cela représenterait une intrusion onéreuse dans les territoires provinciaux.

En ce qui a trait aux 300 mètres, nous recommandons ce périmètre parce que selon nos recherches sur les problèmes de proximité (bruits, vibrations, etc.), il semble que ce soit la norme dans les pratiques, et c'est aussi ce que laissent entendre d'autres études menées sur le sujet. En dehors de ce périmètre, il est peu probable de subir des répercussions. Mais si vous vous trouvez à l'intérieur de ce rayon, c'est une possibilité.

J'ajouterais que ce n'est pas parce qu'une municipalité émet un avis que cela déclenche une opération à grand déploiement. À l'heure actuelle, des centaines et des centaines d'avis sont remis aux aéroports de l'ensemble du pays, et bien souvent, ces avis ont peu ou pas du tout de conséquences. Mais les quelques avis qui en ont sont importants.

● (1635)

Le président: Merci.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président, et merci encore, monsieur MacKay. Pardonnez-moi d'avoir mal prononcé votre nom plus tôt.

M. Cliff Mackay: Aucun problème.

M. Sukh Dhaliwal: J'aimerais qu'on parle encore de la restriction de 300 mètres que vous tentez d'imposer. Je voudrais qu'on examine la question du point de vue de l'ingénierie, de l'arpentage et de la planification des terres. La ville où j'habite, Surrey Delta, devait autrefois émettre des avis pour tout aménagement à moins d'un demi-kilomètre. Mais personnellement, j'avais l'impression qu'on imposait des pénalités et des coûts au gouvernement local. Cela ne me paraît pas logique. Je pense que ces questions peuvent être résolues entre les compagnies ferroviaires et les municipalités concernées, ou encore le gouvernement provincial, peu importe ce qui vous convient. Un rayon de 300 mètres me paraît très... Cela ne me paraît pas sensé. Je n'en vois pas l'utilité, parce qu'il serait difficile de toute façon d'aménager un projet résidentiel ou commercial dans un rayon de 300 mètres.

Quand je pense à un corridor ferroviaire, je pense tout de suite au développement. Le développement doit s'articuler autour de ce corridor, et c'est pourquoi j'ai des réserves.

M. Cliff Mackay: Je tiens à préciser que notre proposition ne vise pas du tout à empêcher tout aménagement à l'intérieur d'un rayon de 300 mètres. Nous proposons que soit émis un avis si un tel projet doit être entrepris.

M. Sukh Dhaliwal: Et on ne vous envoie pas ce genre d'avis maintenant?

M. Cliff Mackay: Non. L'Ontario est la seule province canadienne qui exige de ses municipalités d'aviser les compagnies ferroviaires de tout projet d'aménagement des terres. Des condos ont été construits à moins de 75 mètres d'une importante ligne ferroviaire en Colombie-Britannique. En moins de six mois, on avait reçu une tonne de plaintes, différents problèmes avaient été signalés et cet aménagement posait des risques pour la sécurité.

M. Sukh Dhaliwal: Essentiellement, tout ce que vous demandez, c'est qu'on vous en avise...

M. Cliff Mackay: Nous voulons en être informés, oui.

M. Sukh Dhaliwal: Dans un autre ordre d'idées, j'aimerais revenir sur la question qu'a posée M. McCallum, parce que vous avez laissé M. Miller et M. Wilson y répondre. Je vais vous donner une seule option. Il a rencontré les représentants de GO Train ce matin. D'où je viens, nous avons un système de transport semblable, qui s'appelle TransLink.

Nous savons que TransLink a une excellente feuille de route et qu'il s'acquitte très bien de ses responsabilités envers le public, car il s'agit d'un autre ordre de gouvernement. Si je vous donnais un seul choix, seriez-vous prêt à appuyer leur recommandation, soit d'être exemptés du projet de loi C-33? Seriez-vous en faveur d'une telle solution?

M. Cliff Mackay: Nous leur avons déjà dit que nous serions prêts à le faire, mais il faut que les choses soient claires. L'un ou l'autre de ces régimes nous conviendrait.

M. Sukh Dhaliwal: Mais, si vous aviez un choix à faire, est-ce que vous pencheriez pour TransLink?

M. Cliff Mackay: Nous serions tentés de suivre leur conseil, parce qu'ils connaissent mieux que quiconque ce qui convient à leurs activités. La seule explication logique que nous ayons trouvée pour la proposition du gouvernement, c'est qu'il s'inquiète de ne pas pouvoir suivre de près les chemins de fer de catégorie 1 et prendre les mesures qui s'imposent en cas de risque pour la sécurité publique. La proposition du gouvernement lui faciliterait la tâche. Mais à notre avis, ils savent ce dont ils ont besoin puisque ce sont eux qui gèrent

leurs activités, et s'ils pensent que cela pourrait leur coûter cher, nous ne les contredirons certainement pas.

M. Sukh Dhaliwal: Pour ce qui est de la divulgation d'information en matière de sécurité, il n'y a que deux compagnies ferroviaires nationales, alors je ne crois pas que la concurrence soit très féroce. Vous roulez sur des réseaux différents et attirez des clientèles différentes. C'est ce que j'en ai déduit après avoir parlé aux autorités portuaires.

Vous nous dites qu'il ne faudrait pas divulguer ces informations, car cela vous placerait en situation de concurrence. Je ne crois pas que ce soit le cas. En fait, cela vous donne de la crédibilité. C'est offrir de la transparence au public et à votre effectif. Vos employés ne pourraient rien signaler. Si vous imposez toutes ces restrictions, comment pourraient-ils faire part de leur doléances à Transports Canada ou à notre comité?

● (1640)

M. Cliff Mackay: Je crois que vous faites référence aux renseignements confidentiels. Je demanderais à Glen et à Paul de répondre à votre question, car cela concerne directement leurs entreprises.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur MacKay.

M. Glen Wilson: Monsieur Dhaliwal, nous avons aussi des employés chargés de l'évaluation des risques. Nous leur demandons d'évaluer tous les risques potentiels, et de ne rien négliger, quand un changement est envisagé. Cela nous permet de générer une liste importante de risques potentiels. N'importe quel avocat nous dirait qu'il serait dangereux de diffuser un tel document.

Il est possible d'évaluer les risques de façon beaucoup plus sommaire, si je peux m'exprimer ainsi. Nous voulons encourager notre personnel de direction et nos employés à tenir compte de tous les risques possibles, afin de déterminer quelles sont les mesures d'atténuation à prendre. Dans cette optique, nous croyons que c'est un document qui ne devrait pas être rendu public, parce qu'il pourrait être mal interprété et ainsi nuire à notre entreprise.

M. Sukh Dhaliwal: Donc, ce n'est pas pour éviter la concurrence que vous ne souhaitez pas divulguer ces renseignements, mais pour éviter d'autres situations.

M. Glen Wilson: Non, cela n'a rien à voir avec la concurrence.

M. Paul Miller: Monsieur Dhaliwal, soyez assuré que le CN et le CP sont de féroces concurrents commerciaux. Nous collaborons avec mon collègue Glen Wilson et son équipe pour ce qui est des questions opérationnelles et des questions de sécurité, mais nous sommes de féroces concurrents commerciaux.

Je suis du même avis que M. Wilson. Ce n'est pas que nous ne voulons pas diffuser les rapports de vérification et d'évaluation des risques à nos employés, parce qu'ils y prennent part de toute façon. Nous les transmettons aussi à Transports Canada et au SCT. Mais au-delà des personnes qui doivent être mises au courant, on pourrait poser beaucoup de questions et donner lieu à beaucoup d'interpellation. Nous ne voulons pas faire du sur-place.

Il faut savoir aussi que le CN et le CP font des affaires aux États-Unis, où leur structure est bien différente. Soyez assurés que nous les documentons de façon beaucoup plus poussée au Canada qu'aux États-Unis, justement en raison des litiges possibles.

Le président: Merci. Je dois vous arrêter ici.

Monsieur Trost.

M. Brad Trost (Saskatoon—Humboldt, PCC): Merci, monsieur le président.

Dans le rapport de 2008 intitulé *Renforcer les liens: un engagement partagé pour la sécurité ferroviaire*, des experts indépendants ont noté individuellement la culture de la sécurité au sein de VIA, du CP et du CN. Ils ont accordé à VIA le note de 4 sur une échelle de 5 points; le CP a reçu la note de 2, et le CN a obtenu un 1. Ce ne sont pas des résultats très encourageants pour deux de ces trois entreprises. J'espère que depuis vous avez pris au sérieux les recommandations afin de changer la culture de la sécurité, et je suis persuadé que vous allez me dire que c'est le cas.

De façon générale, comment cette loi pourrait-elle aider vos entreprises à changer leur culture? Même si on adopte toutes les règles possibles et imaginables, si les gens n'assimilent pas le principe que la sécurité est importante et qu'il faut en faire une priorité, rien ne va changer.

J'aimerais avoir une réponse de la part des représentants du CN et du CP, mais aussi du représentant de VIA. À votre avis, comment cela pourrait-il vous aider à changer la culture, et avez-vous pris des mesures pour améliorer les choses depuis la parution du rapport?

M. Cliff Mackay: Me permettez-vous de faire un commentaire d'ordre général?

M. Brad Trost: Bien sûr.

M. Cliff Mackay: Les choses sont déjà en place. Les efforts des groupes de travail et les autres initiatives mises en oeuvre en réponse à ces rapports ont déjà porté fruits. Le dialogue est beaucoup plus fertile entre les syndicats, les intervenants, les entreprises ferroviaires et les nombreuses autres parties intéressées.

Au cours des trois ou quatre dernières années, des centaines de personnes ont pris part à ces processus. Cela témoigne des changements qui se sont opérés déjà.

M. Paul Miller: Pour ce qui est du CN, il est intéressant de noter que nous venons de faire un sondage auprès de nos employés à propos de la culture de la sécurité. C'était en novembre. Nous avons reçu 2 200 réponses de nos employés syndiqués, ce qui représente plus de 10 p. 100 de l'effectif, qui nous ont donné la note de 3,5 sur 5. C'est loin d'être un score parfait, et cela nous a démontré qu'il y avait place à l'amélioration. Nous avons bien l'intention de poursuivre nos efforts en ce sens.

Pour ce qui est de la loi, elle appuie sans contredit le travail effectué à la lumière de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Les plus importants comités de travail ont sans doute été ceux sur la gestion de la sécurité et la consolidation de la culture de la sécurité. Nous avons fait notre part. Toutes les personnes ici présentes y ont participé, tout comme Transports Canada et les syndicats. Nous sommes déterminés à poursuivre différentes initiatives en vue d'améliorer la situation.

• (1645)

M. John Marginson: Je pourrais commencer en vous disant que je suis heureux de voir que nous n'avons pas obtenu une note parfaite, parce que je pense qu'il y a toujours place à amélioration. Comme je l'ai signalé plus tôt, en ce qui concerne notre système de gestion de la sécurité, nous avons entrepris ce travail en 1998, et nous n'avons toujours pas terminé. Le système évolue encore et on l'améliore constamment.

Quand vous faites référence à la culture, il s'agit vraiment d'être conscient chaque jour de l'importance que revêt la sécurité. Je consulte presque tous les jours les comptes rendus du comité local de santé et de sécurité, et je fais part de mes commentaires aux coprésidents. Et je sais que notre président fait la même chose.

Il suffit de s'impliquer au quotidien dans ce genre d'initiatives. C'est de cette façon que l'on peut consolider la culture d'une organisation.

M. Glen Wilson: Comme mes collègues l'ont indiqué, monsieur Trost, la culture de la sécurité n'est pas née de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire; le travail s'est poursuivi tout au long de cet examen, et il continuera au-delà de cette loi.

Nous avons mené des sondages régulièrement auprès de nos employés au cours des dix dernières années. Chaque fois que nous avons demandé à nos employés s'ils avaient l'impression que la sécurité était une priorité dans leur milieu de travail, la réponse était toujours plus positive que la précédente. Dans le dernier sondage, jusqu'à 80 p. 100 des employés ont répondu que le CP leur offrait un milieu de travail sécuritaire.

Pour juger de cette loi, je pense qu'il faut revenir à l'ensemble du processus d'examen de la LSF. En tout, 56 recommandations ont découlé de ce processus, et la moitié d'entre elles ont été appliquées par des groupes de travail mixtes réunissant les syndicats, l'organisme de réglementation et l'industrie, et c'est en partie ce qui a fait le succès de ce projet.

M. Brad Trost: Vos curriculum vitae sont très intéressants. Permettez-moi de revenir en arrière. Cette loi prévoit la création d'un nouveau poste, celui de chef de la sécurité, un poste dont devra se doter toutes les entreprises et auquel seront rattachées certaines responsabilités pénales. Avec votre bagage professionnel, messieurs, certains d'entre vous pourraient très bien accéder à ce poste dans vos entreprises respectives.

Dites-moi, comment ce changement législatif modifiera-t-il la façon dont vos entreprises gèrent la sécurité? Aussi, en supposant que c'est à vous que sera confié ce poste (ce sera une promotion ou une punition, selon le point de vue), que feriez-vous différemment à l'égard de la gestion de la sécurité?

J'aimerais entendre vos réponses.

M. Paul Miller: J'occupe le poste de chef de la sécurité de notre entreprise en ce moment, et je suis responsable de soumettre nos SGS chaque année à Transports Canada, en plus des autres tâches qui me sont confiées.

Encore une fois, j'aimerais souligner que la loi proposée dans sa forme actuelle reflète très bien le travail fait par le groupe d'experts. Nous avons certaines suggestions à faire, mais le travail est là, alors nous...

M. Brad Trost: Est-ce que votre travail serait appelé à changer?

M. Paul Miller: Est-ce qu'il changerait? Eh bien, il change toujours; il est en constante évolution.

Je pense que la formulation de la loi facilitera davantage la collaboration avec les employés et leurs représentants, la sensibilisation des employés et la liaison avec l'organisme de réglementation.

Le président: Quelqu'un d'autre...?

Une voix: Allez-y, John.

M. John Marginson: Il est bien possible que j'hérite de ce poste si la loi est adoptée telle quelle. Je n'y vois pas d'inconvénient; cela ne me fait pas peur. C'est essentiellement ce que je fais aujourd'hui. C'est ainsi que se passe mon quotidien à VIA Rail actuellement.

La seule autre personne qui serait peut-être plus intéressée à prendre ce poste est notre président, parce que la sécurité de VIA Rail lui tient énormément à coeur.

J'accepterais ce poste sans crainte, et j'appuierais certainement mon patron s'il décidait d'assumer lui-même cette responsabilité.

M. Glen Wilson: J'ajouterais une seule chose. J'allais dire à peu près la même chose que M. Marginson. Le président et PDG du Canadien Pacifique n'aimerait peut-être pas que je me donne le titre de chef de la sécurité du CP. Il croit que c'est lui.

Est-ce que le projet de loi changerait mes responsabilités? Je ne crois pas. Comme M. Miller l'a indiqué, notre travail évolue constamment. La sécurité et la participation des employés à notre processus est une priorité pour notre entreprise. Mais pour ce qui est de savoir si je serais nommé au poste en question, j'imagine qu'il faudra attendre que la loi entre en vigueur pour le savoir.

Notre président et PDG et moi-même prenons très au sérieux la sécurité et nous avons à cœur que ces décisions soient prises dans le meilleur intérêt de tous.

• (1650)

Le président: Merci.

Il nous reste quelques minutes. Nous allons commencer une autre série de questions. Chaque intervenant pourra poser une seule question. Essayez d'être brefs afin que tout le monde puisse intervenir.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: La semaine dernière, nous avons accueilli les représentants syndicaux. Notamment, ils ont critiqué la gestion des horaires. Cela me préoccupe, et je sais que c'est la même chose pour vous, car vous traitez vos employés du mieux possible.

L'établissement des horaires devrait-il être laissé à la discrétion des parties patronale et syndicale, ou devrait-on édicter des règles afin d'éviter les cas de fatigue?

M. Cliff Mackay: Les horaires sont déjà réglementés. Il y a des règles concernant la gestion de la fatigue. Mais, encore une fois, je vais laisser à mon collègue le soin de vous donner des détails à ce sujet.

M. Glen Wilson: J'ajouterais simplement que M. MacKay fait référence aux règles relatives au temps de travail et de repos. Ces règles portent sur les horaires de travail. Tout ce que l'on peut administrer, c'est le temps de travail et de repos. Nous n'avons pas vraiment de contrôle sur la fatigue, car nous ne surveillons pas les activités des employés en congé, leurs habitudes alimentaires, et ce qu'ils font pour gérer leur fatigue.

Pour la gestion de la fatigue, nous nous appuyons sur les plus récents résultats scientifiques au monde. Des scientifiques en Australie ont analysé des horaires de travail et défini les secteurs à risque pour déterminer si les horaires offraient des possibilités adéquates de repos. Les employeurs ont la responsabilité de fournir des horaires adéquats, mais les employés doivent se reposer lorsqu'ils en ont l'occasion. C'est une responsabilité partagée.

M. Paul Miller: Au CN, plusieurs employés — pas encore assez, à notre avis — doivent maintenant respecter un horaire particulier. Je crois qu'il s'agit bel et bien d'une responsabilité partagée entre les employés, leurs représentants et l'entreprise.

Je suis heureux de dire que notre dernière convention collective conclue avec les chefs de train prévoit la mise en place d'un projet pilote pour l'établissement des horaires. C'est un engagement que nous avons pris et auquel nous travaillons.

Le président: Merci.

Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Merci, monsieur le président.

Avez-vous lu le document qui nous a été présenté par les syndicats jeudi dernier? En avez-vous eu une copie?

[Traduction]

M. Cliff Mackay: Oui.

[Français]

M. Michel Guimond: Vous avez vu qu'ils nous ont suggéré quatre amendements. Comment réagissez-vous?

[Traduction]

M. Cliff Mackay: Je ne les ai pas avec moi.

[Français]

M. Michel Guimond: Vous avez répondu à celui qui traite en partie de la fatigue. Je peux comprendre que ça ne fasse pas trop votre affaire.

Comment devrait-on accueillir les amendements proposés par les syndicats?

[Traduction]

M. Cliff Mackay: Je vais essayer d'y aller de mémoire, car je n'ai pas le document avec moi. Si je ne m'abuse, ils recommandent l'ajout au projet de loi d'un système officiel de compte rendu. Nous avons déjà abordé ce sujet à plusieurs reprises.

Nous nous opposons fortement à un tel système. Si nos employés veulent discuter avec des représentants du gouvernement, ils peuvent déjà le faire. Nous ne voyons pas la nécessité d'un tel ajout au projet de loi. Comme nous l'avons déjà dit, nous préférons un système de compte rendu à l'intérieur d'un SGS.

Donc, nous ne sommes pas à l'aise avec cette recommandation. Nous avons déjà parlé de la question de fatigue. Je crois qu'ils avaient deux autres recommandations. Vous pouvez me les rappeler?

Le président: Je suis désolé, je dois vous interrompre. Monsieur Bevington, c'est à vous.

M. Dennis Bevington: Je serais heureux de poursuivre dans le même sens, car c'est justement la question que j'allais soulever. Nous avons accueilli deux groupes de témoins jusqu'à maintenant, et plusieurs amendements ont été proposés à ce projet de loi, notamment sur la centralisation de la gestion de la circulation ferroviaire. Est-ce un problème?

• (1655)

M. Cliff Mackay: Non, puisque ces opérations sont déjà centralisées. Demandez des précisions à mes collègues.

M. Paul Miller: Le CN a trois centres de gestion de la circulation ferroviaire au Canada — à Montréal, à Toronto et à Edmonton. Nous n'avons pas l'intention de les déménager, et il n'en a pas été question.

M. Glen Wilson: C'est la même chose au CP. Nous avons un centre à Calgary et un à Montréal, et nous n'avons pas l'intention de les déménager.

Le président: Il vous reste 20 secondes.

M. Dennis Bevington: Je n'ai pas eu l'occasion de parler des gens qui empruntent vos voies. Vous avez parlé des passages à niveau, bien entendu, mais l'autre problème, c'est les gens qui empruntent vos voies sans autorisation. Le bilan des décès à ce chapitre qui est très élevé. Y a-t-il quelque chose dans ce projet de loi qui pourrait vous aider à corriger cette situation?

M. Cliff Mackay: Pas vraiment, mais, encore une fois, nous pouvons, notamment, sensibiliser davantage la population, surtout les jeunes, aux dangers que cela représente. Ce serait un pas dans la bonne direction. Vous avez probablement entendu parler de l'incroyable incident survenu la semaine dernière à Saskatoon. Un homme se promenait sur la voie ferrée avec ses écouteurs lorsqu'il a été frappé par un train. Il s'en est sorti sans aucune égratignure. Bon sang! Eh bien, c'est le genre d'incident dont nous sommes témoins, notamment avec les jeunes.

Le président: Merci.

Monsieur Jean, voulez-vous être le dernier à intervenir?

M. Brian Jean: Oui, merci. J'aimerais revenir sur ma première question du tour précédent, soit celle portant sur le prochain examen des services de transport ferroviaire des marchandises. Je sais que cela vous enthousiasme. Ça va être assez intéressant.

J'ai mentionné plus tôt que trois brillants Canadiens participent à cet examen et qu'ils vont formuler des recommandations. Quelqu'un a dit plus tôt qu'il pourrait y avoir des intérêts concurrentiels entre le service et la sécurité, et cela m'inquiète. Enfin, quelques questions allaient en ce sens. J'aimerais simplement que vous me confirmiez que ce n'est pas le cas. Vous pouvez avoir, les deux, de bons services — et en passant, je tiens à vous féliciter, car vos services auprès des cultivateurs de blé au pays s'est grandement amélioré. Je crois que 90 p. 100 des wagons ont été livrés à temps. Je m'en souviens, car j'ai été très impressionné de l'apprendre.

Mais avec le prochain examen du service, y aura-t-il, selon vous, des intérêts concurrentiels entre la prestation d'un service de meilleure qualité et celle d'un service plus sécuritaire? Il n'est pas nécessaire de faire un choix. On peut offrir les deux. J'aimerais connaître votre point de vue à ce sujet.

M. Paul Miller: Au CN, c'est également ce que nous croyons. D'ailleurs, nous avons la responsabilité morale, légale et éthique d'offrir des services sécuritaires en tout temps, ce qui, de surcroît, rapporte à l'entreprise. Nous avons très peu d'actifs. Afin d'offrir le genre de service qui assurera notre croissance, nous devons travailler de façon sécuritaire. Donc, il n'y a aucun intérêt concurrentiel entre le service et la sécurité.

M. Glen Wilson: C'est la même chose pour nous. Depuis de nombreuses années, l'énoncé de vision de notre entreprise est « le plus sûr et le plus fluide », et nous croyons fermement que les deux vont de pair. Moins de déraillements signifie moins d'interruptions du service.

M. Cliff Mackay: Et un meilleur service.

Je peux vous dire sans l'ombre d'un doute que les chemins de fer sur courtes distances seraient d'accord avec cela. Plus de sécurité, c'est bon pour les affaires.

M. Brian Jean: Excellent. Merci.

Le président: Merci.

J'aimerais remercier nos témoins d'être venus. Je sais que vous avez été convoqués à la dernière minute, alors je vous remercie d'avoir pris le temps de venir. Nous sommes impatients de connaître les derniers résultats. Encore une fois, merci.

Nous allons faire une pause de deux minutes. Nous reprendrons ensuite pour examiner les motions. M. Bevington a proposé une motion, et M. McCallum en a proposé deux. Alors, nous allons faire une pause de deux minutes.

• (1655)

(Pause)

• (1700)

Le président: Merci. Je vous souhaite de nouveau à tous la bienvenue.

Avant de passer à la motion de M. Bevington, je vous signale que nous avons fait circuler un calendrier de nos prochaines activités, et Bonnie m'informe qu'elle communiquera avec vos bureaux concernant la visite des représentants de Bombardier. Nous vous demandons de proposer des dates, et les dates retenues vous seront confirmées plus tard. Nous voulons connaître vos disponibilités afin de poursuivre les préparatifs.

Pour le moment, nous avons des motions à étudier. Monsieur Bevington, veuillez nous présenter votre motion.

M. Dennis Bevington: Avec cette motion, je demande que le gouvernement fournisse au comité des copies dans les deux langues officielles de l'examen stratégique de Postes Canada intitulé : « Universal Service Obligation and Other Public Policy Analysis: Study 1 ».

Cette étude a été entreprise en juillet 2008 et porte sur l'obligation qu'a la Société canadienne des postes de fournir un service universel. Je crois qu'il est très important pour le comité d'examiner cette étude et de prendre connaissance de l'information qu'elle contient.

Le président: Y a-t-il des observations?

Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Je suis entièrement favorable à cette proposition. J'en profite pour féliciter mon collègue de Western Arctic d'avoir soulevé ce point.

• (1705)

[Traduction]

Le président: Monsieur Trost.

M. Brad Trost: Merci, monsieur le président.

J'aurais quelques questions pour mon collègue, M. Bevington, et selon sa réponse, j'aurai peut-être une observation à faire.

Je me demande s'il prévoit élargir la portée de sa motion pour inclure une étude plus vaste ou s'il cherche quelque chose de particulier dans ce rapport. Cherche-t-il des renseignements précis? Prévoit-il convoquer des témoins? Le comité reçoit plusieurs études. J'essaie de comprendre où il veut en venir dans ce cas-ci. Si M. Bevington pouvait nous donner plus de détails sur ses intentions, je lui en serais reconnaissant.

M. Dennis Bevington: En réalité, l'étude se penche sur les obligations de la Société canadienne des postes en tant que société d'État, donc ce qu'elle fait, ses objectifs en matière de service universel... Nous aurions une idée du service postal qu'on envisage, de la logique présidant à la décision d'ouvrir ou de fermer de bureaux de poste dans les collectivités et de ce que la Société canadienne des postes pense de son rôle.

À mon avis, c'est l'objectif visé. Par la suite, on pourra demander à la population son opinion sur le rôle proposé. Nous apprendrons ainsi l'orientation de la Société canadienne des postes.

Le président: Une dernière question, et nous passerons ensuite à M. Byrne.

M. Brad Trost: Donc, M. Bevington veut savoir où se situe la Société canadienne des postes par rapport à sa mission et sa raison d'être. Ensuite, on obtiendrait l'opinion du grand public sur la société d'État à ce chapitre. C'est bien cela?

M. Dennis Bevington: Peut-être. Je ne voudrais pas juger d'avance de l'orientation que prendra la discussion. J'aimerais plutôt consulter le rapport avant de me prononcer à ce sujet.

Le président: Monsieur Byrne.

L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.): Merci, monsieur le président.

Il n'est pas question, dans cette motion, d'analyse ou d'étude que ferait le comité. Elle demande que le comité, par votre entremise, monsieur le président, je présume, s'adresse au ministre responsable de la Société canadienne des postes pour obtenir les documents, tout simplement. Cela me semble une demande tout à fait claire et raisonnable. Je pense que nous appuierions pareille demande.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président.

Tout d'abord, je tiens à rappeler à tout le monde que c'est le premier ministre qui a décrété un moratoire sur la fermeture des bureaux de poste ruraux. Deuxièmement, je pense que M. Harper a été le premier de tous les premiers ministres de l'histoire du pays à donner une directive à la Société des postes relativement au courrier rural. Je tiens à ce que les membres du comité ne l'oublient pas.

J'ai fait quelques recherches sur le sujet pour M. Bevington juste avant la séance, et à ce que j'ai compris, pour l'instant, le document n'est qu'en anglais. Il faudra donc certainement le faire traduire. J'ai aussi cru comprendre que pour des raisons liées à la Loi sur l'accès à l'information, certains segments du rapport lui-même devront en être supprimés.

À part cela, je n'y vois pas de problème. Je trouve que la suggestion est bonne, et que cela nous aidera à avancer, surtout quand surviendront de temps à autre des problèmes avec Postes Canada, ce qui à mon avis est inévitable. Le gouvernement a très clairement exprimé sa position à la Société des postes en ce qui concerne la livraison du courrier dans les régions rurales, et je pense que cette position ne changera pas.

Je trouve vraiment que l'idée de M. Bevington est bonne et je suis heureux de l'entendre. S'il veut définir l'étendue de la question et déterminer l'orientation qu'il faudra donner à l'étude, je suis prêt à l'y aider en coulisse.

Le président: Il semble y avoir consensus sur la question. S'il n'y a pas d'autres commentaires, je vais mettre la question aux voix.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je me demande si, après l'examen du service, ou après que nous en aurons reçu les conclusions, nous pourrions tenir une ou deux réunions supplémentaires et y convoquer un représentant de la Société canadienne des postes pour l'interroger sur le sujet. Je pense que ce pourrait être utile.

Le président: Monsieur Trost, vous vouliez ajouter quelque chose?

M. Brad Trost: Seulement une question complémentaire aux propos de M. Jean.

Est-ce que nous recevrons la version anglaise du rapport, ou faudrait-il attendre qu'il soit traduit en français?

Le président: Nous attendrions la traduction.

M. Brad Trost: Et avec ces histoires de Loi sur l'accès à l'information, je suppose que certains segments seront automatiquement exclus du rapport?

• (1710)

Le président: À mon avis, ils devront être supprimés du rapport avant qu'il soit transmis au comité. Si le vote va dans ce sens, je pense que le comité devra encourager les responsables à le faire le plus rapidement possible.

M. Brad Trost: Sur-le-champ.

Le président: Sur-le-champ.

Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Je me demandais seulement ce dont il s'agissait, à propos de la Loi sur l'accès à l'information.

M. Brian Jean: On m'a dit, au ministère, qu'il se peut qu'il y ait dans le rapport des éléments visés par la Loi sur l'accès à l'information. J'ai aussi appris que la traduction pourrait prendre quelques semaines. À ce que j'ai compris, c'est là que pourrait être le problème.

L'hon. John McCallum: Je ne vois pas ce que la Loi sur l'accès à l'information vient y faire.

M. Brian Jean: À dire vrai, moi non plus, monsieur McCallum. Je pourrais me renseigner auprès du ministère. Il est toujours bon d'avoir sa source d'information. Donnez-moi une seconde, que je lise ce qu'ils ont dit.

Des restrictions pourraient s'appliquer à la divulgation de certains renseignements en vertu de la Loi sur l'accès à l'information et de la Loi sur la protection des renseignements personnels.

Je ne sais pas vraiment, monsieur McCallum. Je veux bien m'informer auprès du ministère à ce sujet. J'ai cru comprendre aussi que Postes Canada n'a pas encore reçu copie de ce document, alors ce n'est pas tout. Mais je pense néanmoins qu'il serait bon que les membres du comité le lisent et que le comité puisse en faire un examen. C'est mon avis.

Vous avez d'autres questions, monsieur McCallum?

L'hon. John McCallum: C'est bon, je vous remercie.

M. Brian Jean: Et je m'engage à découvrir pourquoi exactement ils ont évoqué la Loi sur l'accès à l'information, parce que c'est la première fois que j'entends soulever ce genre de question dans une démarche comme celle-là, surtout quand la motion concerne une société d'État.

Le président: M. Bevington a déposé une motion portant que le gouvernement fournisse au comité des copies dans les deux langues officielles de l'examen stratégique de Postes Canada intitulé « Universal Service Obligation and Other Public Policy Analysis: Study 1 ».

(La motion est adoptée.)

Le président: Nous avons reçu deux motions de M. McCallum, et je vous laisse décider...

Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Compte tenu des événements qui ont eu lieu ce matin, je sollicite le consentement unanime des collègues.

Je vous ai dit que je voulais consulter les « bleus » de la séance du comité pour voir les commentaires faits par M. Dhaliwal. Ensuite, je déciderai si, à la prochaine occasion utile, je soulèverai une question de privilège. Ce ne sera pas un rappel au Règlement. Je soulèverai une question de privilège ici, au comité, ou à la Chambre contre M. Dhaliwal.

Afin d'avoir l'esprit clair pour me prononcer sur les deux motions proposées par M. McCallum, je demande aux collègues de reporter l'étude de ces motions. Si on aime mieux procéder immédiatement au vote, je vous annonce tout de suite que sans égard au mérite des résolutions, nous voterons contre celles-ci, compte tenu des propos.

Le climat de confiance et de respect n'existe plus à l'égard de M. Dhaliwal.

[Traduction]

Le président: Monsieur McCallum, qu'en dites-vous?

L'hon. John McCallum: Je ne pense pas que ces motions soient particulièrement urgentes, alors...

M. Brian Jean: Monsieur le président, je ne suis pas d'accord. Je suis tout à fait prêt à débattre de ces motions maintenant, et nous sommes prêts à passer au vote.

L'hon. John McCallum: Je n'ai aucune objection à les reporter.

Le président: Monsieur Bevington, êtes-vous d'accord?

M. Dennis Bevington: Oui.

Le président: Je vous propose donc de reporter ce débat. Nous y reviendrons à la fin de la réunion de jeudi.

Monsieur Guimond, si vous décidez d'aller de l'avant, j'aimerais que vous m'en avisiez par l'intermédiaire de notre greffière, pour que nous préparions les documents nécessaires.

Là-dessus, je remercie le comité.

Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Je ne suis pas en mesure de vous dire que ce sera jeudi. Je dois vérifier la jurisprudence.

Vous savez que je suis avocat de formation. J'ai siégé pendant 10 ans au Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre. Je dois consulter le légiste de la Chambre. Je ne vous garantis pas que je soulèverai ma question de privilège jeudi au comité ou à la Chambre. Je le ferai lorsque je le jugerai utile.

[Traduction]

Le président: J'annonce simplement aux membres du comité que j'inscris cela à la fin de l'ordre du jour. Je soupçonne que nous aurons alors ce même débat.

Monsieur Byrne.

L'hon. Gerry Byrne: Je vous informe, monsieur le président, ainsi que mes collègues, de mon intention de déposer bientôt une motion au sujet d'une étude potentielle ou d'une demande de documents sur les activités de Marine Atlantique S.C.C., une société d'État fédérale qui, pour remplir une obligation constitutionnelle, assure le transport de passagers et de véhicules à destination et en provenance de Terre-Neuve-et-Labrador.

• (1715)

Le président: Nous vous sommes reconnaissants de nous en avertir.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je voudrais seulement dire à M. Byrne que s'il le veut, sans qu'il ait à attendre de pouvoir déposer une motion, j'obtiendrai volontiers pour lui le plus d'informations possible du ministère puisqu'en fait, vous le savez, le gouvernement a investi d'énormes sommes dans Marine Atlantique depuis trois ou quatre ans, alors je pense que le plus gros des documents devraient être prêts. Si vous venez à peine d'écrire au ministre, je pense qu'il vous les fournira très volontiers. Mais c'est à vous d'en décider, monsieur Byrne.

Le président: Oui, monsieur Byrne.

L'hon. Gerry Byrne: Monsieur le président, j'en suis ravi. Je m'intéresse à des documents particuliers, mais si j'ai bien compris le secrétaire parlementaire, nous pourrions les recevoir sans délai. Ce pourrait également être très utile.

M. Brian Jean: J'en ferai la demande, à tout le moins, et ce sera au cabinet du ministre d'en décider, mais je pense qu'il pourra en fournir la plupart. À ce que je sache, le gouvernement est très fier des énormes investissements qu'il a faits dans cette société, et aussi des progrès du dossier des nouveaux navires, etc., alors je pense qu'il... Mais si voulez bien me dire, par écrit ou de vive voix, quels documents vous intéressent, je vous offre de transmettre votre demande au cabinet du ministre et les obtenir aussitôt que possible.

L'hon. Gerry Byrne: Très bien.

Le président: Merci.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les
Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

Additional copies may be obtained from: Publishing and
Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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