



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 049 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 17 février 2011

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le jeudi 17 février 2011

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): La séance est ouverte. Bonjour à tous. Bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. La présente est notre 49^e réunion.

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

Se joignent à nous ici aujourd'hui, pour le compte des Administrations de transport de banlieue, M. Gregory Percy, vice-président, Opérations, Greater Toronto Transit Authority; et Nancy Fréchette, vice-présidente, Exploitation, Agence métropolitaine de transport.

Participe également en direct à cette rencontre, par vidéoconférence depuis Surrey, en Colombie-Britannique, M. Doug Kelsey, chef de l'exploitation, Greater Vancouver Transportation Authority — TransLink.

Merci. Bonjour tout le monde. Nous avons passé en revue la marche à suivre, alors je vous invite à ouvrir le bal avec vos déclarations, après quoi nous passerons aux questions des membres du comité.

M. Gregory Percy (vice-président, Opérations, Greater Toronto Transit Authority, Administrations de transport de banlieue): Merci.

Nous sommes des administrations de transport de banlieue, c'est-à-dire des organismes de transport en commun publics qui ont été constitués en vertu de lois provinciales et qui ont un mandat local et régional, ainsi qu'une obligation de rendre compte. Nous assumons avec détermination nos responsabilités en ce qui a trait à la sécurité de nos activités, comme en témoignent notre dossier en matière de sécurité et nos investissements dans ce domaine.

Le projet de loi C-33, dans sa forme actuelle, imposerait aux administrations de transport de banlieue un fardeau et des risques inappropriés, inefficaces et coûteux qui sont injustifiables et qu'elles ne peuvent, à notre sens, pas assumer. Les trois principales administrations de transport de banlieue, qui représentent les usagers des trains de banlieue de Vancouver, de Toronto et de Montréal et assurent le transport de plus de 65 millions de passagers par an, soumettent le présent mémoire conjoint au comité pour demander que des modifications soient apportées au projet de loi. Nous partageons les mêmes intérêts et défis et servons toutes trois le même public, soit les contribuables.

Plus particulièrement, nous demandons à cet honorable comité de modifier les définitions de « compagnie » et de « compagnie de chemin de fer locale », car elles englobent indûment mais inévitablement les administrations de transport de banlieue, qui sont

déjà de compétence provinciale. Nous demandons également au comité d'exempter les administrations de transport de banlieue de l'obligation d'obtenir un certificat d'exploitation de chemin de fer fédéral en vertu du projet de loi.

La définition de « compagnie de chemin de fer locale » contenue dans le projet de loi étend la portée des dispositions relatives aux règles de la Loi sur la sécurité ferroviaire et élargit l'application de toutes les mesures administratives et mesures de conformité et de déclaration proposées. Cela est, selon nous, injustifié. Le Parlement reconnaît déjà la nature publique et distincte des administrations de transport de banlieue. Celles-ci sont de compétence provinciale, chacune d'elles étant assujettie aux lois provinciales spéciales les ayant créées et habilitées.

Nous sommes régis par des conseils d'administration qui veillent au professionnalisme de la gestion de nos trains de banlieue et autres activités intégrées. Nous sommes déjà assujettis à des systèmes de vérification rigoureux, aux exigences des contribuables et à l'examen public, ce qui nous distingue des transporteurs de fret commercial. Les administrations de transport de banlieue ont déjà une obligation publique de rendre des comptes. Elles sont également engagées envers la sécurité et déterminées à bien servir les contribuables locaux.

Nous vous encourageons à questionner l'autorité du Parlement d'édicter des lois qui imposent de nouvelles obligations et responsabilités à des entités provinciales publiques qui rendent déjà des comptes. Vous devez questionner un projet de loi qui élargit l'autorité du ministre fédéral de réglementer et de certifier les administrations de transport de banlieue provinciales, en plus de porter atteinte à leur mandat public local.

Aucune des administrations de transport de banlieue au Canada n'est propriétaire de la totalité des chemins de fer empruntés. Elles utilisent donc des lignes de chemin de fer fédérales hôtes qui appartiennent à des compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale. Les administrations de transport de banlieue concluent des accords avec ces compagnies hôtes qui assurent la gestion sécuritaire du chemin de fer. Aux termes de ces accords, les administrations de transport de banlieue doivent assumer de lourdes responsabilités et des obligations considérables relativement aux services voyageurs, notamment la souscription d'une assurance qui satisfait aux exigences de la compagnie de chemin de fer hôte, laquelle convient d'entretenir ses lignes en conformité avec les lois fédérales existantes et les normes en vigueur. En échange, les compagnies hôtes doivent fournir un chemin de fer sécuritaire.

En tant qu'administrations de transport de banlieue, nous n'avons aucune autorité sur les chemins de fer hôtes et ne pouvons ni les inspecter, ni y effectuer de vérification. Nous ne pouvons gérer ni leur infrastructure, ni leur personnel, ni leurs sous-traitants. Nous ne pouvons pas non plus tenir les compagnies hôtes responsables en cas de non-conformité aux lois fédérales établies. Il est, en conséquence, déraisonnable d'exiger que les administrations de transport de banlieue rendent compte des actions de leurs hôtes dans le cadre d'une obligation d'obtenir un certificat fédéral ou d'un élargissement de la surveillance réglementaire fédérale.

La sécurité est au cœur du projet de loi, et il est important de souligner que TransLink, Go Transit de Metrolinx, et l'Agence métropolitaine de transport exploitent des chemins de fer qui comptent parmi les plus sécuritaires au Canada. On ne saurait dire que le projet de loi C-33 a été déposé en raison d'un problème de sécurité lié à l'exploitation de trains de passagers par des administrations de transport de banlieue au Canada. Les représentants de Transports Canada doivent le reconnaître, et ils l'ont fait devant le comité.

Le rapport du comité d'examen de la sécurité ferroviaire n'a relevé aucun problème ni enjeu pressant en matière de réglementation en lien avec les administrations de transport de banlieue. Il n'a trouvé aucun motif ni fondement pour justifier une modification législative qui nous imposerait une surveillance fédérale inutile, qui viendrait faire double emploi avec des dispositions et des processus existants, qui ne serait ni flexible, ni efficace, et qui n'améliorerait pas vraiment la sécurité.

Le projet de loi C-33 fait fausse route, car il vise à tenir les administrations de transport de banlieue provinciales et leurs cadres supérieurs responsables de mesures prises à l'égard de lignes de chemin de fer de compétence fédérale sur lesquelles ceux-ci n'ont pas de contrôle raisonnable.

Le projet de loi prévoit également de nouvelles obligations de tenue et d'archivage de documents pour répondre aux demandes de renseignements du ministre fédéral. Il s'agit là d'encore une autre obligation coûteuse et totalement inutile que les administrations de transport de banlieue ne devraient pas avoir à assumer. Nous avons déjà des obligations en matière de déclarations et de documentation envers nos autorités habilitantes. Ici encore, le projet de loi C-33 propose d'imposer aux administrations de transport de banlieue un fardeau lourd, coûteux et tout à fait inutile.

• (1540)

L'ensemble des propositions contenues dans le projet de loi C-33 entraînerait des coûts considérables pour les administrations de transport de banlieue. Contrairement aux transporteurs de fret commercial, les administrations de transport de banlieue, de par leur nature, n'ont aucun moyen de recouvrer tous leurs coûts. L'augmentation des frais liés à ces obligations inutiles et coûteuses devra tôt ou tard être assumée par les contribuables ou les usagers des transports de banlieue, sans quoi cela limitera la croissance nécessaire des transports en commun ou entraînera une réduction du service au public, tout cela à cause de définitions inutilement larges des termes « compagnie » et « compagnie de chemin de fer locale ».

Pour toutes ces raisons, nous, qui représentons les administrations de transport de banlieue de Vancouver, de Toronto et de Montréal, demandons à l'honorable comité de modifier les dispositions du projet de loi C-33 pour exempter les administrations de transport de banlieue, déjà reconnues et définies au niveau fédéral, de la portée et de l'application dudit projet de loi, plus particulièrement en excluant les administrations de transport de banlieue des nouvelles définitions

de « compagnie » et « compagnie de chemin de fer locale » et en exemptant ces administrations de l'obligation d'obtenir un certificat d'exploitation de chemin de fer fédéral.

Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de vous faire ces remarques liminaires. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

La parole est à M. Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous remercier tous les deux, ainsi que M. Kelsey, qui vient de ma ville, Surrey.

Les sociétés d'État fédérales et les provinces sont exemptées des sanctions pécuniaires établies dans le projet de loi C-33. Cela s'applique-t-il également, ou devrait-il s'appliquer, aux sociétés d'État provinciales et aux administrations de transport en commun urbain?

M. Gregory Percy: Si je comprends bien la question, vous parlez des sanctions pécuniaires pour non-conformité. Est-ce de cela que vous voulez parler?

• (1545)

M. Sukh Dhaliwal: C'est exact.

M. Gregory Percy: Cela est inutile, du point de vue des administrations de transport de banlieue. Nous estimons que nos processus en matière de sécurité sont déjà suffisamment rigoureux et ne requièrent pas cette couche de rigueur supplémentaire. À notre avis, cela ne devrait pas s'appliquer aux administrations de transport de banlieue.

M. Doug Kelsey (chef de l'exploitation, Greater Vancouver Transportation Authority (TransLink), Administrations de transport de banlieue): J'aimerais ajouter qu'il me faut croire que ces sanctions pécuniaires visent en partie à punir les mauvais comportements. Je pense qu'en ce qui nous concerne nous avons d'autres mécanismes sérieux de reddition de comptes ainsi que des freins et des contrepoids, de telle sorte que ces sanctions ne sont pas justifiées. Permettez-moi d'expliquer, si vous le voulez bien.

Premièrement, nous sommes un produit du gouvernement, et nous consommons des deniers publics. S'inscrit parallèlement à cela l'accès à l'information. Nous sommes sujet à examen du fait de la Loi sur l'accès à l'information, qui autorise les médias et le grand public à nous maintenir sous une surveillance intense. Nous sommes par ailleurs assujettis à une loi du type de celles qui s'appliquent aux offices publics.

J'estime que les sanctions pécuniaires ne sont pas nécessaires, ni dans le contexte de notre fonctionnement actuel, ni dans une perspective d'avenir, du fait de tous ces autres mécanismes de reddition de comptes qui sont en place.

M. Sukh Dhaliwal: Il a été dit au comité qu'en ce moment, si l'un de vos wagons était équipé de roues peu sûres, Transports Canada devrait s'en prendre à CP ou CN. Pourquoi le ministère ne devrait-il pas pouvoir communiquer directement avec vous?

M. Gregory Percy: Cela ne nous poserait aucun problème que Transports Canada communique directement avec nous. Mais j'ajouterais que le modèle en place à l'heure actuelle fonctionne. Encore une fois, notre dossier en matière de sécurité est admirable.

Vous avez raison, à l'heure actuelle, Transports Canada passe par l'intermédiaire des lignes de chemin de fer de la catégorie 1. Nous serions très heureux qu'il s'adresse directement à nous. Nous estimons qu'il devrait pouvoir le faire, mais nous ne pensons pas que le projet de loi C-33 soit le mécanisme au moyen duquel cela devrait se faire.

M. Sukh Dhaliwal: Par le biais de que mécanisme aimeriez-vous que cela se fasse alors?

M. Gregory Percy: Cela ne nous poserait aucun problème d'oeuvrer avec Transports Canada à la création de notre propre protocole d'entente, intégrant la rigueur qu'il jugerait appropriée en vue de gérer la sécurité avec nous. Encore une fois, nous maintenons des normes élevées. Mais nous serions très heureux de travailler directement avec le ministère dans un contexte autre que celui qui est étayé dans le projet de loi C-33.

M. Doug Kelsey: Pour ajouter à cette réponse, je vais juste vous montrer ici un exemple d'une feuille d'inspection de Transports Canada du West Coast Express, ici à Vancouver, où Transports Canada nous a en fait inspectés directement, sans même passer par les compagnies de chemin de fer. Dans ce cas-ci, donc, il s'agit tout simplement d'une toute petite liste de choses comme des autocollants et autres devant être remplacés. Ce mécanisme existe donc déjà aujourd'hui dans la pratique.

Quant à savoir, donc, si une loi est requise en la matière, je considère que, de notre point de vue, la réponse est un non catégorique. Cela voudrait dire qu'il y a un comportement important, dans la relation avec les administrations de transport de banlieue, qui doit être instauré pour corriger une lacune. À titre d'exemple, cette fiche d'inspection sert déjà cette fin.

Pour appuyer cela, nous utilisons également un système de gestion de la sécurité. En fait, nous participons même à la formation des fonctionnaires de Transports Canada quant à la façon d'utiliser et de mettre en oeuvre le système de gestion de la sécurité. Les gens du ministère ont donc exécuté des processus de vérification avec nous.

Je reviens donc à la question de savoir si le projet de loi est nécessaire en ce qui concerne les administrations de transport de banlieue. De mon point de vue, la réponse est qu'une telle loi n'est pas du tout requise, lorsqu'en fait... Il suffit de faire une demande.

M. Sukh Dhaliwal: Monsieur Kelsey, Transports Canada a dit à notre comité que vous lui aviez demandé de vérifier votre système de gestion de la sécurité, mais qu'il n'avait aucune compétence en la matière. Pourquoi donc ne leur donnerions-nous pas tout simplement cette compétence afin qu'ils puissent aller vous voir et faire une vérification?

M. Doug Kelsey: Vous n'avez pas toujours besoin, pour faire ce qui convient d'être fait, d'instruments juridiques et de lois. Les exemples que je vous ai, à l'instant, fournis ne requièrent aucune loi quelle qu'elle soit. Nous invitons à venir faire des inspections chez nous non seulement Transports Canada, mais toutes sortes de gens.

D'ailleurs, nos propres pratiques prévoient que nous fassions appel à des tiers qui viennent examiner la façon dont les choses se passent chez nous, pour nous aider à maintenir le cap en matière de sécurité, si vous voulez. C'est pourquoi je ne pense pas du tout qu'il faille une loi pour appuyer cela.

• (1550)

[Français]

Mme Nancy Fréchette (vice-présidente, Exploitation, Agence métropolitaine de transport, Administrations de transport de banlieue): Permettez-moi d'ajouter un complément...

[Traduction]

M. Doug Kelsey: Excusez-moi. J'aimerais simplement ajouter que, si l'on remonte à l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire de 2006, je pense que ce vaste travail s'est soldé par, me semble-t-il, quelque 56 recommandations, dont aucune ne faisait état de la nécessité d'établir de nouveaux comportements au sein de nos agences.

Si vous inscrivez en parallèle de ce constat l'actuel comportement de Transports Canada en matière d'inspections fondées sur le risque, je pense que vous conclurez que notre propre profil de risque et que nos comportements sont tels que le ministère nous inspecte relativement peu souvent, mais qu'il est le bienvenu n'importe quand. Mais la question est vraiment celle de savoir si le projet de loi est approprié, face à des comportements qui n'existent pas. Je dirais que non.

Le président: Madame Fréchette.

[Français]

Mme Nancy Fréchette: Merci.

En fait, je voulais préciser que l'AMT se conforme déjà à la Loi sur la sécurité ferroviaire par les ententes contractuelles que nous avons déjà avec les compagnies de chemins de fer. Les compagnies de chemins de fer sont tenues de respecter les règlements de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Il faut se rappeler qu'en premier lieu, la loi vise à réglementer la sécurité sur les chemins de fer qui sont du ressort du gouvernement fédéral et aussi ceux qui appartiennent aux compagnies hôtes, dont le CP et le CN. Ces compagnies ferroviaires demandent, imposent à l'AMT des obligations conséquentes, par exemple pour les coûts, justement en vue de respecter tous ces règlements.

De plus, ce projet de loi nous semble irréalisable de par le fait que le CP et le CN ne nous permettront pas l'ingérence dans leur gestion interne, ce qui est très important de mentionner. De plus, l'AMT ne détient pas le pouvoir d'imposer quoi que ce soit au CP ou au CN.

Le président: Merci.

Monsieur Gaudet, c'est à vous.

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): J'aimerais que vous donniez suite à la réponse fournie à la question de M. Dhaliwal.

Ne pensez-vous pas que si on soumet l'AMT à la Loi sur la sécurité ferroviaire, Québec devra rendre des comptes aux autorités fédérales, ce qui est contraire à la Constitution?

Mme Nancy Fréchette: Dans la situation actuelle, l'AMT remplit l'objectif premier du projet de loi. En effet, nous ne pouvons comprendre l'intérêt de l'amendement proposé autrement que par une ingérence dans un champ de compétence provinciale.

À l'échelle de Transport Québec, il y a une loi qui s'applique, soit la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé. Nous avons donc cette possibilité, par l'entremise de la province; nous avons la loi et les règlements. Par la suite, notre province peut mandater Transport Canada ou une autre autorité, et nous allons respecter les autorités qui seront en vigueur.

Donc, au Québec, nous sommes régis par notre loi. Par la suite, lorsque nous sommes sur le territoire fédéral, nous sommes conformes, puisque nous avons des contrats avec les compagnies de chemins de fer sur lesquels nous évoluons.

M. Roger Gaudet: Vous venez de dire que les compagnies ferroviaires du Québec sont en exploitation sur des lignes fédérales, par voie contractuelle avec le CN et le CP, lesquelles compagnies sont assujetties à la Loi sur la sécurité ferroviaire, et s'assurent déjà que les règles ainsi que les normes sont appliquées et respectées.

Transports Canada n'a-t-il pas déjà le pouvoir nécessaire pour s'assurer que ces compagnies sous la responsabilité du fédéral se conforment aux exigences de la Loi sur la sécurité ferroviaire? Selon vous, pourquoi un tel fardeau a-t-il été imposé aux compagnies ferroviaires du Québec, comme l'AMT?

Mme Nancy Fréchette: Je répéterai un peu ce que j'ai dit précédemment pour répondre à votre question précédente, car je n'ai peut-être pas été suffisamment claire. Nous avons une loi provinciale, donc il s'agit vraiment dans ce cas-ci, à notre avis, d'une ingérence dans un champ de compétence provinciale.

Pour ce qui est de la présente question, comme je vous le disais, l'AMT est déjà conforme à la Loi sur la sécurité ferroviaire, et ce, de par les ententes contractuelles que nous avons avec les compagnies de chemins de fer, lesquelles sont tenues de respecter la réglementation de la Loi sur la sécurité ferroviaire. De ce fait, je considère que Transports Canada a les leviers suffisants pour imposer les règlements en vigueur.

• (1555)

M. Roger Gaudet: Croyez-vous qu'avec le projet de loi C-33, l'exigence de faire adopter des normes par des compagnies provinciales constitue un travail qui sera fait en double, ce qui entraînera des coûts additionnels inutiles qui seront en vérité assumés par les contribuables et les usagers?

Mme Nancy Fréchette: En effet, le projet de loi tiendrait l'AMT responsable face à Transports Canada pour les compagnies hôtes, ce qui implique une obligation considérable et représente aussi un dédoublement du travail fait actuellement sur le plan de la sécurité ferroviaire.

M. Roger Gaudet: Monsieur Percy, est-ce pareil à Toronto?

[Traduction]

M. Gregory Percy: Oui, sauf que nous avons une excellente relation de travail avec Transports Canada. Il ne nous est pas nécessaire de changer la relation pour que cela fonctionne; les choses fonctionnent très bien aujourd'hui. Et, que ce soit par l'intermédiaire des chemins de fer de la catégorie 1 ou, dans certains cas, comme l'a souligné Doug Kelsey, que ce soit Transports Canada qui travaille directement avec nous, cela fonctionne déjà très bien aujourd'hui. Encore une fois, donc, notre opinion est qu'il ne faut pas changer ce qui fonctionne déjà bien.

[Français]

M. Roger Gaudet: Monsieur Kelsey, de Vancouver, que pensez-vous du projet de loi C-33?

[Traduction]

M. Doug Kelsey: J'estime, comme d'autres qui ont déjà dit la même chose, que le projet de loi, encore une fois, n'est pas nécessaire. Je pense que nous avons tous essayé d'aborder nos activités comme si le contribuable était assis dans la salle avec nous en train de nous regarder faire. Qu'est-ce qui est raisonnable et approprié? Si je regarde le projet de loi, très clairement, dans la définition de « administration de transport de banlieue », si je prends le cas de Vancouver, nous sommes également responsables des routes et des ponts en vertu de notre propre loi provinciale. Même pour le réseau ferré suburbain, nous avons des terrains de

stationnement. Nous avons toutes sortes d'éléments techniques qui débordent, je pense, même de ce qui est envisagé dans le cadre de la définition que pourrait donner aux administrations de transport de banlieue le projet de loi.

Je pense par ailleurs que vous ne voudriez pas que de multiples organes de réglementation, qu'ils soient provinciaux ou fédéraux, interagissent avec des responsabilités entrecroisées quelque peu semblables. J'estime que ce qui vraiment important ici est que l'on ne nuise pas à notre relation avec les chemins de fer de catégorie 1. Cela est très important sur le plan des opérations. Et nous sommes par ailleurs très à l'aise avec l'idée de poursuivre cette relation avec et par l'intermédiaire de Transports Canada. Pour revenir aux commentaires faits plus tôt par M. Percy, je crois que nous sommes tous très fiers de notre relation de leadership avec Transports Canada, et nous tenons, certes, à ce que cette relation se poursuive, mais il n'est pas nécessaire qu'il y ait des règlements pour que cela se fasse.

À mon sens, s'il y a adoption de lois, en ce qui concerne les administrations de transport de banlieue, cela doit signifier que toutes les autres avenues ont été épuisées. Et je vous dirais qu'il n'y a pas eu de tentative de négociation de protocoles d'entente, d'autres pratiques... S'il est des éléments qui font défaut, alors nous devrions, absolument, poursuivre cette conversation, mais en ce qui nous concerne, le recours à l'adoption de lois devrait, à mon sens, être la solution de tout dernier recours, face à un besoin impératif. J'adhère donc entièrement aux positions énoncées par Mme Fréchette et M. Percy.

M. Roger Gaudet: Merci, monsieur.

Le président: Monsieur Bevington.

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

Et merci aux témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Je constate que ce projet de loi suscite chez vous de très sérieuses préoccupations. Je vous serais vraiment reconnaissant si vous pouviez fournir ces arguments par écrit au comité, afin que nous puissions les examiner dans le détail. Ce serait, je pense, très utile.

M. Gregory Percy: Nous avons en fait fourni au comité un mémoire technique beaucoup plus étoffé que ma déclaration, ce en anglais et en français, et cela nous ferait plaisir de vous en remettre une autre copie.

M. Dennis Bevington: Très bien. Merci beaucoup.

En gros, lorsque vous parlez de la réglementation en ce qui concerne les administrations de transport de banlieue, comment cela se répartit-il à l'heure actuelle entre les paliers municipal, provincial et fédéral?

M. Gregory Percy: Les municipalités sont davantage... Elles n'interviennent pas sur le plan de la réglementation ferroviaire; elles s'intéressent davantage à l'interface des chemins de fer avec les collectivités, à l'adhésion aux lignes directrices municipales pour ce qui est de travaux de construction. Il s'agit principalement...

• (1600)

M. Dennis Bevington: Par exemple, les passages à niveau?

M. Gregory Percy: Les clôtures, les passages à niveau, les graffitis, les déchets, ce genre de choses. Ce sont là d'importantes préoccupations de quartier, si je peux les appeler ainsi.

M. Dennis Bevington: Il s'agit également d'énormes sujets de préoccupation en matière de sécurité. La plupart des décès que nous constatons de nos jours, dans le contexte ferroviaire, sont le fait de questions liées à l'accès et aux passages à niveau.

M. Gregory Percy: C'est juste.

M. Dennis Bevington: En est-il de même pour les administrations canadiennes de transport de banlieue?

M. Gregory Percy: Je dirais qu'il en est de même pour l'industrie ferroviaire en Amérique du Nord. Les chemins de fer sont, par définition, poreux. Vous pourrez discuter de cette question indéfiniment, mais, pour aller jusqu'à l'aménagement du territoire, si vous implantez une école d'un côté de la voie ferrée et une galerie marchande de l'autre, les jeunes emprunteront le chemin le plus court reliant les deux endroits.

M. Dennis Bevington: D'accord. D'où proviennent les normes en ce qui concerne ces genres de choses pour les administrations de transport de banlieue?

M. Gregory Percy: Transports Canada a certaines normes, et nous les respectons tout à fait. Il y a les normes de construction mécanique de l'AREMA, l'American Railway Engineering and Maintenance-of-Way Association, qui est une association de normes techniques acceptées à l'échelle nord-américaine. Nous y adhérons.

Nous adhérons donc déjà à...

M. Dennis Bevington: Et est-ce que c'est la municipalité qui établit les normes quant aux endroits où vous pouvez assurer un accès — et les endroits où vous ne pouvez pas assurer un accès, où il vous faudrait peut-être prévoir des passerelles pour piétons ou des clôtures?

M. Gregory Percy: Oui, les municipalités comptent parmi les parties prenantes qui interviennent en la matière. Elles ont leur mot à dire quant aux marges de recul, aux clôtures et aux structures et autres choses du genre.

M. Dennis Bevington: Vous diriez donc que, si ce sont les municipalités qui font cela, alors les normes ne sont pas les mêmes à l'échelle du pays?

M. Gregory Percy: C'est le cas de certaines.

M. Dennis Bevington: Existe-t-il des pratiques exemplaires?

M. Gregory Percy: Oui, absolument, et je dirais que les trains de marchandises, les trains intervilles pour passagers et les trains de banlieue font tous le choix noble et adhèrent à la norme la plus exigeante, car cela est dans leur intérêt commercial. Mais la situation peut varier d'un bout à l'autre du pays et je ne suis en réalité pas très bien placé pour vous en parler.

Mais je tenais à vous entretenir de la différence entre les paliers provincial et fédéral. La province de l'Ontario ne régleme pas elle-même les chemins de fer. Elle a en fait une entente avec Transports Canada pour que celui-ci les régleme pour son compte. Cela vaut tout particulièrement pour les lignes ferroviaires sur courtes distances et le transport ferroviaire de marchandises, ainsi que les trains de banlieue.

La situation des trains de banlieue est différente. Je vais vous donner un exemple. Dans le cas de GO Transit, le réseau GO est en vérité propriétaire, et, à compter d'avril, il possédera 61 p. 100 de son corridor ferroviaire, et le service est considéré comme étant non réglementé. En ce qui nous concerne, le projet de loi C-33 traite des 39 p. 100 restants, soit les lignes de CN ou de CP que nous empruntons.

M. Dennis Bevington: Pourriez-vous répéter cela?

M. Gregory Percy: Certainement. GO Transit est en vérité propriétaire ou sera propriétaire de 61 p. 100 du corridor qu'il exploite à compter d'avril de cette année. La province a appuyé le réseau GO en vue de l'acquisition de son propre corridor auprès des

lignes ferroviaires de catégorie 1. Les intérêts du réseau GO en ce qui a trait au projet de loi C-33 concernent les 39 p. 100 restants, soit les tronçons de CN ou CP que nous empruntons pour notre activité.

Nous sommes considérés comme étant non réglementés pour ce qui est du corridor appartenant au réseau GO. Nous avons déjà abordé en la matière Transports Canada, lui disant que nous sommes mal à l'aise avec cette situation et que nous aimerions être réglementé par lui. Nous oeuvrons en fait déjà avec Transports Canada et la province, par le biais du ministère des Transports de l'Ontario, en vue de la création dès maintenant d'une réglementation visant les lignes appartenant au réseau GO. Je me plais à croire que cela témoigne bien de notre désir d'être réglementés. Nous sommes à l'aise avec l'idée d'être réglementés, mais il s'agit d'une forme de réglementation différente de celle qui est envisagée dans le projet de loi C-33.

M. Dennis Bevington: Il me semble que la situation est déjà très complexe. Ce n'est pas chose facile que de jongler avec tous les différents règlements.

[Français]

Mme Nancy Fréchette: Je pourrais ajouter qu'au Québec, nous avons la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé qui nous couvre sur tout le territoire provincial. Pour tout ce qui concerne le champ d'expertise provinciale, nous sommes régis par la province.

Pour ce qui est des bonnes pratiques, dont M. Percy a parlé, nous faisons des *benchmarks*, si je puis dire, par rapport à tout ce qui existe de mieux dans le monde. De plus, nous faisons partie de l'APTA, l'American Public Transportation Association, et nous travaillons avec l'UTP en Europe pour nous assurer d'avoir la meilleure façon de faire.

Lorsque nous sommes sur le territoire provincial, sur les chemins de fer qui appartiennent aux compagnies ferroviaires, c'est vraiment la réglementation fédérale qui s'applique, et elles sont tenues responsables de l'appliquer. Pour notre part, de façon contractuelle, nous nous assurons qu'elles respectent la loi fédérale. Une des différences réside dans le fait de s'assurer que les autorités responsables des chemins de fer respectent cette réglementation. C'est là que nous trouvons qu'on ajoute une responsabilité qui n'est pas de notre ressort, étant donné que c'est aussi une ingérence. De plus, ça ajoute des coûts substantiels pour les agences de transport. Au bout du compte, ce sont les contribuables qui paieront ces frais.

●(1605)

[Traduction]

Le président: Merci.

La parole est maintenant à M. Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de comparaître ici aujourd'hui.

Je ne sais pas. Il me semble qu'en voulant faire de votre mieux, vous êtes presque en train de dire que vous ne devriez avoir rien à craindre du fait d'être réglementés en vertu du projet de loi C-33.

J'aimerais être certain de bien comprendre la situation sur le plan de la reddition de comptes. Votre position, et vous me corrigerez si j'ai tort, est que vous voulez continuer d'être comptables à CN et à CP aux termes des contrats que vous avez avec ces sociétés, au lieu d'avoir une relation directe en matière de réglementation avec Transports Canada en vertu du projet de loi C-33. Ai-je bien compris? Cela résume-t-il bien votre position?

M. Gregory Percy: À l'heure actuelle, Transports Canada intervient par le biais des compagnies ferroviaires de catégorie 1 quant à certaines façons dont nous gérons nos activités. Pour d'autres aspects, nous traitons directement avec Transports Canada sans passer par les chemins de fer. Nous considérons que cela fonctionne aujourd'hui.

M. Jeff Watson: Est-ce là un oui ou un non en réponse à ma question?

M. Gregory Percy: Je dirais que c'est un oui.

M. Jeff Watson: J'avais donc bien compris.

Aux fins du compte rendu, pour ce qui est du rapport d'examen sur la sécurité ferroviaire, CN, dans son classement par le groupe d'experts pour ce qui est de la culture de la sécurité, obtient une cote de un sur cinq, tandis que la note donnée à CP est de deux sur cinq.

Vous avez parlé des plans futurs du réseau GO pour ce qui est de l'achat du corridor ferroviaire, jusqu'à en être propriétaire à 61 p. 100. Quel pourcentage des voies ferrées est détenu par GO à l'heure actuelle?

M. Gregory Percy: Il en détient 54 p. 100.

M. Jeff Watson: Il en détient 54 p. 100, bien. Qu'en est-il des administrations de transport de banlieue de manière générale? Quelle est la proportion de lignes fédérales qu'elles empruntent, comparativement aux lignes provinciales? On me dit que c'est de l'ordre d'environ 80 p. 100, lorsqu'on y intègre le chiffre national.

Mme Nancy Fréchette: Pour l'AMT Montréal, au moins 90 p. 100 des lignes seraient fédérales.

M. Jeff Watson: Et qu'en est-il pour Vancouver?

M. Doug Kelsey: Le West Coast Express, à Vancouver, roule à 100 p. 100 sur des lignes du Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée.

M. Jeff Watson: Bien. Ce que je veux dire par là est que si vous empruntez des lignes fédérales, il me semble que ce serait presque logique que vous soyez assujettis à une réglementation fédérale, si tout autre service empruntant ces mêmes voies doit l'être.

Vous avez déjà des coûts de conformité indirects, n'est-ce pas, du fait de votre relation d'exploitant de voies de compétence fédérale? N'y a-t-il pas des coûts indirects occasionnés par le respect de la réglementation fédérale?

Mme Nancy Fréchette: Excusez-moi, je ne vous ai pas entendu.

M. Jeff Watson: Mes excuses. La question était de savoir si les administrations de transport de banlieue subissent indirectement des coûts de conformité à la réglementation fédérale, du fait d'emprunter des voies ferrées fédérales.

Le président: Monsieur Kelsey.

M. Doug Kelsey: À l'heure actuelle, les coûts indirects sont raisonnables. Mais si vous regardez le projet de loi dans son libellé actuel, on y lit, au paragraphe 17.4(2), ce qui suit:

Le ministre peut assujettir le certificat aux modalités qu'il juge indiquées.

M. Jeff Watson: Mais vous allez être consultés quant à...

M. Doug Kelsey: Cela, pour moi, signifie que le ministre a carte blanche.

M. Jeff Watson: La loi prévoit également que vous soyez consultés relativement aux exigences qui seraient contenues dans le règlement. Cela ne vous satisfait-il pas que Transports Canada acquière ainsi une bonne connaissance des facteurs uniques auxquels

vous êtes confrontés en tant qu'administration de transport de banlieue?

M. Doug Kelsey: La consultation est une chose relative. Je vous dirais que la consultation au sujet de ce projet de loi a été, en ce qui nous concerne, minime, bien franchement, dans les coulisses. J'aurais de sérieux doutes quant au degré de consultation qu'il y aurait en la matière.

Pour moi, le fait est — et c'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui — que nous n'avons pas été consultés de manière sérieuse, dirais-je, sans quoi il ne serait, je pense, pas justifié que nous soyons ici.

M. Jeff Watson: Quels nouveaux coûts subiriez-vous? D'un côté, je pense que M. Percy a mentionné qu'il y avait le coût de la tenue de dossiers; d'un autre côté, il dit que vous faites déjà du travail de tenue de dossiers. J'aimerais comprendre exactement quels coûts vous subiriez.

M. Doug Kelsey: Je me ferai un plaisir de vous en entretenir.

Dans le cas du West Coast Express, j'exploite une activité de type sous-traitance. J'ai ramené l'effectif à seulement 12 employés à temps plein, qui sont pleinement actifs dans quantité de volets de l'activité.

Pour revenir sur les Jeux olympiques de Vancouver, dont je considère qu'ils ont été très réussis, et pour lesquels j'ai été chef des transports, le gouvernement est intervenu au moyen d'un département d'exercices nationaux qui nous a été dépêché pour nous aider à effectuer des exercices. Il a fallu des années pour effectuer un seul exercice qui soit conforme aux exigences, alors qu'en fait, dans le cadre de mes propres mécanismes, usant d'une approche davantage commerciale, j'ai pu mener 13 exercices en l'espace de 10 semaines.

Le gouvernement jouit d'énormément de ressources et de pouvoirs, mais du fait d'être éloigné, il peut être déconnecté de ce qui est pratique, et ne pas avoir la souplesse requise pour intervenir de manière appropriée.

●(1610)

M. Jeff Watson: Alors pourquoi ne pas ramener la relation à une relation qui soit directe? Je ne comprends pas votre argument. Vous avez une relation indirecte dont vous vous plaignez à cet égard. Pourquoi ne pas la resserrer, vous asseoir et parler des éléments devant être intégrés dans le règlement en matière de certificat d'exploitation de chemin de fer? Une chose que j'ai apprise au sujet de Transports Canada est qu'il a été très flexible et compréhensif à bien des égards en ce qui concerne les questions sécuritaires.

D'autre part, quelqu'un a soulevé la question des systèmes de gestion de la sécurité, disant avoir invité Transports Canada à faire des vérifications de son système. Était-ce vous, monsieur Percy? Est-ce vous qui avez soulevé cela?

M. Gregory Percy: Nous avons un tiers qui effectue des vérifications de sécurité...

M. Doug Kelsey: C'est moi qui ai soulevé cette question.

M. Jeff Watson: Oh, excusez-moi, monsieur Kelsey, c'était vous.

Il faudrait que Transports Canada soit autorisé à faire cela. Le projet de loi lui conférerait ce pouvoir. Auriez-vous quelque objection à ce que ce pouvoir soit établi en vertu du projet de loi C-33? Ce que je veux dire par là est que, si vous souhaitez que le ministère vienne vérifier vos opérations, il faudrait qu'il y soit autorisé en vertu de la loi.

M. Doug Kelsey: Je ne pense pas qu'il lui faille ce pouvoir. Il lui suffit tout simplement de demander, comme en témoigne l'expérience passée.

Le président: Je regrette, mais il me faut arrêter là cet échange. Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Merci, monsieur le président.

[Français]

Mme Nancy Fréchette: Excusez-moi...

[Traduction]

Le président: Il me faut donner la parole à M. McCallum. Vous pourrez peut-être dire ce que vous avez à dire en réponse à une question future.

L'hon. John McCallum: J'aimerais tout d'abord poser à chacun des trois témoins une question fort simple, qui est la suivante: avez-vous été consultés par le gouvernement dans le cadre de l'élaboration de ce projet de loi?

M. Doug Kelsey: En ce qui concerne le West Coast Express, non.

M. Gregory Percy: GO Transit a eu un représentant au sein d'un comité d'examen plus tard dans le processus.

Mme Nancy Fréchette: Nous n'avons pas participé.

L'hon. John McCallum: Non. Merci.

Je ne suis pas forcément en désaccord avec vous, mais j'aimerais mettre de l'avant une opinion et y connaître votre réaction.

L'on pourrait soutenir que, si une compagnie de chemin de fer exploite une voie régie par le fédéral, alors le gouvernement fédéral a pour responsabilité de veiller à ce que quiconque utilise cette voie le fasse en toute sécurité, et que tout manquement à cet égard pourrait être considéré comme une abdication de la responsabilité fédérale, surtout, Dieu nous en préserve, s'il se produisait un grave accident. Nous aurions alors abdiqué notre responsabilité réglementaire.

Comment réagissez-vous à cette thèse, monsieur Percy?

M. Gregory Percy: Le contrat commercial présentement en place entre notre agence de train de banlieue et une compagnie de chemin de fer de catégorie 1 exige que la compagnie de catégorie 1 entretienne le corridor ferroviaire et toutes ses activités y afférentes en respectant toutes les normes en matière de sécurité qui sont en place aujourd'hui. Nous payons déjà pour ce privilège, et ces compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale doivent appliquer les normes fédérales.

L'hon. John McCallum: Merci.

Monsieur Kelsey.

M. Doug Kelsey: Je me ferais tout à fait l'écho des propos de M. Percy. J'ajouterais par ailleurs que, d'un point de vue surveillance, il y a un très bon dossier d'exercice de toute la diligence requise dans la relation entre le gouvernement fédéral, Transports Canada et nous-mêmes en ce qui concerne les inspections, comme je l'ai déjà souligné.

À mon sens, il peut y avoir une responsabilité tout à fait appropriée, sans la nécessité d'une loi expresse.

L'hon. John McCallum: Madame Fréchette.

[Français]

Mme Nancy Fréchette: Je vous remercie.

J'aimerais ajouter des compléments d'information à ce qu'ont dit mes collègues.

Les ententes contractuelles que nous avons avec les compagnies ferroviaires CN et CP traitent notamment des normes et règlements, de l'exigence selon laquelle les compagnies ferroviaires doivent

respecter la Loi sur la sécurité ferroviaire. De plus, on y mentionne la possibilité pour les agences d'aller voir tout ce qui se passe dans le milieu ferroviaire.

C'est dommage que M. Watson ne soit pas présent. On parlait de coûts, plus tôt. Aujourd'hui, on paie déjà fortement des droits d'accès pour utiliser ces voies. Si les coûts augmentent, nous serons obligés de doubler la structure de gestion qui existe chez les compagnies ferroviaires chez nous. Cela provoquera tout ce dédoublement de tâches et de coûts, et nous allons malheureusement devoir refiler la facture aux contribuables.

Assurément, il faut se demander quelle est la valeur ajoutée de ces actions. Le projet de...

• (1615)

[Traduction]

L'hon. John McCallum: Excusez-moi, mais je vais bientôt manquer de temps et il me reste encore une question, à laquelle j'aimerais bien que vous répondiez tous. Cela reprend quelque peu certaines questions antérieures, mais je ne suis pas certain d'avoir tout à fait bien compris la réponse donnée.

La question concerne le coût de tout fardeau réglementaire supplémentaire qui serait imposé en vue de l'obtention de ce certificat d'exploitation de chemin de fer. Il se peut que des exigences semblables existent dans votre régime de réglementation actuel et que ces éléments ne vous imposeraient pas un lourd fardeau, mais le contraire pourrait lui aussi être vrai. Cela n'est toujours pas très clair dans mon esprit.

Je pourrais peut-être commencer avec M. Kelsey.

M. Doug Kelsey: Ma propre interprétation est que, du fait de la relation entre Transports Canada et les chemins de fer de la catégorie 1, il n'y a rien qui ne puisse pas être couvert par l'intermédiaire des chemins de fer de la catégorie 1, pour ce qui est des compagnies qui empruntent leurs voies, y compris les exploitants de chemin de fer de banlieue. Les compagnies de catégorie 1 sont propriétaires des immobilisations et de l'infrastructure. Je dis cela car, dans le cas de GO Transit, une part importante appartient au réseau GO lui-même.

Nous sommes heureux de nous plier aux exigences et nous invitons même, dans le cadre du processus d'inspection et de la façon dont cela pourrait se dérouler concrètement, Transports Canada à assurer une surveillance des compagnies de catégorie 1, les sociétés comme la nôtre, qui empruntent leur infrastructure, pouvant également mener ces inspections au hasard, au besoin, ou encore d'autres inspections, par l'intermédiaire des compagnies de classe 1, qui monteraient à bord de notre matériel roulant et ainsi de suite. Je pense donc que ce mécanisme pourrait fonctionner de manière très efficace, tout en laissant à Transports Canada le pouvoir d'exiger l'imputabilité appropriée et d'imposer son système de freins et de contrepoids.

Le président: Merci.

Monsieur Plamondon.

[Français]

M. Louis Plamondon (Bas-Richelieu—Nicolet—Bécancour, BQ): Je vous remercie, monsieur le président.

Madame Fréchette, vous avez parlé plus tôt des coûts. M. Watson était absent pour une minute, de façon très compréhensible, alors j'aimerais bien que vous répétiez ce que vous avez dit en son absence au sujet des coûts. Les deux autres intervenants ont répondu au sujet des coûts, mais vous n'avez pas répondu à la question de M. Watson. Je vous laisse le temps de préciser les coûts, à titre d'information.

Mme Nancy Fréchette: En ce qui concerne les coûts...

[Traduction]

Le président: Excusez-moi. M. Watson souhaite faire un rappel au Règlement.

M. Jeff Watson: Monsieur le président, je ne pense pas qu'il soit approprié de faire état de la présence ou de l'absence de membres du comité. Je trouve une telle remarque tout à fait irrecevable.

[Français]

M. Louis Plamondon: J'ai dit très respectueusement que M. Watson s'était absenté pendant une minute, et avec raison. Je ne veux pas soulever un débat. Je veux simplement lui dire qu'il manque une réponse et que je laisse au témoin le temps de la lui donner.

J'espère, monsieur Watson, que vous aimez être informé.

[Traduction]

Le président: Cela a été accepté comme étant un rappel au Règlement, mais je sais que l'intervention était empreinte de respect et visait simplement à obtenir que la réponse soit répétée.

Je vais demander au témoin de répondre à la question.

Merci.

[Français]

M. Louis Plamondon: Voilà.

Mme Nancy Fréchette: Lorsque nous utilisons les voies ferroviaires fédérales, nous avons des ententes contractuelles avec les compagnies de chemins de fer par lesquelles elles sont tenues de respecter la réglementation de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Donc, à partir de ce que nous payons, nous défrayons certainement une partie de ces fonctions qui servent à assurer que les compagnies ferroviaires observent la réglementation. Si nous devons faire la même vérification, nous sommes responsables et redevables, comme le projet de loi actuel le laisse entendre.

Cela veut dire qu'il y aura un chevauchement des infrastructures de gestion. Malheureusement, ces infrastructures ont un coût. Étant donné que nous ne sommes pas une entreprise à revenus, une entreprise privée, mais bien une entreprise publique, ce sont les contribuables qui devront payer pour cela.

Il y a aussi la question de la valeur ajoutée de cette action. La loi doit remplir un objectif. Cet objectif ne sera pas rempli si on inclut des agences comme la nôtre, parce nous avons de bons résultats sur le plan de la sécurité. Nous avons une loi provinciale sur la sécurité ferroviaire. Quant aux lois fédérales auxquelles nous sommes assujettis, nous nous y soumettons par l'entremise de contrats. Donc, ce serait une obligation très onéreuse.

Vous avez parlé du certificat d'exploitation, mais ses modalités ne sont pas définies. Vous avez mentionné qu'il pourrait y avoir une consultation. Comme M. Kelsey l'a dit, nous aurions aimé qu'il y ait une consultation au sujet du projet de loi C-33, et il n'y en a pas eu. Donc, il y a une loi et des intentions et nous allons travailler sur ce qui a été proposé.

• (1620)

M. Louis Plamondon: Merci, madame Fréchette.

Au sujet de la sécurité, votre agence a-t-elle connu de nombreux cas d'accidents graves pour qu'on veuille doubler les inspections de sécurité, entre autres?

M. Kelsey a dit que c'était très sécuritaire dans sa région, que les responsables étaient très satisfaits des résultats en ce qui concerne la sécurité dans la région de Vancouver. Ça semble être la même situation dans la région de Toronto. Qu'en est-il dans la région de Montréal?

Mme Nancy Fréchette: À l'AMT, nous n'avons jamais eu à rapporter aucun incident en ce qui concerne la sécurité. Comme je l'ai mentionné, 90 p. 100 de nos trains circulent sur les propriétés des chemins de fer fédéraux et 10 p. 100 d'entre eux circulent sur notre réseau. Jusqu'à maintenant, nous n'avons eu à rapporter aucun incident.

M. Louis Plamondon: Donc, vous voyez ce projet de loi comme une espèce de recouplement inutile, en ce sens que les mesures de sécurité existent déjà. Alors, pourquoi doubler le nombre de fonctionnaires pour appliquer les mêmes règlements alors qu'on pourrait travailler d'autre façon à améliorer la sécurité?

Mme Nancy Fréchette: C'est exactement cela. Il y a un objectif de sécurité et des actions. L'action proposée par le projet de loi ne répond pas à cet objectif. Selon nous, il y a une loi en place et il y a des façons de faire qui fonctionnent très bien. De là, on nous demande une reddition de comptes et une responsabilité associées à des mesures très onéreuses pour une entreprise publique. De toute façon, il faut se demander quelle serait la valeur ajoutée et la faisabilité pour des agences comme la nôtre de s'ingérer dans la gestion interne des compagnies ferroviaires CN et CP.

M. Louis Plamondon: Vous pensez la même chose, monsieur Percy?

[Traduction]

M. Gregory Percy: Je suis d'accord.

Si vous le permettez, j'aimerais vous donner un exemple d'une administration de transport de banlieue, en l'occurrence GO Transit, qui va jusqu'à dépasser les normes de sécurité aux passages à niveau prescrites par Transports Canada. Lorsque GO a commencé à acheter ses couloirs ferroviaires, nous avons pris la décision de maximiser la sécurité à tous les passages à niveau. Transports Canada fixe une certaine norme fondée sur la densité de circulation des trains et des voitures. Indépendamment de cette norme, nous avons décidé d'installer des feux, des cloches et des barrières à tous les passages à niveau que nous possédons, et nous avons investi pour ce faire.

Nous pensons que cela témoigne d'une bonne responsabilité sociale et d'une claire volonté de sécurité. Nous considérons cela comme notre devoir d'organisme public. Le coût n'est pas la considération première, ce qui compte c'est d'assurer un bon niveau de sécurité pour les équipements qui nous appartiennent.

Le président: Merci, monsieur Plamondon.

Si vous le permettez, avant de donner la parole à mon autre collègue, vous avez parlé de coût et d'infrastructure. Est-ce que l'un ou l'autre d'entre vous aurait un chiffre approximatif?

M. Gregory Percy: Je pense que les montants seront fonction de la rigueur du certificat d'exploitation de chemin de fer et nous n'avons pas à ce stade suffisamment de détails pour les chiffrer.

Le président: Vous n'avez donc pas de chiffres — vous savez simplement que cela va vous coûter plus cher?

M. Gregory Percy: Exactement. Nous n'avons pas de chiffres, mais les coûts supérieurs dériveront d'un niveau accru d'inspections de conformité répondant à l'obligation de diligence.

Je pense que la chose importante que nous demandons au comité de bien comprendre, c'est que, dans ces conditions, nous allons devoir nous adresser aux chemins de fer de catégorie 1 et nous nous attendons pleinement à ce qu'ils nous refusent leurs dossiers d'inspection et d'entretien car, franchement, cela ne nous regarde pas. C'est ce que nous escomptons, et c'est là où intervient la notion de responsabilité par opposition à la reddition de comptes.

Le président: Merci.

Monsieur Jean.

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

Je remercie les témoins de comparaître aujourd'hui. J'apprécie.

J'ai été plutôt interloqué par ce que quelqu'un a mentionné plus tôt. L'un des grands principes de notre gouvernement au sujet des projets de loi consiste à consulter largement le public. J'ai été interloqué lorsque vous avez dit plus tôt qu'aucun de vous n'a été consulté. J'ai donc immédiatement pris langue avec les fonctionnaires ministériels qui sont ici, et ils ont attiré particulièrement mon attention sur les 15 consultations publiques qui ont été annoncées sur l'Internet et dans la presse dans tout le pays: à Ottawa, Montréal, Huntsville, Calgary, Edmonton, Ottawa, Vancouver, Kamloops, Prince George, Saskatoon, Regina, Winnipeg, Montréal, Québec, Ottawa, Moncton, St. John, Dartmouth, Halifax. C'est une liste interminable de consultations et de réunions publiques.

Je crois savoir que le ministère a reçu 180 mémoires écrits et entendu plus de 70 présentations. De fait, je crois que le 11 mars AmeriRail et l'Agence métropolitaine de transport ont comparu lors de cette visite de site et que GO Transit a comparu à Toronto le 5 août.

Je veux juste m'assurer que tout le monde sache bien que des consultations publiques ont été tenues dans tout le pays, en grand nombre, et qu'un appel à des observations écrites a été lancé.

La question que je vous pose est donc de savoir pourquoi vous n'avez pas fait d'interventions orales ou présenté des observations écrites, si effectivement vous avez des avis très tranchés sur ce sujet, ce qui nous éviterait d'apprendre vos objections aujourd'hui au lieu de les avoir sues il y a quelques mois, lorsque le ministère rédigeait ce texte. Voilà ma question.

Je vous le dis carrément, je ne tiens même pas à une réponse, car je ne crois pas que ce soit important. Cela m'indique simplement, disons-le franchement, que vous vous plaignez d'obligations dont vous êtes déjà tenu de vous acquitter par l'intermédiaire d'une tierce partie à l'égard des voies ferrées fédérales et auxquelles vous aimeriez vous soustraire pour je ne sais quelle raison. Je ne comprends vraiment pas, et j'aimerais savoir quels sont les coûts que vous dites ne pas pouvoir supporter car excessifs.

Je ne comprends pas pourquoi nous sommes ici aujourd'hui à parler de cela, dans la situation où nous sommes. Il s'est produit une succession d'accidents et de déraillements graves à travers le pays, ce qui nous amène à ce texte et aux nombreuses mesures prises par les ministres pour améliorer la sécurité ferroviaire. Vous transportez la marchandise la plus précieuse du pays et vous demandez à être soustraits à la réglementation fédérale parce que chez vous la sécurité serait déjà bonne. La marchandise la plus précieuse du pays, ce sont les voyageurs, et je ne comprends pas pourquoi vous résistez.

Vous avez indiqué plus tôt que c'est une couche supplémentaire. Je n'ai pas l'habitude de faire des discours, du moins j'essaie de l'éviter. Je veux juste vous demander si vous avez à redire aux objectifs de la loi, car voici ce que dit la loi:

a) pourvoir à la sécurité et à la sûreté du public et du personnel dans le cadre de l'exploitation ferroviaire et à la protection des biens et de l'environnement, et en faire la promotion;

Avez-vous une objection à cela?

● (1625)

M. Gregory Percy: Personne ne peut objecter à cela.

M. Brian Jean: Ensuite:

b) encourager la collaboration et la participation des parties intéressées à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté ferroviaires;

Avez-vous des objections à cela?

M. Gregory Percy: Non.

M. Brian Jean: Ensuite:

c) reconnaître la responsabilité qui incombe aux compagnies d'établir, par leurs systèmes de gestion de la sécurité et autres moyens à leur disposition, qu'elles gèrent continuellement les risques en matière de sécurité;

Avez-vous des objections à cela?

M. Gregory Percy: Bien sûr que non.

M. Brian Jean: Puis:

d) favoriser la mise en place d'outils de réglementation modernes, flexibles et efficaces dans le but d'assurer l'amélioration continue de la sécurité et de la sûreté ferroviaires.

Des objections à cela?

M. Gregory Percy: Non, mais s'il vous plaît...

M. Brian Jean: Enfin, l'article 3.1 spécifie que le ministre est chargé du développement et de la réglementation pour toute question à laquelle la présente loi s'applique, notamment les questions de sécurité et de sûreté ferroviaires.

J'affirme que le gouvernement fédéral ferait preuve de négligence, et le ministre ferait preuve de négligence, s'il omettait de surveiller et de réglementer comme il convient les chemins de fer fédéraux.

Voilà donc la situation aujourd'hui. Nous avons une possibilité et de nombreuses parties intéressées, depuis CN et CP jusqu'aux teamsters et aux syndicats d'un bout à l'autre du pays nous ont dit vouloir cette loi.

Alors, quels sont ces coûts supplémentaires tellement lourds que nous, les législateurs et parlementaires, ne devrions pas assurer la sécurité du fret le plus précieux du Canada, soit les voyageurs? Combien cela va-t-il coûter?

Le président: Je vais demander à chaque témoin de répondre, mais nous sommes pressés par le temps, alors soyez brefs, s'il vous plaît.

M. Gregory Percy: Je pense avoir déjà répondu à la question. Étant donné que le certificat d'exploitation de chemin de fer ne précise pas les obligations à remplir, il est très difficile de chiffrer le coût.

Ce que je dirais — et je pense que mes collègues sont d'accord — c'est que le coût supplémentaire est celui des inspecteurs, de la conformité, et des ingénieurs qui devront éplucher les dossiers d'entretien et d'inspection pour en attester l'exactitude. Le degré de rigueur n'est pas énoncé dans le certificat d'exploitation de chemin de fer, si bien que l'on ne peut estimer ce coût. Mais c'est un coût supplémentaire qui vient s'ajouter à ce que nous faisons aujourd'hui, à supposer que les sociétés ferroviaires nous permettent de le faire. J'ai déjà dit que ce ne sont pas là des renseignements auxquels elles nous donnent typiquement accès, car ils ne nous appartiennent pas, ce sont les leurs.

M. Brian Jean: Puis-je avoir la réponse des autres témoins?

Le président: Est-ce que d'autres témoins souhaitent ajouter quelque chose?

M. Doug Kelsey: Premièrement, pour ce qui est de la consultation sur le projet de loi, j'ai vu des consultations concernant d'autres projets de loi dans le passé, et en l'occurrence il n'y avait pas de comparaison. Si je remonte à 2007 et à la promulgation du projet de loi C-11, nous étions associés de très près et contactés directement par Transports Canada. Cela n'a pas été le cas en l'occurrence. Je vous le dis franchement, je ne passe pas mon temps à éplucher les journaux. Mais de gouvernement à gouvernement, nous avons une relation très étroite et proactive. Franchement, la première fois que j'ai entendu parler de ce texte, c'était au moment de la deuxième lecture.

• (1630)

M. Brian Jean: Vous n'épluchez pas les journaux, mais qu'est-ce qui pourrait être plus important que la réglementation fédérale de votre activité même? Je pense que vous devez suivre cela. Vous saviez que cette loi était en préparation, monsieur, et vous n'avez jamais remis d'observations écrites. Très franchement, je trouve cela inacceptable.

Le président: Je vais devoir vous interrompre. Le temps imparti pour cette réunion est écoulé. Nous avons des invités qui attendent leur tour.

Je remercie nos invités d'être venus comparaître. Nous apprécions.

Nous allons faire une courte pause, le temps que nos prochains invités s'installent.

Merci beaucoup de votre participation.

• _____ (Pause) _____

•

• (1635)

Le président: Bienvenue à la deuxième des trois parties de la séance d'aujourd'hui.

Nous rejoint maintenant à la table, Mme Christine Collins, présidente nationale de l'Union canadienne des employés des transports. Au nom du Syndicat des métallos comparait Mike Piché, représentant national. Je sais que nous avons un nouvel invité qui ne figure pas sur ma liste. Peut-être pourriez-vous le présenter, madame Collins, au moment de faire vos remarques liminaires.

Nous avons des contraintes de temps. Je demanderais aux membres de poser des questions aussi brèves que possible.

Je donne la parole à Mme Collins.

Mme Christine Collins (présidente nationale, Union canadienne des employés des transports): Merci beaucoup.

Je suis heureuse de l'invitation à comparaître. Je suis accompagnée de Michael Teeter, qui est mon conseiller technique.

L'Union canadienne des employés des transports est le syndicat national des inspecteurs de la sécurité ferroviaire, aérienne, maritime et routière. Tous nos inspecteurs sont des employés de Transports Canada et du Bureau de la sécurité des transports.

Au cours des quatre dernières années, l'UCET a fait valoir auprès de Transports Canada, du CPTIC et d'autres parties intéressées qu'à l'heure du passage généralisé au système de gestion de la sécurité nous avons besoin, dans toute la mesure du possible, d'un ensemble cohérent de principes s'appliquant à tous les modes de transport. C'est nécessaire de manière à ce que nous puissions tous mieux comprendre que la notion de faire gérer la sécurité par les compagnies de transport est une bonne chose et non une mauvaise chose. Il est crucial pour tous les modes de transport, et surtout pour le transport ferroviaire étant donné ses résultats sur le plan de la sécurité ces dernières années, que le public connaisse le système de gestion de la sécurité et lui fasse confiance.

La recommandation de l'UCET pour augmenter la confiance du public envers la sécurité des transports, à l'heure où le SGS se généralise, repose sur les principes suivants:

Dans toutes les lois traitant de la sécurité des transports, le gouvernement et le ministre des Transports sont légalement responsables et cette responsabilité demeure même lorsque ces lois les autorisent à déléguer leurs pouvoirs. Par conséquent, toute délégation de pouvoir ministériel devrait être utilisée avec grande précaution et avec beaucoup de réserve.

Nous recommandons que seuls des inspecteurs de l'État pleinement qualifiés soient responsables du contrôle d'application des lois et règlements et de la surveillance. Cette fonction d'inspection et de contrôle devrait être spécifiée et exigée dans toutes les lois relatives au SGS.

Toute délégation de pouvoir à des employés ou des organismes non gouvernementaux devrait être régie par une disposition sur les conflits d'intérêts. Il ne devrait jamais exister de conflits d'intérêts réels ou apparents. Les inspecteurs chargés de la certification du SGS et de son fonctionnement devraient être différents de ceux chargés du contrôle d'application des règlements et de la surveillance.

Toutes les lois en matière de sécurité des transports devraient comporter des dispositions claires protégeant les dénonciateurs et des mécanismes de recours à des tierces parties. Toutes ces mesures de protection devraient être applicables également aux inspecteurs du gouvernement.

Toutes les lois relatives au transport, y compris le projet de loi C-33, devraient exiger de l'autorité de réglementation qu'elle maintienne le niveau de sécurité le plus élevé. Ce niveau devrait être clairement défini par la loi ou le règlement, ou les deux.

Je peux dire que l'UCET entretient d'excellentes relations avec Luc Bourdon, directeur général, et son personnel à la Sécurité ferroviaire. Nous souscrivons au principe du projet de loi C-33 et, comme les autres syndicats qui ont comparu devant vous, nous proposons quelques changements précis.

Reconnaissons-le, le rail est un peu différent du transport aérien ou maritime; le nombre d'exploitants y est moindre. On ne se contente pas d'y certifier le SGS pour le confier ensuite au secteur privé. Le SGS est mis en oeuvre par le biais de règlements approuvés par décret. Les délégations de pouvoir du projet de loi C-33 sont beaucoup plus restreintes que dans le cas du transport aérien ou maritime.

Dans l'ensemble, nous sommes beaucoup plus satisfaits du régime de sécurité ferroviaire que nous le sommes du régime aérien ou maritime. Nous avons cependant des amendements à vous proposer, et des explications sur chacun d'eux.

Nous recommandons que les inspecteurs de la sécurité ferroviaire, les agents de l'autorité et les agents de contrôle soient des employés fédéraux dûment certifiés et qualifiés. Le projet de loi ne dit pas explicitement qu'il s'agit là de postes de fonctionnaires.

Alors qu'il est spécifié que des inspecteurs gouvernementaux soient responsables de la surveillance des accords fédéraux-provinciaux, rien de tel n'est précisé au sujet des trois postes établis dans le projet de loi. Ce dernier semble permettre au ministre de déléguer ces pouvoirs à quiconque. Nous recommandons que la loi stipule expressément que les personnes exerçant ces fonctions sont des employés de l'État.

Il convient de placer en contexte ces questions de délégation des pouvoirs et de responsabilité. Voyons ce qui se passe dans les secteurs maritime et aérien.

● (1640)

Une décision récente de la Cour suprême a étendu la responsabilité civile de Transports Canada relativement à la délégation des pouvoirs ministériels à un entrepreneur privé auquel a été confié la certification de la navigabilité des aéronefs. Abstraction faite de la compétence de l'entrepreneur, ce dernier était manifestement en conflit d'intérêts, et des vies humaines ont été perdues à cause de cela. Il ne faudrait jamais permettre qu'une telle situation se produise.

Au cours de l'année dernière, après des interventions de l'UCET et d'autres, et un certain nombre de rapports du Bureau de la sécurité des transports, le ministre des Transports a retiré les délégations de pouvoirs ministériels à l'Association canadienne de l'aviation d'affaires. Indépendamment de la qualité du travail de l'association, comment une association professionnelle aurait-elle pu surveiller et contrôler efficacement ses propres membres?

On voit un problème similaire apparaître dans le transport maritime, où il est question de déléguer les pouvoirs ministériels à des organisations qui sont les fournisseurs des mêmes compagnies qu'elles seraient chargées de réglementer. Comment cela pourrait-il fonctionner dans la vraie vie? Il ne faudrait jamais permettre que ces mêmes situations se produisent dans le mode ferroviaire, même si là n'est pas l'intention du gouvernement au moment où le projet de loi est introduit et adopté. Lorsque les délégations de pouvoir légal ne sont pas encadrées, il se fait jour une tendance chez les autorités réglementaires de déléguer par souci d'économie. Nous pensons que cela est pernicieux et ne répond pas à la volonté du Parlement ou à l'intérêt du public voyageur.

Si le projet de loi C-33 exige que les inspecteurs soient des employés de l'État, ce problème ne peut surgir.

Nous avons besoin d'une définition et d'une norme pour « le plus haut niveau de sécurité », et que le système soit responsable du respect de cette norme.

Nous sommes heureux que le projet de loi fasse référence au niveau de sécurité le plus élevé dans le projet d'alinéa 47.1(1)a). Mais cela ne concerne que l'analyse de gestion du risque et les mesures correctives. Malheureusement, la notion n'est pas définie et elle n'est pas d'application générale. Nous pensons qu'il faut y remédier, de la même manière et en utilisant la même formulation que celle proposée dans le projet de Loi sur l'aéronautique amendé par le CPTIC et qui est mort au Feuilleton il y a deux élections de

cela. Faites simplement en sorte que le système de sécurité ferroviaire réponde au « niveau de sécurité le plus élevé » et exigez que cela soit défini dans le règlement d'application.

Il est impératif de confier la protection des dénonciateurs à une tierce partie.

Nous devrions tous étudier l'expérience américaine et les recours dont les dénonciateurs y disposent. La loi américaine sur la sécurité aéronautique établit un bureau indépendant auquel peuvent s'adresser les dénonciateurs, qu'ils soient inspecteurs d'État ou employés du secteur privé. Le fait est que même les inspecteurs d'État s'inquiètent des mesures punitives pouvant être prises contre par l'administration, publique et privée, au cas où ces inspecteurs feraient preuve d'intransigeance vis-à-vis d'un exploitant. Dans le monde effréné d'aujourd'hui, où tout doit se faire vite et à temps, nombre d'infractions à la sécurité peuvent être passées sous silence par crainte des coûts supplémentaires qu'une application stricte des règles sécuritaires pourrait entraîner, et des représailles qui peuvent en résulter. Nous recommandons que vous placiez le mécanisme des plaintes aux mains d'une tierce partie complètement indépendante et non soumise aux pressions commerciales et politiques.

À l'instar des teamsters qui ont comparu devant vous le 10 février, nous préconisons de reprendre la disposition insérée par le CPTIC dans la Loi sur l'aéronautique. Nous sommes également en faveur de la mention expresse dans la loi du Code canadien du travail. Nous aimerions que ces dispositions soient reprises ici.

En conclusion, comme nos confrères et consœurs d'autres syndicats, nous ne voulons pas voir ce projet de loi mourir au Feuilleton sans être réintroduit. Nous devons donner au programme de sécurité ferroviaire de Transports Canada les outils prévus dans ce projet de loi afin de le rendre plus efficace. Nous ne demandons pas des changements considérables et difficiles à ce projet de loi. Vous pourriez les apporter et néanmoins faire adopter ce projet de loi rapidement par la Chambre et le Sénat. Nous espérons sincèrement que vous le ferez.

Merci.

● (1645)

Le président: Merci beaucoup. Vous avez respecté le temps imparti, comme vous vous y étiez engagée.

Monsieur Piché, avez-vous des remarques liminaires?

M. Mike Piché (représentant national, Syndicat des Métallos): Non, vous pouvez continuer.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Dhaliwal ou monsieur McCallum?

La parole est à M. McCallum.

L'hon. John McCallum: Je vous remercie infiniment de vos présentations.

Je vais poser deux questions. Premièrement, pour ce qui est du niveau de sécurité, vous dites qu'il faut une définition du « niveau de sécurité le plus élevé », mais vous ne dites pas vraiment en quoi elle devrait consister. Avez-vous des propositions à cet égard?

M. Michael Teeter (conseiller, Union canadienne des employés des transports): Nous recommandons que ce soit défini soit dans le règlement soit dans la loi.

Vous vous souviendrez des amendements qui ont été apportés au projet de loi intéressant la Loi sur l'aéronautique. L'amendement du comité faisait état du « niveau de sécurité le plus élevé », mais sans définition, et nous pensions que le gouvernement allait définir cette notion dans le règlement.

L'hon. John McCallum: Merci.

M. Michael Teeter: Si je puis ajouter un mot.

Il existe des organisations internationales qui donnent ce genre de définitions. Dans le cas du transport aérien, c'est l'OACI, et il existe la même chose dans le cas du rail. Ce n'est pas difficile à trouver. C'est juste que nous n'avons pas jugé approprié d'en recommander une ici.

L'hon. John McCallum: Vous préconisez une meilleure protection des dénonciateurs. Les teamsters qui ont comparu récemment ont proposé une ligne directe entre les dénonciateurs et Transports Canada. Vous semblez envisager un mécanisme différent. Accepteriez-vous la proposition des teamsters, ou pensez-vous qu'il vaudrait mieux autre chose?

Mme Christine Collins: Je pense qu'il est primordial de bien protéger les dénonciateurs. Je pense qu'une tierce partie indépendante de Transports Canada serait la meilleure option. Ainsi, il ne peut y avoir de confusion ou de pression politique.

Le mécanisme de protection des dénonciateurs qui existe aux États-Unis a fait ses preuves.

Le président: Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

Madame Collins, pour rester sur la question de M. McCallum concernant les dénonciateurs, pourquoi ne voudriez-vous pas que ce soit géré par Transports Canada? Je ne comprends pas pourquoi vous voudriez confier ce rôle à un organisme externe.

M. Michael Teeter: Il faut distinguer entre les personnes qui travaillent pour les compagnies ferroviaires et ceux que nous représentons, les inspecteurs de l'État. Évidemment, dans le cas des employés des compagnies ferroviaires, un recours à Transports Canada représente une bonne façon de se prémunir des représailles de leur direction.

Dans le cas de l'inspecteur, nous ne pouvons évidemment pas nous plaindre auprès de nos supérieurs à Transports Canada si nous voyons des choses et sommes empêchés d'intervenir. Nous avons des exemples que nous pouvons vous communiquer.

M. Sukh Dhaliwal: En disant cela, vous donnez naissance au soupçon. Vous me dites que les inspecteurs travaillant pour Transports Canada... D'une part, vous dites que ces inspecteurs devraient être des employés du gouvernement ou de Transports Canada, mais d'autre part vous me dites que vous mettez en doute leur intégrité et leur crédibilité.

Mme Christine Collins: Non, il n'y a pas de rapport entre les deux. Il est clair que nous sommes fermement convaincus que la responsabilité des inspections devrait continuer d'appartenir à Transports Canada et au corps des inspecteurs.

Lorsqu'il s'agit de dénoncer et de remédier à des irrégularités, la question est de savoir si les inspecteurs qui travaillent pour Transports Canada, ou le Bureau de la sécurité des transports, pourraient s'adresser à leur propre direction et se plaindre de leur propre direction? On peut s'interroger à juste titre sur le degré de protection qu'ils y rencontreraient.

L'un des exemples que l'on peut citer est le secteur aéroportuaire auquel les responsabilités SGS ont été déléguées. Un certain nombre de très petits aéroports restent aux mains de Transports Canada et vous avez des inspecteurs qui y vont pour inspecter leurs propres collègues. À qui dénoncent-ils ou à qui s'adressent-ils s'ils ont un problème avec le directeur de l'aéroport, qui est aussi un employé de Transports Canada? Dans le cas des quelques aéroports qui restent,

vont-ils essayer de dénoncer ou de s'attaquer à quelqu'un qui est leur supérieur au sein de leur propre administration? C'est difficile.

Le fait d'avoir un bureau totalement indépendant envoie un message très ferme à tout le monde, et au secteur public et au secteur privé, à tous ceux qui veulent dénoncer une situation, employés fédéraux compris. Le fait d'avoir une entité complètement séparée montre que nous apprécions la dénonciation et allons protéger ceux qui divulguent des méfaits.

• (1650)

M. Sukh Dhaliwal: J'appartiens à une profession libérale, celle d'ingénieur et arpenteur. Nous faisons notre travail de façon indépendante. Si le gouvernement sous-traite le travail à une entité externe qui n'a pas de conflit d'intérêts, quelle différence cela fait-il que ces personnes soient employées par Transports Canada ou par l'entité externe, dans la mesure où ces personnes possèdent les meilleures qualifications professionnelles?

M. Michael Teeter: Malheureusement, il n'est pas toujours vrai que Transports Canada délègue les pouvoirs à des personnes exemptes de conflit d'intérêts. Le monde est petit et certaines de ces personnes connaissent un conflit d'intérêts manifeste. Il peut arriver qu'elles soient chargées d'inspecter les personnes mêmes qui paient leurs services.

J'admets les normes professionnelles associées à un diplôme d'ingénieur et ainsi de suite. Mais néanmoins, pourquoi ne pas mettre en place quelque chose d'approprié en premier lieu, à savoir que quiconque se voit déléguer les pouvoirs du ministre, car c'est ce dont il s'agit, ne peut avoir de conflit d'intérêts? Que proposez-vous d'autre? Quelle est la meilleure façon d'éviter un conflit d'intérêts? Dans le cas des inspecteurs, c'est faire en sorte qu'ils soient tous fonctionnaires fédéraux. Voilà ce que nous disons.

Le président: Merci.

Mme Christine Collins: J'aimerais juste ajouter un mot, si vous le permettez.

L'autre aspect, c'est la dimension économique. Si vous permettez à une société de s'autoréglementer ou de s'auto-inspecter, elle va toujours chercher à faire des économies. Ce n'est pas un problème lorsque la responsabilité des inspections et de la surveillance appartient à des fonctionnaires fédéraux.

Le président: Merci.

Nous passons à M. Plamondon.

[Français]

M. Louis Plamondon: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, je vais vous laisser le temps d'apprécier la grande qualité du travail de nos interprètes.

Je partage entièrement votre point de vue sur le fait que les inspecteurs doivent être des employés du gouvernement fédéral. Il doit y avoir une unité de pensée et il faut également qu'il n'y ait aucune possibilité de conflit d'intérêts, lorsqu'il s'agit de sécurité.

Tout à l'heure, M. Kelsey, de TransLink de Vancouver, de même que Mme Fréchette, de l'Agence métropolitaine de transport, et M. Percy, du Greater Toronto Transit Authority, ont semblé dire que le projet de loi était un peu superflu. Je prends le cas de Montréal que je connais un peu plus, où 90 p. 100 des routes appartiennent au CN ou au CP. Elles sont donc de compétence fédérale. Ces deux compagnies ferroviaires sont soumises à des règles de sécurité provinciales, à une réglementation provinciale qui fait en sorte que la sécurité soit très bien contrôlée. D'ailleurs, l'agence ne rapporte aucun cas d'accident important ou léger.

Ces témoins disent que le projet de loi est superflu parce que des règles sont déjà en vigueur au sein de leurs organisations et au palier provincial. Cela devient une question quasi constitutionnelle, en ce sens que le projet de loi crée une ingérence dans les compétences provinciales.

Ils nous disent aussi que si on leur impose une réglementation, il va leur falloir dire au CN et au CP ce qu'ils doivent faire. Or, le CN ou le CP n'accepteront pas nécessairement de recevoir des ordres de ces organisations, ou que ces dernières s'ingèrent dans leurs affaires. Ces témoins disent donc que la situation est excellente, qu'il faut la laisser telle qu'elle est, mais qu'il faut prendre d'autres orientations en matière de sécurité.

Par exemple, vos suggestions au sujet de la dénonciation et de l'exigence d'avoir des employés qui sont des employés de l'État m'apparaissent très légitimes. Mais que pensez-vous du point de vue de ces trois organisations qui ont témoigné tout à l'heure devant nous? J'aimerais entendre le point de vue des deux syndicats, représentés par Mme Collins et par M. Piché.

• (1655)

[Traduction]

M. Mike Piché: Si j'ai bien compris ce que dit ma collègue, le problème n'est pas tant l'inspection des chemins de fer, c'est l'inspection des inspecteurs. Il est plutôt paradoxal que je sois amené à inspecter mes propres collègues et faire rapport à mes propres collègues. C'est là où la situation devient un peu floue. Je crois donc qu'il faut viser une autorité indépendante chargée d'inspecter ce secteur particulier, qui ne dépende pas du chemin de fer ou de CN ou de CP en général.

[Français]

M. Louis Plamondon: Quand vous dites que vous allez inspecter des inspecteurs, cela signifie que, les voies ferrées du CN et du CP étant de compétence fédérale, d'autres inspecteurs que les vôtres vont faire le même travail. Vous dites que vous inspectez des inspecteurs. Lesquels?

[Traduction]

M. Mike Piché: Je vais laisser ma collègue répondre, car je suis du Syndicat des métallos et représente un secteur différent.

Mme Christine Collins: Je crois que vous aviez deux questions différentes. L'une portait sur les dénonciateurs, et je pense que la réponse était contenue dans la question, et à moins que vous en ayez une autre, je vais passer à la deuxième. Je crois qu'elle portait sur la compétence fédérale, par opposition aux agences qui ont comparu précédemment et qui relèvent de la compétence provinciale.

Si les agences utilisent les voies ferrées nationales, que ce soit sous contrat avec CP ou sous contrat avec CN, Transports Canada est l'autorité réglementaire et il existe donc une responsabilité fédérale.

Je suis arrivée en avance et j'ai entendu certaines des réponses où il était question de sous-traitance et d'absence d'accès aux dossiers.

Je pense que cela est à côté du sujet, un faux fuyant. Les usagers sont tenus de déposer leurs rapports sur le système de gestion de la sécurité et ils doivent les remettre à Transports Canada. S'il y avait un conflit parce que le sous-traitant de CN ou CP aurait accès aux archives de CN, ou rapports sur le système de gestion de la sécurité de la société propriétaire des rails, alors ce problème pourrait certainement être réglé. L'organe approprié pour le faire, à mon avis, serait la section ferroviaire de Transports Canada.

[Français]

M. Louis Plamondon: Lorsqu'un contrat est établi entre l'Agence métropolitaine de transport de Montréal et le CN et le CP, l'agence montréalaise paie le CN et le CP pour utiliser ses voies. Le rôle du gouvernement fédéral, dans son champ de compétence, est de s'assurer que ces voies sont sécuritaires.

Cela ne semble pas vous poser problème que ce soit comme cela, et qu'on n'ajoute pas d'employés supplémentaires à l'Agence métropolitaine de transport de Montréal même si c'est ce que le projet de loi demande. Ce qui compte pour vous, c'est qu'une seule agence inspecte les routes fédérales, que le travail soit fait par des employés fédéraux et qu'il n'y ait pas de sous-traitance. N'est-ce pas?

Le fait que ce projet de loi ne touche pas les agences de Toronto, Vancouver et Montréal, parce qu'elles sont déjà liées au gouvernement fédéral par contrat et du fait que les voies du CP et du CN sont fédérales, ne vous cause pas de problème. Autrement dit, vous respectez le point de vue des gens qui ont témoigné tout à l'heure.

• (1700)

[Traduction]

Mme Christine Collins: Je ne suis pas sûre que vous teniez vraiment à ce que je réponde à cette question, car cela n'est pas vraiment de mon ressort, mais si vous me le demandez, je ne suis pas du tout d'accord avec ce qu'ils disent, pas du tout.

Si je devais simplifier, et vous avez utilisé l'exemple de l'agence de Montréal qui utilise les voies de CN et CP, et si la partie de la voie ferrée qu'ils utilisent est régie par le gouvernement fédéral, alors Transports Canada...

M. Louis Plamondon: À 90 p. 100.

Le président: Je dois vous interrompre. Vous dépassez largement le temps imparti.

Je vais donner la parole à M. Del Mastro, car le temps nous est vraiment compté.

Je suis désolé, c'est M. Bevington, très rapidement, pour sept minutes.

M. Dennis Bevington: Très rapidement? Sept minutes, cela me paraît la norme, n'est-ce pas? Merci, monsieur le président.

J'ai été très intéressé par ce que vous avez dit sur la relation avec cette loi dont a parlé le groupe précédent, car bien sûr j'essaie de déterminer s'il serait rationnel que des inspecteurs de différentes agences travaillent sur le même chemin de fer. Cela semble être ce qu'il faudrait à entendre qu'il arriverait. N'est-ce pas ce que ce projet de loi cherche à éviter?

Mme Christine Collins: Peut-être n'ai-je pas compris ce qu'il cherchait à dire. J'étais assise à l'arrière. Mais ma position très claire est que l'inspection, la surveillance et la responsabilité doivent appartenir à Transports Canada et à la Sécurité ferroviaire.

M. Dennis Bevington: Quel est l'effectif d'inspecteurs ferroviaires au Canada? Le nombre des inspecteurs a-t-il augmenté ou diminué au cours de la dernière décennie?

Mme Christine Collins: Je dirais que le nombre des employés de la Sécurité ferroviaire a légèrement augmenté ces dernières années. Je n'ai pas les chiffres ici, mais la direction de la Sécurité ferroviaire a fait une étude des besoins dans les différentes régions, etc., du déploiement des inspecteurs et de leurs responsabilités. Je sais que le ministère a beaucoup travaillé pour établir les effectifs appropriés.

Il reste encore quelques postes à pourvoir, et je ne dirais donc pas que nous sommes à plein effectif et ravis. En tout cas, les lacunes que nous avons signalées ont été rectifiées. La direction de la Sécurité ferroviaire s'approche de ce que nous considérons être un effectif suffisant.

M. Dennis Bevington: Est-ce que l'instauration du SGS dans le réseau ferroviaire a changé le nombre d'inspecteurs requis jusqu'à présent?

Mme Christine Collins: Non, et nous ne pensons pas que ce sera le cas. Comme j'ai essayé de le dire dans mon rapport, nous considérons le système de gestion de la sécurité ferroviaire comme un modèle qui devrait être repris par tous les modes. Les modes aérien et maritime pourraient s'inspirer de la façon dont le rail a mis en place le SGS.

M. Dennis Bevington: D'accord.

Monsieur Piché, nous avons lu le mémoire que vous nous avez remis par avance, et je vous en remercie. Nombre des enjeux que vous abordez semblent concerner la réglementation qui serait mise en place. Êtes-vous d'accord avec le groupe syndical précédent qui demandait que le règlement soit soumis pour aval au Parlement?

• (1705)

M. Mike Piché: Dans le groupe dans lequel je travaille actuellement, nous sommes inspectés par RHDCC et non Transports Canada. Cela nous pose un problème. Nous préférierions avoir Transports Canada pour inspecteur, car il lui faut beaucoup moins de temps pour dépêcher sur place un agent que lorsque nous traitons avec RHDCC.

M. Dennis Bevington: Mais nombre de vos craintes sont en rapport avec le règlement qui sera promulgué et certainement pas avec ce projet de loi. Le règlement viendra après.

M. Mike Piché: C'est juste.

M. Dennis Bevington: Est-ce que vous seriez en faveur de ce que ce règlement soit soumis à notre comité, comme d'autres syndicats l'ont préconisé?

M. Mike Piché: Je suis d'accord.

M. Michael Teeter: Si je me souviens bien, les Teamsters demandaient la possibilité d'en appeler au CPTIC en cas de problèmes — comme avec la modification à la Loi sur l'aéronautique. Personne n'a précisé ce que cela signifierait. Autrement dit, tous les règlements ne seraient pas soumis au comité, par exemple. Je ne pense pas que c'est ce que les gens demandent. Nous disons simplement qu'il faudrait prévoir un recours au comité et permettre aux gens de s'en prévaloir le cas échéant.

Franchement, s'il y avait une supervision parlementaire de tous les règlements, le système pourrait vraiment devenir paralysé et difficile à administrer.

M. Dennis Bevington: Je comprends cela, mais j'aimerais vraiment avoir votre point de vue sur cette question, car cela a été jugé important par les Teamsters.

M. Michael Teeter: Nous sommes en faveur. Christine a indiqué que nous sommes en faveur.

Le président: Il vous reste 30 secondes.

M. Dennis Bevington: Je vais m'en tenir là dans ce cas. Allez-y.

Le président: Merci.

C'est le tour de M. Del Mastro, pour sept minutes.

M. Dean Del Mastro (Peterborough, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président, et merci aux témoins.

Je veux commencer par vous remercier de votre appui au projet de loi, des recommandations que vous avez formulées, et du soutien que vous apportez, manifestement, à un secteur ferroviaire canadien sûr, efficace et efficient. Je crois que les Canadiens en comprennent bien l'importance, et ce gouvernement comprend certainement l'importance du secteur ferroviaire pour notre prospérité et notre santé économique à long terme. Il est évidemment d'importance cruciale que le réseau ferroviaire fonctionne dans les meilleures conditions de sécurité possibles.

Madame Collins, vous avez préconisé un amendement pour définir ce que l'on entend par « niveau de sécurité le plus élevé ». Le gouvernement va effectivement déposer un amendement à cet effet. Nous sommes d'accord avec vous là-dessus. Nous introduisons un amendement qui définit le « niveau de sécurité le plus élevé » comme étant le degré de risque acceptable le plus bas, tel qu'établi par une analyse de gestion du risque.

Cela répond-il à votre attente?

Mme Christine Collins: Pourriez-vous répéter la dernière partie, s'il vous plaît?

M. Dean Del Mastro: Oui, volontiers.

Il définit le niveau de sécurité le plus élevé comme le degré de risque acceptable le plus bas tel qu'établi par une analyse de gestion du risque. Nous optons donc pour le niveau de risque le plus bas possible.

Mme Christine Collins: Cela me paraît très bien. Cela définit certainement le niveau de risque le plus bas, ce qui est exactement ce que je souhaitais. Merci. J'apprécie.

M. Dean Del Mastro: D'accord, c'est merveilleux.

Vous vous inquiétez de l'inspection des inspecteurs. Je crois que c'est ce que vous avez dit. Vos préoccupations sont en rapport avec l'inspection des inspecteurs lorsqu'il s'agit de savoir qui inspecte effectivement les chemins de fer.

Une chose qu'il est très important de noter, plus particulièrement au sujet des déraillements, c'est qu'ils coûtent énormément cher. Ils ne coûtent pas seulement cher à cause des frais de nettoyage. Ils coûtent énormément cher sur le plan des relations publiques. Et les chemins de fer ont réellement besoin de relations positives avec les collectivités, les municipalités, les autorités provinciales et fédérales, et aussi les expéditeurs, disons-le, pour vraiment réaliser leur potentiel.

Dans quelle mesure pensez-vous que cela sera possible avec cette réglementation? Il semble en tout cas que CP et CN approuvent ce projet de loi. Pensez-vous que la conjugaison de toutes les mesures qu'il contient conduira à des chemins de fer globalement plus sûrs au Canada?

• (1710)

Mme Christine Collins: Oui, je le crois certainement.

C'est la deuxième référence faite aux inspecteurs qui inspectent les inspecteurs. C'est peut-être dû à mon choix de termes. Je voulais surtout mettre en lumière le fait que les inspecteurs auraient à inspecter leurs collègues. Comment peut-on dénoncer un collègue? C'était par référence à une autorité indépendante, distincte...

M. Michael Teeter: Lorsque vous dites que les chemins de fer devraient tendre la main et être plus à l'écoute des collectivités et ainsi de suite, je pense que c'est nécessaire. Cela commence à se faire. Le principe de la SGS est conçu pour parvenir à ce résultat dans tous les modes. Nous avons toujours dit que si une surveillance suffisante est exercée, si le cadre réglementaire est clair et le contrôle d'application assuré par des inspecteurs de Transports Canada, le SGS est une bonne chose. Ce qui est pernicieux, c'est lorsque le SGS devient un substitut à l'inspection, un substitut à la surveillance. Malheureusement, il en est ainsi dans certains cas.

M. Dean Del Mastro: Quelques-uns des groupes que nous avons entendus précédemment, principalement les administrations de transport urbain, ont fait état de frais supplémentaires qui leur seraient imposés — sans être en mesure de les quantifier — pour faire à toutes fins pratiques ce qu'elles font déjà, soit assurer le niveau de sécurité le plus élevé. C'est ce que j'ai cru comprendre. Il me semble que lorsque leurs trains circulent sur des voies fédérales, qui relèvent clairement du gouvernement fédéral, il incombe à ce dernier de faire en sorte... À mon sens, tout baigne jusqu'à ce qu'un accident se produit, et alors quelqu'un trinque. À mes yeux, il serait presque irresponsable de la part du gouvernement fédéral de ne pas englober dans la loi ces opérations ferroviaires.

Êtes-vous d'accord avec moi?

Mme Christine Collins: Je suis d'accord, probablement à 500 p. 100, car lorsque ces agences utilisent les voies fédérales, elles doivent veiller à ce que leur matériel roulant, ou des éléments tels que les roues, etc. respectent les normes les plus élevées. Par conséquent, je suis totalement en désaccord avec elles. Je considère que la Sécurité ferroviaire de Transports Canada a les outils voulus pour assumer la responsabilité et elle devrait être l'entité responsable.

M. Dean Del Mastro: Je suis d'accord. Il m'a juste semblé, lorsqu'elles parlaient de leur collaboration directe et quotidienne avec Transports Canada et disaient que certaines inspections ont déjà lieu... j'ai entendu une remarque qui m'a préoccupé, à savoir qu'elles n'avaient pas accès aux renseignements de nature opérationnelle concernant leurs voies. Cela pourrait être interprété comme signifiant qu'elles ne savent pas si les voies sont sûres ou non, n'est-ce pas? N'est-ce pas une autre façon de dire la même chose?

Je suppose qu'elles sont sûres. Les voies de catégories 1 sont réglementées au niveau fédéral, de toute évidence, mais j'admets qu'elles tiennent à en avoir la certitude.

Mme Christine Collins: Si elles n'avaient pas la certitude que les voies sont sûres, on peut supposer qu'elles n'y feraient pas circuler des trains.

M. Dean Del Mastro: On peut le supposer.

Merci infiniment de votre témoignage.

Le président: Merci.

Là-dessus, je vais remercier nos invités de leur présence aujourd'hui. J'ai apprécié votre patience. Nous espérons parvenir à un résultat final qui répondra à toutes les attentes. Merci beaucoup.

Nous allons faire une pause de quelques minutes le temps que nos invités quittent la table. Nous avons à nous occuper de travaux du comité plutôt importants, et je vous demande donc d'être prêts à reprendre dans une minute.

• _____ (Pause) _____

•

• (1715)

Le président: Nous reprenons la séance.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'ai à vous faire part de deux questions administratives, dont l'une concerne la comparution du ministre le 10.

Je vais attendre M. McCallum, car c'est évidemment très important.

Monsieur McCallum, je disais juste que j'ai deux choses particulières à signaler. L'une est qu'aucun des deux ministres n'est disponible pour le budget des dépenses le 10, mais ils sont disponibles le 8, deux jours plus tôt. J'ai pensé que cela pourrait convenir, mais je voulais m'assurer que tous les membres du comité sont d'accord. C'est donc deux jours plus tôt, et les deux ministres seront là.

Le président: Je vais demander aux membres. Cela vous convient-il? Nous examinerions les prévisions budgétaires le 8 avec le ministre et les fonctionnaires. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: L'autre point, monsieur le président, est que nous avons eu un vote hier soir en rapport avec le projet de loi C-511 et j'ai rédigé une motion que j'aimerais introduire maintenant, monsieur le président. Je pense qu'un accord pourrait se dégager sur cette motion. Les règles me permettent de l'introduire maintenant.

Monsieur le président, je propose que, conformément à l'ordre donné par la Chambre au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités en vue de l'étude du projet de loi C-511, Loi concernant la communication des renseignements sur les véhicules automobiles et modifiant la Loi sur la sécurité automobile (amélioration de la sécurité publique), d'ici le 3 mars 2011, le comité entreprenne immédiatement l'étude de ce projet de loi et n'ajourne pas ses travaux avant la fin de l'étude article par article, et qu'il en fasse rapport à la Chambre le mercredi 3 mars 2011.

Monsieur le président...

Le président: Eh bien, comme je l'ai dit plus tôt, nous avons des invités à cette réunion de 11 heures et ils viennent d'Europe.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je comprends cela. Ma motion prévoyait 15 h 30; M. McCallum voulait 11 heures.

Le président: Ce n'est pas possible.

M. Brian Jean: Non, je comprends, monsieur le président.

Monsieur McCallum.

Le président: Si vous voulez modifier la motion et mettre 15 h 30, le créneau ordinaire, je peux faire ces changements, mais je ne peux changer la séance de 11 heures. Nous avons des invités qui viennent d'Europe pour traiter de la sécurité aérienne, et c'est la raison pour laquelle cette séance spéciale a été organisée.

• (1720)

L'hon. John McCallum: Mon motif, concernant l'heure, était que Joe Volpe préside un comité à cette heure-là. Mais je suppose que je n'ai pas le choix, nous le ferons à 15 h 30.

M. Brian Jean: Comme je l'ai indiqué, monsieur le président, je me ferai un plaisir de rencontrer M. Volpe et M. McCallum, ou tout autre membre du comité, le lundi ou le mardi précédant la réunion pour tenter de surmonter certaines des difficultés qui se posent. Je pense que, pour l'essentiel, nous devrions pouvoir trouver un compromis sur la plupart des amendements au projet de loi C-511.

J'invite le NPD et le Bloc à me rencontrer également, s'ils aimeraient discuter d'amendements particuliers.

Je propose cette motion, monsieur le président, et j'en ai le texte ici.

Le président: L'avons-nous en français et en anglais?

M. Brian Jean: Nous l'avons et en français et en anglais.

Je crois savoir que mon ami, M. McCallum, propose un amendement. Je n'ai aucune objection à cet amendement favorable qu'il propose.

Je signale également que, vu la nature de la motion initiale et l'esprit de coopération qui s'est emparé de nous tous, il faut substituer la date du jeudi 3 mars à celle du mercredi 2 mars dans le texte de la motion que j'ai distribué.

Je demanderais à M. McCallum d'apporter également ce changement.

Le président: J'aimerais avoir une copie de cette motion.

M. Brian Jean: Comme je l'ai dit, monsieur le président, je ne veux pas mettre aux voix la motion avec la date du mercredi 2 mars, car le rapport n'a pas besoin d'être présenté à la Chambre avant le jeudi 3 mars. Il convient donc d'indiquer la date voulue, de façon à nous donner amplement de temps pour étudier le projet de loi C-511.

Le président: Nous sommes saisis d'une motion.

Je crois savoir, monsieur McCallum, que vous proposez un amendement à cette motion.

L'hon. John McCallum: Oui, monsieur le président. Serait-il possible que les visiteurs que nous recevons à 11 heures ce jour-là puissent venir plutôt à 15 h 30?

Le président: À ce stade, je dirais non, sur la base de mes conversations avec eux. Ils viennent par avion pour des réunions de deux jours et demi avant de repartir. Je pourrais vérifier, mais je crois savoir qu'ils seront ici lundi, mardi, et repartiront mardi soir ou mercredi matin.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je suis tout à fait prêt à ce que la motion prévoie les deux heures, si vous voulez vérifier auprès des intéressés l'heure qui leur conviendrait le mieux, et vous prendrez alors cette décision.

En tout cas, comme je l'ai dit, je suis prêt à rencontrer M. Volpe par avance et à conclure tous les arrangements possibles.

Le président: Si nous allons faire cela, il faudra modifier la motion.

M. Brian Jean: Eh bien, l'amendement favorable de M. McCallum...

L'hon. John McCallum: J'ai un amendement de toute façon, je crois.

Dois-je proposer mon amendement?

Le président: Je vous en prie.

L'hon. John McCallum: À l'avant-dernière ligne, on aurait:

le comité entreprenne immédiatement l'étude de ce projet de loi le mardi 1^{er} mars, soit à 11 heures soit à 15 h 30.

M. Brian Jean: Et ajouter « à la discrétion du président ».

L'hon. John McCallum: Oui, « ou 15 h 30, à la discrétion du président ».

Nous retrancherions « et n'ajourne pas ses travaux avant la fin de l'étude article par article », et aurions simplement:

à la discrétion du président, et qu'il en fasse rapport à la Chambre le jeudi 3 mars 2011.

Le président: Je précise pour tous ceux qui essaient de suivre qu'à partir de la quatrième ligne nous aurions:

le comité entreprenne immédiatement l'étude de ce projet de loi le mardi 1^{er} mars 2011, soit à 11 heures soit à 15 h 30, et qu'il en fasse rapport à la Chambre le jeudi 3 mars 2011.

L'hon. John McCallum: J'avais ajouté « à la discrétion du président ». Vous pouvez laisser tomber cela si vous le voulez.

• (1725)

Le président: Non, désolé. Voici:

à la discrétion du président, et que le comité en fasse rapport à la Chambre le jeudi 3 mars 2011.

Je suggère que votre amendement prévoie la date du jeudi 3 mars.

L'hon. John McCallum: Oui.

Le président: Monsieur Jean, cela vous convient-il?

M. Brian Jean: Oui, monsieur.

Cela dit, j'avais l'impression que votre marge discrétionnaire concernait le rapport, et non pas nécessairement la date et l'heure. Je veux m'assurer que les virgules et la ponctuation sont bien au bon endroit.

Le président: Oui; si je peux intervertir les réunions, j'ai la latitude de le faire.

L'hon. John McCallum: La latitude porte sur l'heure de la séance, 11 heures ou 15 h 30, et non sur le rapport.

Le président: Exact. Absolument.

Peut-être vais-je demander à Chad de lire...

Des voix: Non.

Le président: C'est clair pour tout le monde?

M. Roger Gaudet: Oui.

Le président: D'accord.

J'ai l'impression que l'amendement est acceptable, mais nous devons néanmoins le mettre aux voix.

(L'amendement est adopté.)

(La motion modifiée est adoptée.) [Voir *Procès-verbaux*]

Le président: Voilà qui règle l'un des points à l'ordre du jour.

Nous avons quelques autres motions à examiner.

Je fais savoir aux membres que, vu les contraintes de temps, tous les amendements au projet de loi C-511 qu'ils voudraient présenter, soit en leur nom personnel soit au nom de leur parti, doivent être remis au greffier du comité 48 heures avant l'étude article par article. J'estime que ce devrait donc être le jeudi précédant, afin de donner à notre personnel deux jours ouvrables pour les mettre en ordre.

Cela convient-il à tout le monde?

J'aurais besoin d'une motion à cet effet, pour le procès-verbal. Quelqu'un veut-il proposer la motion?

M. Dean Del Mastro: Je propose.

(La motion est adoptée.)

Le président: Je vous en remercie.

Nous sommes saisis de quelques motions...

L'hon. John McCallum: Monsieur le président, je ne vais pas les présenter.

Le président: D'accord.

Je donne la parole à M. Byrne, très brièvement.

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

Mon intervention concerne un suivi de la réunion du 15 février. J'avais exprimé mon intérêt pour une étude ou un examen du cadre légal et opérationnel de Marine Atlantique SCC qui est une société d'État fédérale. Ce jour-là, le secrétaire parlementaire a donné spontanément l'engagement que les demandes, soit de renseignements soit de documents de tout membre du comité, moi compris, sur ce sujet, seraient traitées par le ministre et le ministère et la société d'État avec la plus haute urgence.

Le secrétaire parlementaire a donné à entendre que le ministère aurait plusieurs raisons de se précipiter pour donner suite, notamment qu'en répondant à mes préoccupations et en satisfaisant ma curiosité, je serais convaincu que la société est très bien gérée et qu'une étude plus poussée n'est pas nécessaire.

Ce que j'aimerais donc faire, vu que j'ai soulevé cette question au comité, c'est faire savoir ce qui suit à mes collègues.

Brian, je vais vous remettre une lettre dont j'aimerais que vous la transmettiez au ministère et à Marine Atlantique SCC. C'est une assez longue liste de renseignements que je demande, mais il devrait être assez facile de les rassembler.

J'ai parlé aux membres du Bloc québécois et, plutôt que de communiquer ces renseignements au comité dans son entier, je pense qu'il serait acceptable et juste, pour éviter d'avoir à traduire les documents, que les renseignements me soient transmis à titre de communication privée entre le cabinet du ministre et moi-même. Je serai disposé à communiquer ces renseignements à tout membre qui les demanderait.

Si je puis obtenir ces renseignements rapidement, alors je ne présenterai pas de motion au comité pour demander une étude plus poussée de Marine Atlantique. Si je ne puis pas obtenir ces renseignements rapidement, alors je vais effectivement déposer une motion officielle à cet effet.

Le président: D'accord?

Oui, monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, ce sera avec le plus grand plaisir. Seulement...

Sauf mon respect, monsieur Byrne, je ne suis pas à l'aise avec la question de la traduction et le fait de donner les renseignements à un seul membre du comité. J'ai conclu un accord avec M. Laframboise il y a quelque temps, et j'ai tenu parole. Je sais qu'il ne siège plus ici, mais je lui ai dit que je ne ferai jamais cela et j'ai tenu parole.

Je demanderais que vous envoyiez plutôt la lettre au bureau du ministre qui s'en chargera directement. C'est juste que si cela passe par moi, je me sentirai obligé de tenir ma promesse à M. Laframboise, une promesse que je ne peux rompre. Je lui ai promis qu'il n'y aurait jamais de problème dans notre comité avec la traduction des documents dans les deux langues, et je me dois de respecter cela.

• (1730)

L'hon. Gerry Byrne: Très bien.

J'ai eu des discussions avec le critique du Bloc québécois. Il a trouvé acceptable l'arrangement que je propose, au lieu de passer par le comité.

Cela dit...

M. Brian Jean: Je vous promets que vous recevrez la même attention. Si vous m'envoyez une copie de la lettre, sans l'intermédiaire du comité, je la transmettrai au ministre et je procurerai les renseignements. J'insisterai auprès d'eux et vous pourrez me demander où en sont les choses quand vous voudrez. Je verrai à ce que les renseignements soient transmis le plus rapidement possible, mais ce sera par l'intermédiaire du ministre, plutôt que du comité. D'accord?

Le président: Monsieur Plamondon.

[Français]

M. Louis Plamondon: C'est simplement pour dire que M. Laframboise n'est plus responsable du comité, c'est M. Guimond qui l'est à présent.

[Traduction]

Le président: Oui.

M. Brian Jean: Je crois que...

Le président: L'accord antérieur était que nous ne distribuerons pas de documents sans qu'ils soient officiellement traduits. Je pense que si vous allez utiliser cette lettre... Je comprends ce que vous faites. Si vous procédez ainsi, sommes-nous en règle?

Monsieur Gaudet.

Le temps nous presse.

Monsieur McCallum, un dernier mot?

L'hon. John McCallum: Je voulais juste vous prévenir qu'à la prochaine séance je vais probablement déposer une motion demandant que nous consacrons une séance à un conflit de travail intéressant les chauffeurs de limousine de l'aéroport Pearson, dont on me dit qu'ils travaillent dans des conditions que l'on peut qualifier de féodales.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je pensais que c'était la responsabilité de l'administration aéroportuaire et que le gouvernement fédéral n'a aucun pouvoir à cet égard. Je me demande donc...

Le président: Je ne pense pas que nous puissions avoir un débat tant que nous ne connaissons pas la motion, le cas échéant.

Je veux juste rappeler aux membres du comité qu'à notre retour, le 1^{er} mars, la première et la deuxième séance porteront sur la sécurité aéronautique et le projet de loi C-511, et nous poursuivrons jeudi avec le projet de loi C-33.

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>