



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 018 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 27 mars 2014

Président

M. Larry Miller

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

Le jeudi 27 mars 2014

●(0845)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): La réunion va commencer. Après une courte interruption, notre étude sur la sécurité des transports ferroviaires peut enfin redémarrer.

Une voix: Sans jeu de mot!

Le président: Non, je n'en faisais pas.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins et les remercier d'être ici aujourd'hui. Sans plus tarder, je vais donner la parole aux représentants de National Steel Car Limited. Vous avez dix minutes.

M. Jamal Hematian (vice-président, Ingénierie de produits, National Steel Car Limited): Merci à vous, monsieur le président, ainsi qu'aux membres du comité.

Permettez-moi de faire les présentations. Je m'appelle Jamal Hematian, je suis vice-président de l'ingénierie de produits, et je suis accompagné de Max Vanderby, notre directeur de l'ingénierie de la production. Nous dirigeons le département d'ingénierie de National Steel Car.

National Steel Car est le seul fabricant de wagons au Canada. Nous existons depuis plus de 100 ans, et nous desservons les marchés nord-américains et quelques marchés internationaux. Nous employons environ 2 000 travailleurs, voire jusqu'à 2 400 à certaines périodes. Nous concevons et fabriquons des wagons pour le transport des marchandises. Nous proposons 12 types de wagons et 76 modèles différents. Nos lignes de production sont flexibles, et notre capacité de production maximum se situe entre 12 000 et 15 000 wagons par an.

Nous avons la certification AAR et nous sommes le seul fabricant de wagons en Amérique du Nord à avoir la certification ISO. Nous sommes titulaires de plus de 300 brevets de conception de wagons et nous investissons chaque année de 5 à 6 millions de dollars dans des projets de R-D.

Cette diapositive vous montre les différents types de wagons, y compris les wagons-citernes, que nous concevons et fabriquons. La diapositive suivante est importante, car, comme le montre le tableau, elle couvre presque tous les types de wagons, y compris les wagons-citernes. Autrement dit, nous sommes certifiés pour concevoir, fabriquer, réparer et remettre en état différents types de wagons.

S'agissant des wagons-citernes, il faut savoir que c'est très réglementé, qu'il y a différents organismes qui imposent des règlements, et que nous devons les observer rigoureusement. Autrement dit, comparé aux autres types de wagons, on n'a pas beaucoup de marge de manoeuvre, car tout est défini dans les règlements et il faut les observer rigoureusement.

Dans la diapositive suivante, je récapitule les principaux organismes en cause et les réglementations afférentes. Il y a l'Association of American Railroads, c'est-à-dire l'AAR, avec les

différents manuels que j'énumère. Il y en a deux qui sont particulièrement importants. À la troisième ligne, vous avez le CPC-1232, Requête-1577. Et il y a d'autres règlements du CFR et de la PHMSA que nous devons aussi observer.

Et par-dessus tout ça, il y a Transports Canada, la FRA, l'ASTM, l'AWS et l'API. Comme vous pouvez le constater, s'agissant de wagons-citernes, tout est bien organisé et réglementé, et tout le monde doit respecter les mêmes règles. Pour sa part, NSC a la certification voulue pour concevoir et fabriquer des wagons-citernes. Pour chaque commande, nous devons faire une série de dessins que nous devons soumettre à EEC, qui est un comité de l'AAR pour l'équipement d'ingénierie. Ce comité examine nos plans et nous délivre un certificat pour cette commande en particulier. Si nous voulons changer quoi ce soit au cours du projet, nous devons demander l'approbation du comité. Tout ça pour dire que c'est un environnement très contrôlé.

Il existe beaucoup de types différents de wagons-citernes. Au total, il y a plus de 334 000 wagons-citernes en circulation, mais ça englobe toutes les catégories, selon l'utilisation qui en est faite et les services qu'ils assurent, selon qu'ils sont pressurisés ou non, chemisés ou non, isolés ou non.

●(0850)

Les DOT-111 sont des wagons-citernes non pressurisés, mais dans cette catégorie, il y a plusieurs sous-catégories, que nous classons en groupes d'emballage I, II et III, selon le niveau de danger ou de risque que les marchandises transportées représentent. Le Groupe I est le risque le plus élevé, le plus dangereux. Le Groupe II est un peu moins dangereux, et le Groupe III, nettement moins.

La diapositive suivante vous montre le wagon DOT-111A100W1, qui est polyvalent et non pressurisé, et qui convient aux Groupes I, II et III. Le pétrole brut et l'éthanol appartiennent aux groupes d'emballage I et II. Le premier wagon, avec une capacité nominale de 31 800 gallons, n'est pas chemisé. Le deuxième et le troisième sont isolés et chemisés. Mais là encore, il faut faire une distinction: il y a les wagons chemisés avec isolation, et les wagons chemisés à protection thermique. Par conséquent, l'isolation et la protection thermique, ce sont deux choses différentes. La conception est à peu près la même, mais ce sont deux types de wagons différents, il faut en être bien conscients.

Chez NSC, nous sommes en train de concevoir et de fabriquer les deux premiers. Nous avons reçu le feu vert. Nous avons expédié les premiers — 25 ou 30 wagons-citernes pour l'instant — et nous continuons de fabriquer les deux types de wagons en même temps.

Ce que je vais dire maintenant est très important. On discute actuellement de toutes les améliorations et modifications concernant la conception. Pour tous les wagons-citernes de la catégorie DOT-111 — je me limite à cette catégorie, car, sinon, je pourrais parler pendant des heures —, affectés au transport de pétrole brut et d'éthanol, nous avons deux générations de wagons antérieures à 2011. On les appelle les wagons traditionnels, et ils ont pour code HM-251. Contentons-nous ici de les appeler les wagons traditionnels.

En 2011, de nouvelles normes ont été adoptées pour améliorer la conception et apporter certains changements, dont 80 % concernaient la sécurité de ces wagons. Je veux parler du CPC-1232, et vous vous souviendrez que, lorsque j'ai parlé des règlements, j'ai dit que celui-ci était important. Les nouveaux wagons qui intégraient les changements du CPC-1232 ont été appelés les « wagons de bon aloi », par opposition aux wagons traditionnels. Donc, si vous entendez ce nom, vous saurez de quels wagons il s'agit.

L'une des caractéristiques qui distinguent les wagons de bon aloi des wagons traditionnels est la charge ferroviaire brute, c'est-à-dire la carrosserie, les bogies et la suspension, ce que vous chargez, et le poids de tout ça. Le poids du wagon traditionnel était de 263 000 livres, c'est ce que nous appelons la charge ferroviaire brute.

• (0855)

C'est donc ce qui vient avec le wagon, le poids du wagon, et ensuite ce que vous chargez. Le poids du wagon lui-même est ce qu'on appelle la tare, et ce que vous ajoutez, le chargement ou la capacité. Si vous augmentez la tare, vous perdez de la capacité, car le poids total ne doit pas dépasser 263 000. En revanche, si vous réduisez la tare, vous augmentez la capacité.

Le wagon traditionnel a donc une charge ferroviaire brute de 263 000 livres, et un wagon de bon aloi, une charge ferroviaire brute de 286 000 livres. À cause de cet écart, ils ont dû revoir la conception du wagon pour accroître l'efficacité du système. Parallèlement, ils ont étudié les autres incidents qui se sont produits avec des wagons-citernes et les ont tous rassemblés. Dans une circulaire sur le CPC-1232, l'AAR nous a annoncé que, dorénavant, il fallait observer le nouveau règlement. Autrement dit, on ne pouvait plus concevoir ou fabriquer des wagons traditionnels.

Le président: Puis-je vous demander de conclure...

M. Jamal Hematian: Parfait. Nous sommes ici pour parler des aspects techniques de la question. J'ai des diapositives là-dessus, et, si cela vous intéresse, je peux vous montrer en quoi les wagons traditionnels se distinguent des wagons de bon aloi. Si vous avez des questions techniques sur la conception et la fabrication des wagons ordinaires ou des wagons de marchandises, Max et moi nous ferons un plaisir d'y répondre. Moi, je suis spécialisé dans la carrosserie et la suspension, et Max, dans les systèmes de freinage, les dispositifs de sécurité et les raccords.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Boudreault, de l'United Steelworkers.

Vous avez 10 minutes.

M. Richard Boudreault (coordonnateur de secteur, District 5 (Québec), Syndicat des Métallos): Merci à vous, monsieur le président et membres du comité, d'avoir invité le Syndicat des

Métallos à venir présenter son point de vue sur la sécurité du transport ferroviaire au Canada, en ce qui concerne les cheminots et le transport des produits dangereux.

Je m'appelle Richard Boudreault. Je viens de Montréal et je suis coordonnateur du secteur. Je suis aussi responsable de nos membres à l'échelle du Québec. Depuis 2005, je dirige l'équipe de négociation face à la Montreal, Main and Atlantic Railway. La convention collective actuellement en vigueur a été approuvée par nos membres en avril 2012.

L'USW, c'est-à-dire le Syndicat des Métallos, comme on l'appelle au Québec, regroupe 5 000 cheminots du Canada et du Québec, aussi bien des commis et des employés du transport plurimodal que des personnels de maintenance et des conducteurs de train. Je suis heureux de constater que vous avez aussi invité aujourd'hui des représentants de National Steel Car Limited, car cette entreprise emploie, dans ses installations d'Hamilton, des membres du chapitre 7135 de l'USW. En fait, nos membres travaillent aussi bien dans la fabrication du matériel roulant que dans les opérations ferroviaires, et ce, depuis plus de 70 ans. Nous sommes donc directement concernés par la sécurité des transports ferroviaires.

La tragédie de Lac-Mégantic, qui s'est produite le 7 juillet dernier, a mis en cause une société de chemin de fer qui employait un certain nombre de nos membres, y compris le conducteur, M. Tom Harding, dont la vie a été complètement bouleversée par cet accident, tout comme celle des familles concernées. Tous sont victimes de décisions tout à fait insensées du gouvernement et de la société de chemin de fer. Pour notre syndicat, qui a le mandat de protéger ses membres et leurs collectivités, la tragédie de Lac-Mégantic est en partie l'illustration de notre expérience en matière de conventions collectives.

Les dernières négociations ont duré 15 mois, et j'aimerais m'attarder quelques instants là-dessus. Une nouvelle proposition est arrivée sur la table, qui permettait à la société d'affecter un seul conducteur par train. Comme nous n'étions pas d'accord, nous nous sommes adressés à un médiateur fédéral, et l'entente a bloqué là-dessus. Le médiateur fédéral nous a dit que ce n'était pas au syndicat de décider, que ce n'était pas de sa responsabilité. Et qu'il appartenait à Transports Canada de trancher et de décider si MMA pouvait ou non affecter un seul conducteur par train.

Il faut savoir que la société Montreal, Maine and Atlantic Railway a obtenu la permission d'affecter un seul conducteur par train en mai 2012, soit exactement un mois après la signature de notre convention collective, qui est toujours en vigueur. MMA a été la deuxième société au Canada à obtenir cette permission de Transports Canada, la première étant QNS&L, le Chemin de fer du littoral nord et du Labrador.

Nous savons tous qu'au Canada, les quantités de produits dangereux transportées par voie ferrée ont augmenté de 30 % au cours des dernières années. Les expéditions de pétrole brut et de produits pétrochimiques ont enregistré une hausse vertigineuse, ce qui soulève de nouvelles difficultés qui n'ont manifestement pas été totalement réglées. Sinon, nous ne serions pas ici aujourd'hui. Au cours des dernières années, nous sommes intervenus plusieurs fois sur toute cette question de la sécurité, notamment à propos des dispositions de la Loi sur la sécurité ferroviaire portant sur la construction et la modification d'installations ferroviaires. Cela comprend les voies de chemin de fer, les structures, la signalisation, et les ouvrages de franchissement. L'article de la loi dispose que le ministre ou le gouverneur en conseil peut prendre des règlements enjoignant les sociétés ferroviaires de prendre certaines mesures, comme la modification de normes d'ingénierie.

Ceux de nos membres qui s'occupent de la maintenance des voies nous ont dit que la vitesse était souvent pour eux une menace. Ils sont appelés à travailler dans des régions éloignées où les trains, y compris ceux qui transportent des produits dangereux, continuent de rouler à la vitesse maximale même dans les zones de maintenance, alors que les travailleurs ne sont qu'à quelques mètres de la voie.

● (0900)

La loi donne aussi apparemment au ministre le pouvoir d'obliger une société ferroviaire à adopter ou à modifier des règles sur pratiquement tous les aspects de ses opérations. Pour ce faire, la société doit consulter, dans un délai de 60 jours, chaque association ou organisation susceptible d'être affectée par le changement. Mais ça n'a pas été mis à exécution de façon assez rigoureuse. Donner aux sociétés toute latitude pour informer qui bon lui semble en cas de transport de quantités accrues de produits dangereux revient, dans notre industrie, à donner au loup le soin de protéger la bergerie.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, nos membres travaillent et résident dans des collectivités traversées quotidiennement par des trains transportant des produits dangereux. Il est inadmissible que les systèmes de gestion de la sécurité ne prévoient pas une divulgation totale aux diverses parties prenantes, y compris les employés, leurs syndicats et les municipalités. Il est injustifié de brandir le spectre de la sécurité nationale ou celui de la menace terroriste. Demandez aux habitants de Lac-Mégantic, et ils vous diront qu'ils sont victimes d'un acte terroriste perpétré par une entreprise.

Pour les métallos, le rôle de Transports Canada devrait être le suivant: premièrement, promouvoir et assurer la sécurité du public et de l'environnement, en ce qui concerne les opérations ferroviaires; deuxièmement, promouvoir et encourager la participation des parties intéressées au renforcement de la sécurité ferroviaire; troisièmement, surveiller les sociétés de chemin de fer afin de s'assurer qu'elles respectent la Loi sur la sécurité ferroviaire ainsi que ses règles, ses règlements et ses normes, et veiller à la sécurité générale des opérations ferroviaires au moyen d'audits, d'inspections et de collectes de données; quatrièmement, promouvoir la transparence de leurs opérations et de leurs évaluations, ainsi que des données collectées; et cinquièmement, faire enquête sur les accidents ferroviaires avec l'entière participation des comités de santé et sécurité au travail.

Les deux premières recommandations découlent des objectifs mentionnés aux alinéas 3a) et b) de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Les troisième et quatrième recommandations proviennent du site de Transports Canada.

La collecte rigoureuse de données devrait faire partie de la surveillance constante que le gouvernement fédéral doit exercer sur

les sociétés de chemin de fer, afin de s'assurer qu'elles gèrent adéquatement les risques et garantissent un maximum de sécurité. S'agissant des travailleurs, Transports Canada devrait obliger les sociétés ferroviaires à prendre des engagements plus fermes et à mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité, en collaboration avec les syndicats qui font, au final, ce que les entreprises leur disent de faire. C'est particulièrement important lorsque les sociétés de chemin de fer demandent des exemptions aux règlements ou à la loi.

Le Syndicat des Métallos a toujours pris très au sérieux les responsabilités qui lui incombent en matière de santé et sécurité et de protection de l'environnement. Mais il est évident que la sécurité de nos membres et de leurs collectivités est mise en danger lorsqu'un ministre des Transports accorde des exemptions aux sociétés ferroviaires comme s'il distribuait des bonbons à Halloween.

De l'avis du syndicat, l'objectif de sécurité ferroviaire portait avant tout sur la mise au point de systèmes de gestion de la sécurité, sur la diminution de la participation des travailleurs, sur la réglementation et sur la mise en oeuvre d'une partie de ces systèmes de gestion de la sécurité. Nous estimons que la participation des travailleurs, appuyés par leur syndicat, est une composante indépendante de la sécurité au travail, et qu'elle permet un contrôle et une évaluation supplémentaires du système de sécurité, ce qui est très utile. Notre position n'a rien de nouveau, puisqu'elle faisait déjà partie du mémoire que nous avons présenté en 2007 sur la sécurité ferroviaire.

C'est le minimum que nous puissions faire pour protéger les travailleurs, les familles et leurs collectivités contre de telles catastrophes. Faute d'adopter des changements qui garantiront une plus grande transparence et un meilleur partage des informations, la menace ne fera que croître, vu que le transport de produits dangereux est en constante augmentation. Si vous ne me croyez pas, aller faire un tour à Lac-Mégantic.

Merci beaucoup.

Je suis prêt à répondre aux questions que vous voudrez bien me poser.

● (0905)

Le président: Merci beaucoup.

Je vais donner la parole à M. Mai, pour sept minutes.

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de comparaître aujourd'hui.

[Français]

C'est très instructif. Tout ce que vous avez soulevé est vraiment intéressant.

Ma question s'adresse à M. Boudreault.

Vous avez dit représenter les employés qui étaient avec la compagnie MMA sur le terrain. S'il y a des gens qui peuvent vraiment savoir quels étaient les problèmes sur le terrain, je pense que vous les représentez bien.

Vous avez été assez dur envers le gouvernement concernant tout ce qui touche la déréglementation et le fait qu'il n'y avait qu'un seul conducteur. Pouvez-vous nous en parler? Quels problèmes cela a-t-il causé et pourquoi pensez-vous que, dans le cas de Lac-Mégantic, il n'y avait qu'un seul conducteur?

[Traduction]

M. Richard Boudreault: En fait, il y a eu beaucoup de choses. À notre avis, il y a un mur entre le Bureau de la sécurité des transports et Transports Canada parce qu'en 1996, simplement pour vous donner un exemple, il y a eu un accident au Québec avec le Chemin de fer du littoral nord et du Labrador, parce qu'il n'y avait qu'un conducteur. Le rapport est public, il est sur Internet.

Nous avons aussi un rapport de 2009, qui porte le numéro R09T0057, au sujet d'un accident qui s'est produit dans le sud de l'Ontario, à Hagersville. Dans le rapport du Bureau de la sécurité des transports Canada, publié le 11 février 2009, on peut lire, à la page 17:

[Français]

Avec un seul membre de l'équipe pour accomplir les tâches d'immobilisation du train à la fin de la journée de travail, le risque de dérive du matériel est accru puisqu'il est impossible pour un autre membre de l'équipe de repérer et de corriger toute erreur.

[Traduction]

Vous voyez donc que, déjà en 2009, l'affectation d'un seul conducteur par train préoccupait Transports Canada. À notre avis, ce n'est pas sécuritaire étant donné que, lorsque vous transportez des produits dangereux, il faut au moins une autre personne qui puisse vérifier ce que fait le conducteur et, s'il commet une erreur, prendre les mesures nécessaires.

MMA a pris cette décision après avoir fait énormément de lobbying et sans avoir consulté les collectivités, les syndicats et les travailleurs. La société n'a dit à personne comment la décision allait être mise en oeuvre, comment exactement les gens allaient devoir l'appliquer. Sans parler de l'historique de cette société, je ne sais pas si on s'est renseigné avant...? À vrai dire, je n'arrive pas à comprendre comment MMA a obtenu la permission de Transports Canada de n'affecter qu'un conducteur par train. Les antécédents de cette société sont tellement mauvais qu'elle n'aurait jamais dû obtenir cette autorisation.

• (0910)

[Français]

M. Hoang Mai: Compte tenu de tout cela, il est assez incroyable que le gouvernement ait donné son autorisation. Vous avez parlé d'une exception. Vous avez dit qu'il n'y avait que deux compagnies au Canada, dont la MMA.

Je reviendrai à vous s'il me reste du temps pour d'autres questions.

[Traduction]

J'aimerais poser une question aux représentants de National Steel Car Limited.

Hier, j'ai posé une question au ministre en Chambre. Nous savons, par exemple, que le CN a annoncé le remplacement de tous ses anciens DOT-111 dans les quatre ans. Irving a dit qu'il le ferait dans les 12 mois. Le ministre avait dit, à l'instar de son homologue américain, que 10 ans, c'était trop long. Mais il ne nous a toujours pas dit quel délai il va leur donner.

À votre avis, quel serait le délai raisonnable pour remplacer tous les anciens DOT-111 en service au Canada par des wagons conformes à la nouvelle norme?

M. Jamal Hematian: C'est une bonne question. Il y a plusieurs choses que je voudrais vous dire.

Quand on parle de wagons de marchandises, il faut voir l'ensemble de l'Amérique du Nord, car ce n'est pas à la frontière que vous allez changer les règlements ou changer de wagons parce

que vous entrez dans un autre pays. Dans ce domaine, il n'y a pas de frontières.

Je crois que le CN n'a que 148 wagons. Il y a au total près de — il faudrait que je vérifie exactement — 100 000 DOT-111 en service. Encore une fois, il faudrait vérifier.

Je tiens mes chiffres du RSI, le Rail Supply Institute. Je fais partie du groupe de travail sur les wagons-citernes.

L'autre question qu'il faut se poser, c'est le type de changement que nous voulons mettre en place. Ça vous donnera la réponse à votre question. Voulons-nous changer toute la conception? Voulons-nous les mettre à niveau? Voulons-nous modifier le dispositif de sécurité? Vous savez, il y a beaucoup de choses dans la conception. Il faut voir aussi combien de temps ça prendra, et combien ça coûtera.

M. Hoang Mai: Permettez-moi de vous poser une question. Est-ce que vous fabriquez le nouveau DOT-111 selon le nouveau... Vous avez parlé du wagon traditionnel...

M. Jamal Hematian: Le CPC-1250.

M. Hoang Mai: Est-ce que vous le fabriquez?

M. Jamal Hematian: Oui.

M. Hoang Mai: Au Canada?

M. Jamal Hematian: Oui.

M. Hoang Mai: Combien pouvez-vous en fabriquer par an?

M. Jamal Hematian: C'est le genre de renseignement commercial que nous gardons généralement confidentiel, parce nous avons des concurrents, et chacun a une capacité donnée.

M. Hoang Mai: Est-ce que c'est un marché concurrentiel? Vous avez dit qu'au Canada, vous étiez le seul, mais aux États-Unis, y a-t-il beaucoup de fabricants? Et dans le monde?

M. Jamal Hematian: Il y a je crois 4 ou 5 grands fabricants en Amérique du Nord. La capacité totale est peut-être — c'est un chiffre approximatif — de 20 000 wagons par an.

Je vais vous donner un autre chiffre qui vous intéressera sans doute... D'après les données enregistrées, il y a eu 14 229 880 mouvements de wagons-citernes en Amérique du Nord entre 2003 et 2012. Ces données ne sont pas les miennes, elles proviennent du RSI. D'après ces données, seulement 508 accidents ont causé de graves problèmes.

Ne vous fiez pas uniquement à mes chiffres, renseignez-vous. Je veux dire par là que, si vous comparez les différents modes de transport par eau, par air, par rail et par route, et que vous les classez en fonction de leur efficacité, vous constatez qu'après le transport par eau, c'est le transport ferroviaire qui est le plus efficace. C'est l'efficacité maximale.

• (0915)

Le président: Nous allons en rester là et donner la parole à M. McGuinty pour sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bonjour messieurs.

J'aimerais m'adresser à M. Boudreault.

Monsieur Boudreault, vous nous avez dit des choses surprenantes ce matin, je dirais même stupéfiantes. Ce n'est un secret pour personne: le gouvernement a manifestement du mal à gérer ses relations avec les syndicats au Canada. On dirait qu'il ne sait pas comment s'y prendre. Tantôt il déblatère contre les syndicats, tantôt il fait la promotion de l'inclusion. Le Parti conservateur ne semble pas savoir sur quel pied danser avec les syndicats canadiens.

Puis-je vous poser une question de nature générale? Au cours des huit dernières années, comment ont été vos relations avec Transports Canada et avec le ministre? Y a-t-il un problème à ce niveau-là, vu les recommandations que vous nous faites au nom de votre syndicat pour améliorer les choses? Est-ce que le gouvernement fait la sourde oreille?

Le président: Monsieur McGuinty, nous parlons de sécurité ferroviaire, alors je vous prie de vous en tenir à ça.

M. David McGuinty: J'y arrive, monsieur le président.

Le président: J'y compte bien.

M. David McGuinty: Je vous le promets. Si vous ne voyez pas le lien avec la sécurité routière, je vous l'expliquerai, monsieur le président.

La relation qui existe entre les syndicats et le gouvernement du Canada est directement liée à la sécurité ferroviaire, car un gouvernement doit savoir gérer ses relations avec l'industrie, avec ses instances de réglementation, et avec ses syndicats.

Monsieur Boudreault.

M. Richard Boudreault: Monsieur le président, nous n'avons jamais dit que nous avons un problème avec le gouvernement. Ce que nous avons dit, par contre, c'est que le gouvernement et Transports Canada devraient assumer le leadership dans tout ce dossier. Ils devraient aussi consulter toutes les parties prenantes — les collectivités, les travailleurs, les représentants syndicaux — avant de modifier les règlements sur la sécurité ferroviaire.

Pour le moment, nous essayons tout simplement de trouver une solution pour que tous les Canadiens puissent se dire que les trains ne sont pas des dangers pour leur collectivité, pour la population en général, et pour les travailleurs que nous représentons.

En 2007, nous avons présenté un rapport — mais le problème persiste — où nous disions que la vitesse des trains était parfois excessive. Nous le disions tous. Tout ce que nous voulons, c'est travailler ensemble. Nous n'avons rien contre le gouvernement.

M. David McGuinty: Monsieur Boudreault, pourquoi ces recommandations n'ont-elles pas été mises en oeuvre?

M. Richard Boudreault: C'est à cause de la déréglementation. Je ne blâme aucun gouvernement en particulier, mais depuis 1986, la déréglementation a profité davantage aux petites sociétés qu'aux grandes. La déréglementation, c'est un conducteur par train. La règle concernant l'arrêt du train sur la voie principale a changé, et comme je l'ai dit, c'est comme si on distribuait des bonbons à Halloween.

En ce qui concerne les freins à main, chaque société a son propre système, ses propres règles. Quant à l'entretien et à la qualité des voies, certaines petites sociétés font ce qu'elles veulent. Elles ne sont jamais inspectées.

Ce que nous voulons, c'est que les mêmes règles soient appliquées à tout le monde, et que Transports Canada soit le chef de file pour organiser des consultations avec les syndicats, la population, les collectivités, et les travailleurs.

●(0920)

M. David McGuinty: Donc, vous dites que le problème remonte à la déréglementation, à la dévolution des responsabilités aux sociétés ferroviaires, au moyen des SGS. Vous avez clairement dit que les SGS ne sont pas mis en place. Et vous avez ajouté qu'ils devraient être divulgués dans leur intégralité à la population, à toutes les parties prenantes, à toutes les municipalités.

M. Richard Boudreault: Je suis désolé de vous interrompre, mais ce n'est pas ce que j'ai dit. Nous ne demandons pas aux sociétés ferroviaires de divulguer des informations qui pourraient nuire à la sécurité du public. Nous leur demandons de divulguer les informations qui permettront aux gens de prendre la mesure de leur propre sécurité. Voilà ce que nous voulons.

Par exemple, lorsque cette tragédie s'est produite, il aurait fallu avoir une équipe à Lac-Mégantic qui sache exactement de quel produit il s'agissait et qui puisse intervenir d'urgence, car, si vous vous souvenez, ils ont essayé pendant un jour et demi d'éteindre l'incendie avec de l'eau, avant de finalement s'apercevoir qu'il fallait utiliser de la mousse — je ne me souviens plus du nom exact — plutôt que de l'eau pour éteindre l'incendie.

Je ne dis pas qu'il faut divulguer toutes ces informations à la population, mais il faudrait que certains membres de la collectivité, au moins, sachent quel produit va être transporté à proximité, et il faudrait aussi que les travailleurs sachent ce que contiennent les wagons, pour pouvoir réagir rapidement en cas d'incident ou d'accident.

M. David McGuinty: Vous avez dit mot pour mot, je l'ai noté ici: « ... un ministre des Transports qui accorde des exemptions comme s'il distribuait des bonbons à Halloween ». C'est une accusation très grave. Alors que faut-il faire pour empêcher que les ministres des Transports accordent des exemptions comme ils distribuent des bonbons à Halloween?

M. Richard Boudreault: Ils doivent assumer le rôle de chef de file. Quand ils mettent en place de nouvelles règles de sécurité, ils devraient au moins s'assurer qu'elles sont respectées. Si elles le sont, tant mieux. Si elles ne le sont pas, qu'ils fassent le nécessaire, c'est-à-dire qu'ils suspendent le permis de la société délinquante. C'est tout.

Le président: Votre temps est écoulé.

Je vais maintenant donner la parole à M. Komarnicki, pour sept minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci, monsieur le président. Je suis heureux que vous soyez ici pour discuter de sécurité ferroviaire.

J'aimerais surtout parler du transport du pétrole brut et de l'éthanol. Vous avez dit que National Steel Car Limited a été créée il y a plus de 100 ans, je vous en félicite, et que vous étiez le seul fabricant de wagons au Canada. Vous avez essentiellement parlé des wagons traditionnels, les anciens wagons, et des nouveaux wagons de bon aloi. Est-ce que les nouveaux sont fabriqués selon les normes de conception établies en 2011 par l'Association of American Railroads?

M. Jamal Hematian: C'est exact.

M. Ed Komarnicki: Bien.

Disons qu'il y a à peu près 80 000 wagons traditionnels... Pour ce qui est des fabricants, vous dites qu'il y en a quatre ou cinq importants en Amérique du Nord... Si l'on voulait remplacer les 80 000 wagons, vous avez dit que la capacité de production était d'environ 20 000 par an à l'échelle de l'Amérique du Nord.

• (0925)

M. Jamal Hematian: C'est exact. C'est ce que j'ai calculé.

M. Ed Komarnicki: C'est ce que vous avez calculé, en fonction de la capacité de tous les fabricants.

Dans ce cas, il faudrait quatre ans pour fabriquer 80 000 wagons?

M. Jamal Hematian: C'est exact.

M. Ed Komarnicki: Pourriez-vous nous expliquer en quoi les nouveaux wagons sont plus sécuritaires que les wagons traditionnels, compte tenu des normes de conception de 2011?

M. Jamal Hematian: Il y a deux types de wagons. Avec le CPC-1232, vous avez deux types de wagons: un qui est non chemisé, et l'autre qui est chemisé. Ici, vous voyez seulement le wagon de 31 800 gallons de capacité.

Sur cette diapositive, vous voyez un wagon CPC-1232 non chemisé. Ce wagon a des caractéristiques importantes.

M. Max Vanderby (directeur, Ingénierie de la production, National Steel Car Limited): Il y a deux différences. Je vais vous les expliquer en revenant sur les dispositifs que j'avais au début.

Les deux différences concernent les options que nous ajoutons au wagon et le wagon lui-même. La diapositive vous montre ici les options du CPC-1232. Je vais en mentionner rapidement quelques-unes.

Sur la partie inférieure du wagon, vous avez une plaque de protection supplémentaire d'un demi-pouce d'épaisseur. Cette plaque est soudée à des barres de renforcement placées sur toute la longueur du wagon. Elle est en fait rattachée mécaniquement à la vanne. La vanne est protégée à l'intérieur de la plaque, et une bride est boulonnée à l'extérieur. En cas de renversement ou de cisaillement, la bride saute, mais cela n'affecte pas la vanne à bille qui retient le produit dans le wagon.

Au sommet du wagon, vous avez une soupape de décompression auto-refermable. Les nouveaux règlements exigent 27 psi, à 27 000 PCM minimum, ce qui correspond en gros au débit d'air à l'extérieur du wagon, ou de votre produit ou des gaz.

S'agissant des soupapes de sûreté à dépression, dans le passé, on pouvait en fait les activer en marchant dessus. C'est déréglementé maintenant. Nous avons une soupape de sûreté à dépression qui fonctionne entre -0,75 psi et environ 5 psi, selon le type de produit et les préférences du client.

Pour ce qui est des deux vannes à bille qui sont ici, nous avons une vanne de deux pouces et une vanne de trois pouces, qui peut aller jusqu'à quatre pouces. C'est pour le chargement et le déchargement, selon le système utilisé. La vanne de deux pouces sert principalement pour la vapeur, au moment du chargement et du déchargement.

Ces vannes étaient jadis vissées dans la plaque de raccords. Aujourd'hui, elles sont fixées au moyen de boulons et de joints, de sorte qu'elles ne peuvent pas se relâcher, même quand vous changez les embouts ou que vous connectez votre équipement au moment du chargement et du déchargement.

À l'extrémité du wagon de 31 800 gallons, nous avons un demi-bouclier de tête, qui est ajouté depuis 2011. D'un demi-pouce

d'épaisseur, il est boulonné jusqu'à l'autre extrémité du wagon pour éviter des impacts d'attelages sur la tête du wagon.

Pour ce qui est des attelages, vous avez un attelage à double-plateau, qui empêche les attelages de se découpler. Ainsi maintenu, l'attelage ne risque pas de glisser et de heurter la tête du wagon ou d'un wagon voisin.

M. Jamal Hematian: Ce qui est important aussi, c'est la différence entre les wagons traditionnels et celui-ci. Au sommet, vous voyez un gros embout autour des raccords. C'est une protection contre les renversements. Si le wagon déraile et qu'il se renverse, la partie supérieure est protégée. C'est un des changements.

L'autre changement, qui est particulièrement important, est le matériau de fabrication utilisé. Aujourd'hui, c'est le TC-128, qui est un matériau plus résistant: au lieu d'un rendement de 70, c'est maintenant un rendement de 81. L'autre changement concerne l'épaisseur. Pour les wagons non chemisés, l'épaisseur est maintenant d'un demi-pouce minimum. Si un client veut plus épais, pas de problème, mais le minimum, c'est le TC-128 d'un demi-pouce, avec un demi-bouclier de tête d'un demi-pouce lui aussi.

Toutes ces caractéristiques appartiennent au wagon-citerne CPC-1232 non chemisé.

• (0930)

M. Ed Komarnicki: Je vais simplement vous poser deux ou trois autres questions, car il ne me reste plus beaucoup de temps.

Sachant tout ce que ça prend pour fabriquer un nouveau wagon, serait-il plus facile ou plus économique de mettre à niveau les wagons traditionnels, plutôt que d'en fabriquer des nouveaux?

M. Jamal Hematian: Je vais répondre à la deuxième partie de votre question. Chaque wagon est conçu en fonction d'une configuration précise. Si le matériau a changé, vous ne pouvez pas faire grand-chose. Je veux dire que, si celui-ci a été fabriqué en plastique, vous ne pouvez pas... Il faut tout refaire en acier ou en aluminium. Voilà pour la première considération.

Deuxièmement, il y a la configuration dont je parlais tout à l'heure. La taille, la géométrie, tout cela est défini dans le plan de configuration. Si vous voulez le modifier en fonction des nouveaux règlements, ce n'est pas possible. La question n'est pas tellement de savoir combien vous êtes prêt à payer pour cette mise à niveau, mais surtout de savoir si c'est faisable.

Nous avons préparé un plan pour l'AAR, et nous pensons qu'un très faible pourcentage d'anciens wagons qui sont encore en service pourront être mis à niveau.

Le président: Bien. Merci.

Monsieur Watson, vous avez sept minutes.

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

Je remercie nos témoins d'être ici aujourd'hui. L'objectif de nos audiences est, bien sûr, d'examiner à la fois les systèmes de gestion de la sécurité et la question du transport des produits dangereux, dans l'optique de déposer un rapport d'étape en juin, avec nos conclusions, et ensuite un rapport final à la fin de l'année, avec des recommandations au ministre sur des améliorations possibles.

Tout ça pour dire que votre témoignage d'aujourd'hui va nous être très utile. Monsieur Boudreau, je vais commencer par m'adresser à vous. Le ministre a décidé d'imposer dorénavant des équipages de deux personnes, pour le transport des produits dangereux, et si j'en juge d'après votre témoignage d'aujourd'hui, vous et vos membres devez vous réjouir de cette nouvelle orientation, n'est-ce pas?

[Français]

M. Richard Boudreau: La position syndicale est claire: on est en désaccord au sujet du *one man crew*, soit de l'équipage composé d'une seule personne.

Évidemment, la position du ministre est un bon début, mais avant de mettre cela en place, il faut donner la formation nécessaire à nos gens. Les trains transportant des matières dangereuses sont de plus en plus longs, ce qui nécessite des modifications aux règles de sécurité. Il y a 20 ans, on n'avait pas les mêmes préoccupations qu'aujourd'hui au sujet des matières dangereuses. À titre d'exemple, le pétrole brut contient plein d'additifs qu'on ne connaît pas.

Je pense que nos gens doivent être formés et informés. Il ne suffit pas simplement de placer deux personnes plutôt qu'une sur un convoi d'un mille ou d'un mille et demi de longueur. Les gens doivent aussi savoir quoi faire. Il faut qu'ils soient formés et prêts à toute éventualité. À cet égard, c'est important. Le syndicat et les membres concernés doivent être partie prenante aux décisions concernant les changements aux règles de sécurité ferroviaire.

[Traduction]

M. Jeff Watson: Puisque vous parlez de formation, j'aimerais savoir si les employeurs donnent à vos membres une formation adéquate en matière de sécurité. Sinon, comment peut-on l'améliorer?

[Français]

M. Richard Boudreau: Je vais vous donner un exemple.

Hier, le 26 mars, j'ai rencontré le permanent syndical qui faisait une enquête chez MMA concernant un congédiement. L'enjeu de cette enquête était le stationnement sur la voie principale. En gros, un train stationné sur la voie principale avait été frappé par un autre train. On croyait que les nouvelles règles de Transports Canada avaient réglé cette question. On m'a dit que Transports Canada avait établi de nouvelles règles s'appliquant aux différentes compagnies ferroviaires. On a demandé aux salariés de signer un document pour attester qu'ils avaient pris connaissance de ces règles. On ne nous a donné aucune information à ce sujet. De plus, il n'y a eu aucun suivi.

Vous pouvez voir dans quelle situation nos travailleurs se retrouvent. Encore une fois, il y a des risques d'accident. Ce train aurait pu partir en fou et traverser une communauté alors qu'on ne savait même pas ce qu'il contenait. Il est important que Transports Canada prenne ses responsabilités et que, à la rigueur, il impose des pénalités sévères aux compagnies qui ne respectent pas les règles. Il doit aussi faire un suivi pour ce qui est de la formation et s'assurer que ses règlements sont appliqués correctement. Or ce n'est pas le cas aujourd'hui.

• (0935)

[Traduction]

M. Jeff Watson: Dans ce cas, les nouvelles pénalités administratives pécuniaires qui sont prévues dans le projet de loi S-4 et dans ses règlements seront un outil supplémentaire pour assurer l'exécution de la loi. Auparavant, il fallait tenter des poursuites contre une société pour pouvoir lui imposer une amende. Les

pénalités administratives pécuniaires seront donc un bon outil pour assurer le respect de la loi.

[Français]

M. Richard Boudreau: Cela n'a pas de prix. Il ne faut pas qu'un tel cauchemar comme celui de Lac-Mégantic se reproduise. Selon moi, Transports Canada doit prendre des moyens raisonnables. S'il doit aller jusqu'à retirer leur permis aux compagnies qui ne respectent pas les règles, qu'il en soit ainsi. L'imposition d'amendes, c'est bien, mais il faut aller plus loin, quitte à retirer les permis.

[Traduction]

M. Jeff Watson: En fait, le projet de loi S-4 nous donne également le pouvoir de suspendre des permis.

Nous étudions la possibilité d'élargir l'application des Plans d'action en cas de sinistre au pétrole brut de type Bakken, au carburant d'aviation et à d'autres substances particulièrement inflammables. Pensez-vous, votre syndicat et vos membres, que l'application de ces plans d'action à ces catégories de produits chimiques contribuera à améliorer la sécurité? Qu'est-ce que vous recommanderiez au gouvernement?

[Français]

M. Richard Boudreau: Je pense que des équipes devraient être formées. On parle du transport de matières dangereuses. Je pense que dans de telles situations, il devrait y avoir des équipes de premiers répondants qui sont en mesure d'intervenir en cas d'incidents ou d'accidents, et ce, afin d'éviter des catastrophes.

[Traduction]

M. Jeff Watson: En ce qui concerne la divulgation des systèmes de gestion de la sécurité, j'aimerais revenir sur un détail. S'agissant des objectifs de sécurité d'une société — et toutes les sociétés doivent en avoir —, nous savons à la fin de l'année, en lisant leurs rapports annuels, quels objectifs elles ont atteints, mais nous ne savons pas exactement si ce sont les objectifs qu'elles avaient fixés au départ.

Seriez-vous prêt à recommander, par exemple, que les sociétés de chemin de fer divulguent dès le début de l'année leurs objectifs en matière de sécurité pour l'année à venir? Pensez-vous, monsieur Boudreau, que cela poserait des problèmes?

[Français]

M. Richard Boudreau: La position du Syndicat des Métallos est claire. On veut que les informations soient rendues publiques. Je comprends que dans certaines situations...

[Traduction]

M. Jeff Watson: Mais de quelles informations parlez-vous? Donnez-moi un exemple concret. J'en ai donné un. Je ne sais pas si...

[Français]

M. Richard Boudreau: En fait, on veut savoir ce qu'il y a dans les trains. On veut savoir ce que transportent ces compagnies ferroviaires. On veut connaître le contenu des trains. On ne demande pas que cette information soit transmise à tout le monde ou au public, mais aux gens intéressés afin qu'ils puissent prendre les bonnes décisions lorsqu'il se produit des incidents ou des catastrophes.

On veut que cette information soit donnée aux premiers répondants — pas aux premiers répondants membres du Syndicat des Métallos —, soit à ceux qui sont chargés d'assurer la sécurité des gens. Il faut qu'ils soient capables de prendre les bonnes décisions.

• (0940)

[Traduction]

M. Jeff Watson: Mais c'est justement l'entente qui a été signée avec la FCM et d'autres prenantes, à savoir que des premiers intervenants seront désignés et recevront ces informations.

Monsieur Hematian, j'ai une question pour vous, car je m'intéresse à l'ingénierie...

Le président: Soyez bref, monsieur Watson, car votre temps est écoulé.

M. Jeff Watson: Très bien.

Tout à l'heure, à propos des caractéristiques techniques, vous avez dit des choses intéressantes au sujet des plans de configuration, notamment quand vous avez parlé de la modification de l'épaisseur des matériaux utilisés pour la fabrication d'un wagon-citerne. Je suppose que c'est hypothétique, mais si vous deviez changer l'épaisseur du matériau, ça pourrait avoir un effet sur la capacité et la tenue du wagon sur la voie, par exemple. J'aimerais savoir s'il y a des limitations qui sont imposées aux nouvelles conceptions afin d'empêcher qu'elles aient des conséquences indésirables?

Si la carrosserie des wagons est plus épaisse et plus lourde, je me demande quels effets cela aura sur l'assiette des rails et si cela contribuera à augmenter la longueur d'un train. Il faut toujours faire des compromis. Qu'en pensez-vous?

M. Jamal Hematian: Ma réponse sera brève. En augmentant d'un seizième l'épaisseur du matériau pour le wagon non chemisé, on ajoute de 9 000 à 10 000 livres au wagon. N'oubliez pas la charge ferroviaire brute. J'en ai parlé tout à l'heure. Elle est de 286 000 livres. Si vous ajoutez 10 000 livres, vous en perdez autant du côté de la capacité. Avec les wagons chemisés et isolés, c'est un peu moins; c'est 7 000 ou 8 000 livres, mais vous renoncez quand même à 8 000 livres de capacité de chargement.

Le président: Merci.

Monsieur Sullivan, vous avez cinq minutes.

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

Je tiens à remercier nos témoins. C'est un sujet difficile, j'en suis conscient.

Je vais d'abord m'adresser à M. Boudreault.

Le mécanisme qu'utilise le gouvernement canadien pour régler la sécurité des opérations ferroviaires est le SGS, le système de gestion de la sécurité. Combien de membres du syndicat ou de l'exécutif du syndicat savent ce qu'il y a dans un SGS? À part les dirigeants des sociétés ferroviaires, est-ce qu'il y a des gens qui le savent? Nous avons essayé d'en voir un, mais c'est confidentiel, on a refusé de nous le montrer.

[Français]

M. Richard Boudreault: Malgré tout le respect que je vous dois, monsieur, je n'ai pas la science infuse. Je ne peux donc pas vous dire combien de personnes connaissent le SGS ou combien ne le connaissent pas. Je ne peux pas répondre à cette question.

[Traduction]

M. Mike Sullivan: On nous a dit qu'il n'y avait pas grand monde qui pouvait le consulter. L'autre question...

[Français]

M. Richard Boudreault: Si vous me le permettez, j'aimerais ajouter une autre chose. On parle de SGS et de lois applicables, mais

je me suis rendu compte que dans certains cas, les règlements sur la sécurité sont différents. Ils sont instaurés à la pièce d'une compagnie à l'autre.

Je vous donne l'exemple de la MMA. Le recours à une équipe formée d'une seule personne n'a pas été autorisé partout au Canada. Deux compagnies au Québec ont eu cette permission, et ce, comme vous le savez, ce fut grâce à des pressions intenses de lobbying.

Vous me demandez combien de personnes connaissent les règlements sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire. Si on arrête d'incorporer ou de donner des petits bonbons à tout le monde et aux petites compagnies pour qu'elles puissent opérer, on va peut-être pouvoir faire un compte rendu détaillé pour déterminer ce que contient le SGS. Toutefois, si Transports Canada donne à la pièce des avantages à certaines compagnies, vous direz comme moi qu'on ne peut pas avoir la science infuse.

Une chose est claire, Transports Canada doit prendre ses responsabilités. La règle doit s'appliquer à tous et être la même pour tous les différents intervenants qui y participent, y compris les syndicats. Nous pensons que nous avons notre mot à dire à cet égard. Nous avons toujours été des leaders en matière de sécurité et nous sommes prêts à assumer le leadership pour aider Transports Canada à ce que cela se fasse correctement.

• (0945)

[Traduction]

M. Mike Sullivan: En fait, la loi a été modifiée en 2012 pour permettre la participation des employés et de leurs agents négociateurs à l'application du système de gestion de la sécurité d'une société ferroviaire, mais Transports Canada n'a pas encore mis en oeuvre les règlements pertinents. Nous nous retrouvons donc avec une loi qui dit que vous devriez participer, mais Transports Canada ne s'est pas donné la peine de mettre en place les mécanismes nécessaires. Vous restez donc dans le noir le plus complet.

[Français]

M. Richard Boudreault: Tout à fait.

[Traduction]

M. Mike Sullivan: Par ailleurs, Transports Canada a aussi le pouvoir de désigner un dirigeant qui sera responsable du système de gestion de la sécurité, mais il ne l'a pas fait non plus, par conséquent, on ne peut se fonder sur rien. Au final, personne au Canada n'est responsable de la sécurité des opérations ferroviaires.

[Français]

M. Richard Boudreault: Si vous me le permettez, j'irais plus loin. Des décisions sont rendues par le Bureau de la sécurité des transports du Canada. Il semble toutefois qu'il y ait un mur entre les recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada et Transports Canada. Il semble que la main gauche ne sait pas ce que fait la main droite.

D'ailleurs, des décisions ont été rendues publiques. Des recommandations ont été faites à la suite d'incidents ou d'accidents graves en 2012 en Ontario et en 2009 au Québec. Toutefois, ces recommandations n'ont jamais été appliquées par Transports Canada. Si elles l'avaient été, on ne serait pas ici aujourd'hui à parler d'une équipe formée d'une seule personne. En effet, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a clairement dit et recommandé de ne pas avoir recours à une équipe formée d'une seule personne, surtout lors du transport de matières dangereuses. Les décisions sont claires. Je comprends que les enquêtes ne sont pas terminées mais, en 2013, il s'est produit un événement où, clairement, on était face au même problème.

Comment se fait-il que la main gauche fasse des recommandations et que la main droite n'en tienne pas compte?

[Traduction]

M. Mike Sullivan: Nous avons nous aussi constaté que le Bureau de la sécurité des transports du Canada avait fait recommandation sur recommandation, notamment au sujet des wagons DOT-111, de la sécurité des conducteurs, de la sécurité des passagers et des mécanismes d'arrêt automatique. Mais rien de tout cela n'a été mis en oeuvre par Transports Canada, malgré toutes ces recommandations.

Le président: Merci, monsieur Sullivan.

Je vais maintenant donner la parole à M. Braid, pour cinq minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Boudreau, j'aimerais commencer par vous poser une question. Manifestement, la sécurité est le sujet primordial de nos discussions d'aujourd'hui, et j'apprécie beaucoup votre témoignage. Pourriez-vous décrire rapidement les mesures que vous et votre syndicat avez prises pour renforcer la sécurité et pour former vos membres en conséquence? Quelles mesures avez-vous prises et quelles formations avez-vous organisées en tant que syndicat?

[Français]

M. Richard Boudreault: En fait, les étapes ne sont pas très compliquées. Cela fait des années qu'on donne de la formation à nos gens sur différents aspects, autant sur la réglementation provinciale que fédérale. Des gens de notre syndicat sont spécialisés à ce sujet.

D'ailleurs, la section locale 1976 se spécialise dans le transport et s'occupe de la majorité des entreprises ferroviaires qui sont syndiquées avec nous. On offre de la formation à Ottawa avec des gens spécialisés. S'il le faut, on décortique les règles pendant une semaine pour être en mesure de donner les outils adéquats à nos membres pour assurer leur sécurité.

De plus, depuis longtemps, on dénonce diverses situations. Par exemple, en 2007, on a soumis à un comité une situation où des trains passaient à toute vitesse alors que nos membres travaillaient à côté. On fait des représentations devant les employeurs à ce sujet. Aujourd'hui, on fait une présentation devant vous. Alors, on fait tout ce qu'on peut pour essayer de travailler de façon sécuritaire et pour ne pas perdre notre vie à la gagner.

• (0950)

[Traduction]

M. Peter Braid: Merci.

Sur le même sujet, vous savez sans doute qu'il a été question d'installer des caméras vidéo dans la cabine de la locomotive, afin d'avoir d'autres outils d'information en cas d'incident. Votre syndicat

a-t-il adopté une position particulière en ce qui concerne l'installation de caméras vidéo dans la cabine de la locomotive?

[Français]

M. Richard Boudreault: On n'a pas d'objections en ce qui a trait aux mesures de sécurité. La seule crainte de notre syndicat, c'est que ces caméras vidéos servent à autre chose. Elles ne doivent pas servir à pénaliser nos membres pour voir s'ils font leur boulot, ni à analyser un salarié comme on analyse un microbe sous un microscope. C'est de ça dont on ne veut pas.

La jurisprudence est claire sur cette question. Lorsqu'il y a des points stratégiques pour lesquels il est justifié d'utiliser les caméras et qu'il n'y a pas d'autres moyens d'assurer la sécurité, on n'a pas de difficultés avec ça. Cependant, elles ne doivent pas servir à espionner les travailleurs pour savoir s'ils commettent des erreurs ou non. C'est la position que nous avons toujours défendue.

[Traduction]

M. Peter Braid: Je vous remercie de votre réponse.

Monsieur Hematian, vous avez pris la peine ce matin, et je vous en remercie, de nous expliquer en détail les principales améliorations apportées aux wagons, aux wagons de type DOT-111. Pourriez-vous nous donner un aperçu des principales innovations que votre entreprise a apportées à ce type de wagons, et nous dire pourquoi elles sont si importantes?

M. Jamal Hematian: Comme je l'ai dit au début, les wagons-citernes sont très réglementés. Si l'AAR décide qu'il faut utiliser le TC-128 d'un demi-pouce d'épaisseur, je ne peux rien changer. Je ne peux pas faire moins que ça, mais je peux faire plus. Si l'AAR décide que la pression doit être de tant, c'est ainsi, je ne peux rien changer. Je peux par contre faire des changements dans nos études de conception. Nous concevons des wagons ayant une durée de vie de 50 ans. Cela signifie que, si une société ferroviaire veut utiliser ces wagons pendant plus de 50 ans, elle doit les mettre hors service, les faire inspecter et les mettre à niveau avant de les faire certifier pour un certain nombre d'années. Voilà pour la première considération.

La deuxième est la résistance à la fatigue. Quand on fait la conception de nouveaux wagons de marchandises, il faut prendre en compte différents éléments. Il y a la conception statique, la conception dynamique, la résistance à la fatigue du matériau utilisé, le flambage et le modèle. L'un des principaux éléments de la conception est la résistance à la fatigue. Ce type de wagon est soumis à d'intenses vibrations. Ce n'est pas comme un wagon de passagers, dont la suspension est tellement douce que vous ne sentez aucune vibration. Le contact de l'acier sur l'acier, ça provoque énormément de vibrations. Donc, pour ce qui est de la résistance à la fatigue, les règlements de l'AAR exigent un minimum de 1 million de milles. Pour un wagon ordinaire, comme un wagon intermodal, le minimum est de 3 millions de milles. Chez nous, c'est encore plus. Nous concevons nos wagons pour qu'ils aient une résistance de 5 millions de milles. C'est ce qui nous distingue des autres fabricants. Certains clients le réclament, et ils paient pour. Ce n'est pas gratuit. C'est comme des options pour une voiture. Si vous les voulez, vous payez pour.

De façon générale, pour les détails, nous protégeons notre PI et nous faisons de petits changements. Mais avec les wagons-citernes, c'est différent. Les caractéristiques principales sont des exigences minimales, qu'il faut respecter.

• (0955)

Le président: Je vais donner la parole à Mme Boutin-Sweet pour cinq minutes.

[Français]

Mme Marjolaine Boutin-Sweet (Hochelaga, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs.

Il y a vraiment beaucoup de questions que j'aimerais vous poser, mais je vais d'abord vous transmettre un message de la part de collègues de la région de Hamilton. Ils m'ont dit être très heureux de voir qu'une compagnie locale fabriquait des produits d'une aussi grande qualité, que les employés étaient syndiqués et qu'il s'agissait de bons emplois bien payés. Cela démontre que des compagnies canadiennes sont capables de produire les wagons-citernes qui devraient remplacer les DOT-111. Cela pourrait générer de bons emplois bien rémunérés. Je vous félicite de tout cela, de même que les collègues qui vous font dire bonjour.

Monsieur Boudreault, vous avez dit que les communautés, les travailleurs et les premiers répondants avaient besoin de connaître le contenu des wagons-citernes. Le gouvernement dit pour sa part qu'ils le connaissent. Or le problème est qu'ils le connaissent, mais plus tard.

Habituellement, on informe les gens de ce qui va traverser leur communauté, soit les produits en général, mais dans le cas d'un produit spécifique, on ne les avise pas. C'est pourquoi les premiers répondants ne savent pas comment répondre à l'urgence.

Pensez-vous que cet argument tient la route, ou les rails, dans ce cas-ci?

M. Richard Boudreault: Comme je le disais plus tôt, les premiers répondants ne sont pas nécessairement membres de notre syndicat. Il faut faire attention. Les gens qui travaillent sur les rails ou dans les trains qui transportent des matières dangereuses doivent aussi être au courant de ce qu'un train contient. Cela m'apparaît nécessaire. Dans n'importe quelle situation, un employé qui n'est pas informé peut causer un incident ou un accident majeur. De plus, pour que la communauté agisse de façon sécuritaire et appropriée lors de divers incidents, les premiers répondants doivent à tout le moins savoir quelles matières dangereuses passent dans leur communauté.

Je vais vous donner un exemple. Les gens sont terrorisés. Je pense que vous tous ici vous vous tenez informés de l'actualité. Pas plus tard qu'hier, différentes communautés des régions voisines de Lac-Mégantic ont manifesté dans cette ville pour exiger du gouvernement que les rails contournent leur communauté.

Les gens ont peur, et avec raison. On ne doit plus voir des situations comme celles qu'on a vécues. Pourquoi ont-ils peur? Parce qu'ils ne savent pas ce que contiennent les trains qui passent dans leur ville. Imaginez! Vous vivez dans une communauté et je suis convaincu que vous voudriez avoir les mêmes informations pour la vôtre, d'une façon ou d'une autre.

Les gens vont parler de terrorisme et diront que, si l'on divulgue ces informations, cela laissera la place à toutes sortes de fous qui pourraient agir un jour. Ce n'est pas ce qu'on demande. On ne demande pas de divulguer au public ce que le train contient et le moment où il arrive. Ce n'est pas le cas. On demande qu'au moins les premiers répondants soient informés du moment où le train arrive et des produits qu'il contient. Ces gens sont formés et sauront donc comment réagir s'il se produit un incident ou un accident.

Il ne faut pas oublier que les citoyens de Lac-Mégantic ont arrosé les lieux de l'accident pendant plus d'une journée avec de l'eau. Or, cela a eu des conséquences environnementales. Le pétrole a pénétré le sol et a abouti dans les rivières avant de se propager partout. Il aurait plutôt fallu se servir d'un fumigène et intervenir de façon

adéquate, mais on n'avait pas un tel équipement sous la main. On a vécu une situation dramatique et catastrophique, mais on aurait pu espérer ne pas avoir en plus de catastrophe environnementale.

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: De plus, ces temps-ci, on apprend que de plus en plus d'accidents ne sont pas rapportés.

• (1000)

M. Richard Boudreault: C'est exact.

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Il y a donc toutes sortes de craintes.

Ma question s'adresse à M. Hematian, M. Vanderby ou même à M. Boudreault.

Les normes de conception des wagons-citernes de 2011 ont été appliquées en 2013. Ces normes avaient été acceptées par l'industrie en général. Pensez-vous que ces normes sont suffisantes pour le transport de matières dangereuses comme, par exemple, du pétrole brut? Pensez-vous qu'il faudrait des normes encore plus sévères pour améliorer la protection des gens?

[Traduction]

M. Jamal Hematian: C'est une bonne question, à laquelle je vais répondre ni oui ni non, mais je vais vous dire pourquoi.

Comme dans toute conception d'ingénierie, il faut voir le système dans son ensemble. Un système contient plusieurs éléments. Il faut tenir compte de tous ces éléments, les concevoir, les faire fonctionner et en assurer la maintenance pour atteindre un certain but. Dans ce système, si vous consacrez tout votre argent à un seul élément, vous n'aurez pas un système efficace qui répondra à vos besoins. S'agissant des wagons-citernes, il y a la conception des wagons. Voilà pour un élément. On a dit tout à l'heure que leur fonctionnement en était un autre. Le produit que vous utilisez en est certainement un autre. L'éducation en est un également. Bref, vous ne pouvez pas privilégier un élément et faire fi des autres.

Je vais me placer dans un contexte différent. Nous conduisons tous une voiture, et quand nous avons un accident de la route, que faisons-nous? Est-ce que nous sautons tout de suite à la conclusion qu'il faudrait éliminer les petites voitures, parce que seuls les VUS sont suffisamment sûrs? Non, nous examinons les données disponibles pour essayer d'identifier la cause du problème. On prépare un plan d'expérience, un DOE, et on entre tous ces paramètres à partir des données réelles. On en arrive à 10 facteurs, et à tels et tels résultats. Il existe un programme Six Sigma qui mesure l'effet de chaque élément sur le système, l'effet de deux éléments sur le système, et ainsi de suite.

Donc, si vous me demandez d'augmenter l'épaisseur, je vais vous demander pour quelle raison. Pensez-vous que si vous ajoutez 10 000 livres au wagon, vous allez accroître la sécurité dans les mêmes proportions? Non. Compte tenu de la résistance à la fatigue, de l'analyse statique et de l'analyse dynamique, vous obtiendrez un gain de 5 % au grand maximum.

L'autre facteur que j'aimerais mentionner est celui-ci. Pour les automobiles que nous conduisons tous les jours, sur les routes et ailleurs, pensez-vous que les concepteurs vont augmenter la tare des voitures de 500 livres simplement parce qu'il y a eu des accidents et que cela va les rendre plus sûres? Non, ils essaient plutôt de calculer combien il en coûtera pour résoudre le problème.

Il faut donc faire très attention. Ce que je vous dis, c'est un ingénieur qui vous le dit.

Le parc de nouveaux wagons, les CPC-1232, qui s'est constitué depuis 2011 n'est que de 14 000 wagons, en comparaison de 90 000 DOT-111. Il faut examiner les données. Combien d'accidents se sont produits avec les wagons traditionnels? Combien d'accidents avec les wagons de bon aloi? À partir de là, on voit ce qu'il faut faire. La nouvelle épaisseur du matériau est-elle suffisante ou pas? Faut-il ajouter 16 ou bien un demi-pouce? Il faut savoir ce qu'on veut.

Vous savez, je viens du secteur de l'ingénierie pure.

• (1005)

Le président: Merci, tout ça est très intéressant.

Malheureusement, je dois vous interrompre pour donner la parole à Mme Young, pour cinq minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Je vous remercie beaucoup des exposés que vous avez faits. C'est vraiment une question très importante.

Monsieur Boudreau, je vous félicite sincèrement de votre engagement en faveur de la sécurité. Il est clair qu'il faut faire quelque chose, et c'est la raison pour laquelle nous sommes ici.

Je ne sais pas si vous avez pris connaissance du projet de loi S-4, des mesures qu'il contient et des règlements qui l'accompagnent. Si vous n'en avez pas d'exemplaire, quelqu'un peut certainement vous en donner un.

J'aimerais vous poser une question sur la formation. Quelle formation reçoivent les conducteurs de train, actuellement? Nous avons parlé des SGS, mais ce sont des plans, qu'en est-il de la formation réellement dispensée?

[Français]

M. Richard Boudreault: La formation est donnée notamment sur le

[Traduction]

SGS, le système de gestion de la sécurité.

[Français]

Nous offrons aussi de la formation

[Traduction]

sur les IGE, les instructions générales d'exploitation.

[Français]

Actuellement, nous offrons de la formation sur la politique relative aux *handbrakes*. Nous en offrons aussi sur les lois et les règlements en vigueur en matière ferroviaire. C'est le genre de formation que nous donnons à chacun des membres de notre syndicat qui travaillent sur les rails.

[Traduction]

Mme Wai Young: Je vous en prie, allez-y.

M. Jamal Hematian: Puis-je ajouter quelque chose au sujet de la formation? Je ne connais pas bien le SGS, car je m'occupe de conception et de fabrication. Mais dès le premier jour où nous avons commencé à travailler dans le secteur de la fabrication des wagons-

citernes, tout le monde — pas seulement les concepteurs et les fabricants —, tous les employés de notre entreprise qui avaient quelque chose à voir, de près ou de loin, avec les wagons-citernes que nous fabriquons ont dû suivre un cours de formation appelé haz-mat, qui est axé sur le transport des produits dangereux. Nous avons tous dû le suivre. À la fin du cours, il y a un examen que vous devez réussir. Sur notre casque de protection, nous avons un gros collant rouge qui indique que celui qui le porte a suivi la formation et a réussi l'examen. La formation haz-mat porte sur les wagons-citernes, sur la sécurité, sur les différents produits transportés, et il y a des signes différents.

Lorsque la fabrication d'un wagon-citerne est terminée, nous inscrivons dessus le type de wagon-citerne, la capacité, le nom du fabricant, la date de fabrication, la date de la dernière inspection, le type de vannes dont il est équipé, le type de freins, etc. Tout est inscrit sur le wagon-citerne. Mon collègue est le spécialiste du marquage des wagons. À un autre endroit, nous utilisons des signes. De cette façon, celui qui ne sait pas lire peut comprendre, au moyen des signes, quelles catégories de produits le wagon-citerne peut transporter. Donc, pour ce qui est de notre formation, aussi bien les concepteurs que les fabricants, nous ne pouvons pas nous approcher d'un wagon-citerne sans avoir réussi l'examen du cours de formation haz-mat. J'ajouterai que ce cours offre différents niveaux de formation pour différentes catégories.

Mme Wai Young: Tout ça est manifestement très bien organisé. Vous, vous fabriquez les wagons, conformément aux normes établies. Ensuite vous vendez ces wagons à des entreprises, et ces entreprises doivent à leur tour assurer la formation de leurs employés. C'est ça qui m'intéresse. Vous avez entendu M. Boudreau dire, tout à l'heure, que cette formation n'était pas suffisante car les employés ne savent pas quels produits se trouvent dans les wagons et ce qu'ils doivent faire avec ces produits en cas d'accident. Est-il exact que les employés ne reçoivent pas une formation suffisante?

C'est bien ce que vous nous avez dit tout à l'heure, monsieur Boudreau?

[Français]

M. Richard Boudreault: En fait, permettez-moi, d'ajouter une chose sur le cas spécifique de Lac Mégantic. Un peu plus tôt, je vous ai fait l'historique de la façon dont avait eu lieu la mise en place des nouvelles règles sur le stationnement des trains sur la voie principale. On s'entend pour dire que c'est inacceptable.

En ce qui a trait à la formation, on veut que les gens sachent exactement sur quoi et avec quoi ils travaillent. Or, c'est important dans la mesure où non seulement il est important de savoir à quelle sorte de wagons on a affaire, mais aussi quel est le contenu des wagons à proximité desquels travaillent les travailleurs, nos membres.

•(1010)

[Traduction]

Mme Wai Young: Monsieur Boudreau, je vous remercie beaucoup, je crois que nous sommes tous d'accord là-dessus. Maintenant, et c'est la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui, la question est de savoir à qui incombe cette responsabilité. Les fabricants des wagons doivent bien sûr indiquer clairement toutes les caractéristiques des wagons-citernes et toutes les précautions à prendre pour éviter les accidents. Vous me dites que les employés reçoivent une certaine formation, mais, si j'ai bien compris, ce qu'ils ont aussi besoin de savoir, c'est le type de produit qui est transporté dans le wagon et quoi faire avec le produit en cas d'accident. Qui est responsable de donner cette formation...?

[Français]

M. Richard Boudreault: Les règles de sécurité ne sont fréquemment pas respectées par l'employeur. Souvent, l'employeur apporte lui-même des modifications aux systèmes de sécurité et aux différentes méthodes de travail et il ne respecte pas les règlements.

Nous devons composer avec ça. On nous demande simplement de signer en bas d'un formulaire et de retourner travailler. Quelqu'un doit prendre le leadership en matière de sécurité et on pense que cela doit être Transports Canada. Je ne blâme personne, mais Transports Canada a un rôle de leadership à jouer. Il doit s'assurer que les entreprises vont appliquer rigoureusement les lois en matière de santé et de sécurité, tant pour la population que pour les travailleurs. Si ce n'est pas fait, je ne verrais pas pourquoi une entreprise ferroviaire pourrait continuer à prospérer au Canada alors qu'elle ne respecte aucune loi ou qu'elle adopte des règlements comme bon lui semble.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, mais votre temps est écoulé.

Monsieur Toet, vous avez cinq minutes.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président.

Il est bien évident, et ça devrait être clair pour tout le monde, que nous cherchons tous, ici, à trouver des solutions pour améliorer la sécurité. C'est aussi la raison pour laquelle nous poursuivons nos audiences. Les témoignages que nous avons entendus aujourd'hui vont nous être très utiles. Nous cherchons à identifier les lacunes et à repérer les choses qui ont besoin d'être améliorées, et les témoignages que nous avons entendus aujourd'hui vont nous aider à repérer ces lacunes et à formuler des recommandations en conséquence. Je vous en remercie sincèrement.

J'aimerais m'adresser d'abord aux représentants de National Steel Car. J'ai une question à vous poser en ce qui concerne les 80 000 à 100 000 wagons DOT-111 qui circulent en ce moment en Amérique du Nord. Combien d'entre eux sont des wagons de la nouvelle version? En avez-vous une idée?

M. Jamal Hematian: Il y a environ 14 000 wagons de la nouvelle version. Quand on parle des wagons de la nouvelle version, il s'agit des CPC-1232. Ce sont les chiffres du RSI, et ils remontent à un mois environ. Je pense donc qu'il y en a à peu près 14 000, mais il faudrait vérifier.

M. Lawrence Toet: Oui.

Ça nous donne une meilleure idée de la situation. Autrement dit, 10 à 15 % du parc ferroviaire est composé de wagons neufs ou qui ont été mis à niveau.

J'aimerais maintenant avoir plus de détails sur la conception des wagons-citernes. À la page six de votre série de diapositives, vous nous présentez les différents règlements qui régissent les wagons-citernes, et tous les organismes qui participent à l'élaboration des normes que vous devez respecter. Vous fabriquez des wagons-citernes et, avec votre formation d'ingénieur, vous avez certainement beaucoup à apporter. Avez-vous l'occasion de participer à l'élaboration de ces règlements, de discuter avec organismes?

M. Jamal Hematian: En bref, la réponse est oui.

Max est membre du groupe de travail sur la sécurité. Il a joué un rôle considérable dans l'élaboration de la nouvelle norme de sécurité S-2044 de la FRA. Je tiens à le dire.

Les dirigeants de NSC sont sans doute l'équipe la plus active de toute l'Amérique du Nord. J'ai moi-même fait partie du comité du M-976, sur les bogies et les suspensions, et je participe maintenant aux activités du groupe de travail sur les wagons-citernes. Max fait partie du groupe de travail sur la sécurité. Nous avons un autre collaborateur qui fait partie du comité des enduits et des peintures. Et un autre qui est très haut placé à l'AWS, la société américaine de la soudure. Nous avons aussi plusieurs collaborateurs qui font partie du groupe de travail sur la fatigue des matériaux.

Voici comment ça marche. L'AAR ou la FRA invitent des spécialistes de différents secteurs de l'industrie à étudier une question en particulier. Ça peut leur prendre six mois à un an avant d'en arriver à une conclusion, qu'ils consignent dans une circulaire adressée à d'autres personnes, en leur demandant ce qu'elles en pensent. Ensuite, on s'entend sur une règle. Bref, ce n'est pas un comité qui siège en vase clos pour élaborer des règles qu'il va imposer à tout le monde. Il y a beaucoup de consultations dans les deux sens.

•(1015)

M. Lawrence Toet: Merci.

Monsieur Boudreault, j'aimerais parler des systèmes de gestion de la sécurité. D'après ce que vous nous avez dit aujourd'hui, on a vraiment l'impression que les syndicats n'ont absolument pas leur mot à dire au sujet des systèmes de gestion de la sécurité mis en place par les sociétés de chemin de fer.

J'ai pourtant eu une impression tout à fait différente lorsque j'ai visité des installations ferroviaires assez importantes de ma circonscription, en compagnie du président de l'entreprise et du président national du syndicat qui représente les travailleurs de cette entreprise. Ils disaient tous les deux qu'ils avaient beaucoup collaboré pour élaborer et mettre en place le système de gestion de la sécurité. Est-ce que mon expérience est un cas isolé, une exception en quelque sorte? Estimez-vous que la collaboration n'est pas suffisante ou même qu'il n'y en a pas du tout?

[Français]

M. Richard Boudreault: Tantôt, je mettais l'accent sur la déréglementation en disant que, dans certains cas, les entreprises font des modifications substantielles aux règlements, aux SMS, sans consulter qui que ce soit et sans qu'on n'ait un mot à dire. À titre d'exemples, on a octroyé à MMA la permission d'avoir un équipage d'un seul homme.

Dans ce cas-là, il a été clair dès le début que ça ne nous regardait pas et que ce n'était pas nous qui allions décider à cet égard. Pourtant, on était en négociations dans le cadre d'une convention collective. C'est nul autre que le médiateur fédéral qui m'a dit, après un an et demi de négociations, qu'il ne savait pas pourquoi j'en faisais un enjeu majeur, ou un *deal breaker*, puisque ce n'était pas moi qui allait prendre cette décision, mais Transports Canada. Il était clair, aux yeux d'un représentant de la négociation, qu'on n'avait aucun mot à dire.

Vous dites qu'il y a de bonnes expériences et je suis convaincu que c'est le cas, mais là, je ne vous parle pas de bonnes expériences, mais plutôt de mes inquiétudes. Des entreprises comme MMA reçoivent des bonbons d'Halloween. Elles font ce qu'elles veulent des règlements. Elles les appliquent et les modifient de façon unilatérale sans consulter personne.

En 2014, après les événements qui se sont produits à Lac-Mégantic, je pense qu'il est important que je vous le dise. Ainsi, le comité pourra faire les recommandations nécessaires au gouvernement afin que ça ne se reproduise plus, quitte à pénaliser les entreprises délinquantes de façon assez claire. S'il faut leur retirer leur permis, qu'on le fasse. La situation actuelle n'a aucun sens.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Boudreau, si j'ai bien compris, les exemples de bonne collaboration ne vous intéressent pas?

[Français]

M. Richard Boudreault: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que c'était tant mieux si...

[Traduction]

Le président: Donc, votre réponse est non.

M. Richard Boudreault: Comme vous voulez.

M. Jeff Watson: Ce n'est pas ce qu'a dit l'interprète.

Le président: En effet, ce n'est pas ce qu'a dit l'interprète.

M. Richard Boudreault: Ce que j'ai dit, c'est qu'il est sans doute possible de trouver au Canada un exemple de bonne collaboration et une société ferroviaire qui respecte la loi, mais ce qui nous inquiète...

• (1020)

Le président: Vous n'avez pas la parole. Je vous ai demandé... D'après l'interprète, vous avez dit que « les exemples de bonne collaboration ne vous intéressaient pas ». Je vous ai donc reposé la question, et vous avez confirmé que non.

Monsieur Mai, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Hoang Mai: Merci, monsieur Boudreault.

On peut voir toute votre passion s'exprimer concernant ce dossier. Je peux comprendre. Vous représentez les gens qui sont sur le terrain, pour qui c'est une réalité quotidienne et qui ressentent carrément de la frustration face à l'inaction du gouvernement.

Comme vous l'avez dit — et je pense qu'il faut être très clair à ce sujet —, la déréglementation existe; c'est concret. Je sais que les gens de l'autre côté vont nous parler du projet de loi S-4. Il y a des pénalités qui sont prévus et on va retirer les permis. Toutefois, le vérificateur général du Canada a fait remarquer que pour 70 % des problèmes, il n'y a pas de suivi parce que Transports Canada n'a pas les ressources nécessaires. On nous dit qu'il y a de la réglementation et que ça va bien, mais on sait que, dans les faits, Transports Canada

ne fait rien. Les DOT-11 sont un exemple concret. Depuis l'accident de Lac-Mégantic, entre autres, le BST a fait des recommandations. Vous dites que Transports Canada écoute plus ou moins le BST. Le ministère entend ce que dit le BST, mais il ne l'applique pas.

Depuis au moins 20 ans, le BST dit que les wagons DOT-111 sont problématiques. Or dans le cas de l'accident de Lac-Mégantic, on sait très bien que les vieux wagons DOT-111 sont mis en cause. Aujourd'hui, encore une fois, les compagnies ferroviaires et pétrolières vont de l'avant avec des échéanciers, alors que le gouvernement n'est même pas en mesure d'en établir. Nous comprenons votre frustration et nous continuons à insister sur cette question. En effet, il semble que la sécurité des personnes dans les communautés ne soit pas une priorité. Le gouvernement n'agit pas. Dans le dernier budget, pas un sou n'a été alloué à la sécurité ferroviaire, ce qui est inacceptable et incompréhensible.

[Traduction]

J'aimerais m'adresser à nouveau aux représentants de National Steel Car Limited. Vous avez dit qu'à l'heure actuelle, la capacité de production était d'environ 20 000 wagons-citernes par an pour toute l'Amérique du Nord, et je parle des nouveaux wagons DOT-111. Il s'agit là de la demande régulière, des sociétés ferroviaires qui demandent... Elles prennent sans doute leur temps pour se débarrasser des vieux wagons DOT-111 puisqu'elles ne sont pas obligées de le faire.

Si la sécurité publique était vraiment la priorité du gouvernement, il obligerait les sociétés ferroviaires à se débarrasser des vieux wagons DOT-111 et à en acheter des nouveaux. Pensez-vous que, dans ce cas, ça augmenterait la capacité de production? Pensez-vous que ça obligerait les fabricants à augmenter leur capacité de production de nouveaux wagons DOT-111?

M. Jamal Hematian: À l'heure actuelle, tous nos fabricants sont au maximum de leur capacité. C'est ça la réalité. Si vous venez chez nous pour commander un wagon, vous allez devoir attendre jusqu'à 2015. Avec d'autres fabricants, il faut attendre jusqu'à 2016. Tout ça pour dire que les carnets de commandes sont remplis.

M. Hoang Mai: Mais si le gouvernement annonçait son intention de le faire, pour encourager les fabricants à accroître leur productivité et, partant, leur production, ne pensez-vous pas que cela créerait davantage de concurrence? Ne pensez-vous pas que ce serait un stimulus pour produire davantage? En tout cas, ça signifierait clairement que la demande va augmenter, et que les fabricants vont avoir la possibilité de faire de gros profits en vendant de nouveaux wagons DOT-111 aux sociétés ferroviaires, dans un délai donné?

Dites-moi, en un mot, si les fabricants comprendraient le message?

M. Jamal Hematian: Je ne m'occupe pas de marketing et, par conséquent, je ne sais pas comment les fabricants réagiraient dans une telle situation. Mais pour ce qui est d'améliorer la productivité, je peux vous dire que NSC est l'une des entreprises les plus efficaces et que c'est un chef de file en ce qui concerne la production à valeur ajoutée et l'utilisation de tous les outils disponibles. Nous les utilisons tous, Kaizen, la PVA, Six Sigma, Shainin, et j'en passe.

Je disais justement à un ami l'autre jour que s'il venait nous voir, je n'aurais pas cinq minutes à lui consacrer car tout mon temps est structuré, il faut que les choses se fassent.

• (1025)

M. Hoang Mai: Je vois. C'est bon de savoir que vous êtes au Canada — c'est même mieux.

Le président: Monsieur McGuinty, vous avez cinq minutes.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Monsieur Hematian, j'aimerais revenir sur ce que vous avez dit à propos des échéanciers. Nous sommes tous bien conscients des enjeux de la fabrication de nouveaux wagons. Vous avez dit qu'il y avait quatre ou cinq grands fabricants de wagons-citernes en Amérique du Nord. Mes collègues viennent de rappeler ce que vous avez dit tout à l'heure, à savoir que ces fabricants ont une capacité de production totale d'environ 20 000 wagons-citernes par an.

M. Jamal Hematian: Je n'ai pas les chiffres exacts, c'est simplement ce que je pense, car les fabricants ne divulguent pas leurs chiffres. Nos concurrents ne vont certainement pas nous dire combien de wagons-citernes ils peuvent fabriquer. Ce que je vous donne, ce sont simplement des chiffres approximatifs.

M. David McGuinty: Bien. Je suppose que c'est l'une des grandes questions auxquelles Transports Canada doit déjà avoir trouvé une réponse, à savoir quelle est la capacité de production annuelle des quatre ou cinq grands fabricants d'Amérique du Nord?

M. Jamal Hematian: Je n'en suis pas si sûr, car la plupart de ces entreprises sont, comme nous, des sociétés entièrement privées, et par conséquent, nous n'avons aucun rapport à publier ni aucune prévision à soumettre à qui que ce soit.

M. David McGuinty: Donc, Transports Canada...

M. Jamal Hematian: Je ne sais pas si...

M. David McGuinty: Bien.

Vous avez parlé des difficultés que posera la transition vers le nouveau matériel roulant, c'est-à-dire les nouveaux wagons-citernes, étant donné que nous avons un système intégré, avec les États-Unis, pour le transport des marchandises. C'est bien ça?

M. Jamal Hematian: C'est exact.

M. David McGuinty: C'est un obstacle qu'il va falloir surmonter. Comme vous dites, il va falloir que tous les efforts convergent.

M. Jamal Hematian: J'ai dit que ce n'était pas un problème, car entre les États-Unis et le Canada, tout est interchangeable.

M. David McGuinty: Sur un plan pratico-pratique, lorsque le BST a émis un communiqué, pour la première fois en collaboration avec la NTSB américaine, demandant une transition aussi rapide que possible vers les nouveaux wagons, je suppose que c'est parce que les instances de réglementation américaines sont aussi préoccupées que nous. Je suis sûr que la tragédie de Lac-Mégantic a eu un écho au-delà de la frontière, sans parler des autres incidents, comme l'a dit notre témoin syndicaliste, et que ça a amené les Américains à se préoccuper sérieusement de la situation. Concrètement, est-ce qu'il y a quelque chose qui empêche le Canada, à l'heure actuelle, d'adopter des normes plus élevées pour les wagons? Après tout, nous sommes un État souverain.

M. Jamal Hematian: Je sais.

Je vais vous raconter quelque chose de très intéressant.

M. David McGuinty: Du moment que ce n'est pas trop long.

M. Jamal Hematian: D'accord. Je vais essayer de rendre la chose intéressante, pas trop technique.

Lorsque je suis arrivé au Canada en 1997, j'ai atterri à Montréal. J'ai constaté, en conduisant ma voiture, que je n'avais pas le droit de tourner à droite au feu rouge, alors qu'en Ontario — avec la même voiture et dans le même pays —, j'avais le droit de tourner à droite. Avec le système ferroviaire, c'est un peu la même chose. Vous pouvez avoir le même wagon, mais des règles opérationnelles différentes. Ce n'est pas un problème. On peut décréter qu'au Canada, la vitesse maximale sur les voies — les voies sont classées en sept catégories, un wagon de passagers appartient à la catégorie six, et les wagons de marchandises, à la catégorie cinq —, sera par exemple de 40 milles à l'heure pour les wagons de catégorie cinq. Ce n'est pas un problème. Mais ce que je disais, c'était à propos de la conception des wagons. Nous ne pouvons pas avoir deux conceptions différentes. Voilà ce que je voulais dire.

M. David McGuinty: Donc, ce que vous êtes en train de nous dire, c'est que, en tant que fabricant, vous vous adapterez sans tarder aux décisions des instances de réglementation. Que vous vous adapterez et que vous fabriquerez des wagons conformément aux normes en vigueur. Que ce n'est pas compliqué. Ce que j'essaie de vous faire dire, c'est que rien n'empêcherait donc votre entreprise de s'adapter immédiatement à une nouvelle norme décidée par un gouvernement conservateur, votre entreprise serait prête à démarrer sur-le-champ?

M. Jamal Hematian: C'est ce que nous faisons déjà. Nos wagons-citernes sont conformes aux règlements les plus récents.

• (1030)

M. David McGuinty: Certes, mais si les règlements étaient modifiés, s'ils étaient améliorés, s'ils devenaient plus stricts, conformément aux normes du BST et de la NTSB, votre entreprise dirait « d'accord ».

M. Jamal Hematian: Je ne vois aucun problème.

M. David McGuinty: Aucun problème? Alors pourquoi ce retard?

Le président: Monsieur McGuinty, laissez le témoin répondre.

M. Jamal Hematian: Quel retard? En quoi NSC retarderait les choses?

M. David McGuinty: Pourquoi le gouvernement tarde-t-il, à votre avis? Qu'attend-on pour s'adapter aux exigences du BST et de la NTSB?

Le président: Monsieur McGuinty, il ne peut pas répondre au nom du gouvernement. Vous êtes député depuis plus longtemps que moi, et je suis donc surpris que vous posiez ce genre de question.

M. David McGuinty: Je vous propose de parler plus tard, en privé, monsieur Miller, des questions que je peux poser et de celles que je ne peux pas poser. On ne devrait pas régler ça en public.

Le président: Voyons, vous savez bien que le témoin ne peut pas répondre à ce genre de question.

M. David McGuinty: C'est la troisième fois en deux réunions que vous m'interrompez dans mes questions, monsieur.

Le président: De toute façon, votre temps est écoulé.

M. David McGuinty: Je vous en sais gré, monsieur le président.

Pour ce qui est de la substance...

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Quand on parle d'éliminer progressivement les vieux wagons, il faut savoir par quoi on va les remplacer, ça me paraît évident.

Les députés de l'opposition parlent « d'éliminer progressivement » les vieux DOT-111, mais ils ne disent pas clairement s'ils veulent les remplacer par les nouveaux DOT-111, ou bien, comme l'a laissé entendre le BST, s'il y aura une nouvelle norme. Auquel cas, il faudra bien attendre de connaître cette nouvelle norme.

Ce que je constate en vous écoutant, monsieur Hematian, c'est que, même du point de vue de la conception, l'élaboration d'une nouvelle norme pour les wagons est une question infiniment complexe en soi, sans parler de la décision... Cela signifierait que, dans les deux pays, un grand nombre de sociétés ferroviaires seraient obligées de remplacer ces wagons, si on veut vraiment régler le problème. Il ne suffit pas de dire: « éliminons progressivement ces wagons ».

Il faut savoir par quoi on va les remplacer.

M. Jamal Hematian: Permettez-moi de vous répondre.

Oublions les accidents pendant un instant; je ne dis pas qu'ils sont sans importance, mais parlons exclusivement de la dimension ingénierie.

Quand on veut apporter des changements, il faut avoir une raison de le faire. Quelles sont ces raisons, compte tenu de l'expérience et des données accumulées? Il ne faut pas décider en fonction de ce que vous pensez ou de ce que, moi, je pense.

On collecte des données pendant disons cinq ans. On les enregistre, on fait une analyse des causes fondamentales, on essaie de comprendre ce qui se passe, et ensuite on investit dans la solution la plus prometteuse.

Nous avons des wagons traditionnels et maintenant nous avons des wagons de bon aloi. Comme vous l'avez dit, que fait-on maintenant?

Si nous ne fondons pas nos décisions sur des données réelles, personne ne sait quand de nouvelles normes vont être adoptées, combien de temps il va falloir attendre. Il se peut que dans deux ans, vous vouliez à nouveau changer les choses.

M. Jeff Watson: En comparaison, dans l'industrie automobile, quand on veut fabriquer un nouveau véhicule, ça prend cinq à huit ans. Ça représente beaucoup de travaux d'ingénierie différents. Et la chaîne d'approvisionnement comporte de multiples aspects. Je dirais même que la chaîne d'approvisionnement est un peu plus verticale et moins horizontale dans l'industrie ferroviaire. Cela dit, il y a tous les travaux de mise au point et de préparation. Même quand on élabore une nouvelle norme, il faut tenir compte de ça.

Bref, monsieur Hematian, ça ne se fait pas en criant ciseaux, et nous avons une nouvelle norme, n'est-ce pas? Il y a beaucoup de morceaux à assembler.

M. Jamal Hematian: Tout à fait.

M. Jeff Watson: Bien. On s'entend.

Puisqu'ils parlent d'éliminer progressivement les vieux wagons, les députés de l'opposition vont peut-être nous expliquer quelle norme ils veulent adopter.

S'agissant des consultations, la ministre a dit publiquement que des consultations se poursuivaient avec les conseils consultatifs au Canada. Elle discute également de la question des nouvelles normes avec son homologue américain. Aux États-Unis, ils ont leur propre système d'élaboration des normes, qui fait intervenir toutes sortes

d'acteurs. Il n'y a pas que les sociétés ferroviaires, il y a aussi les sociétés de leasing et d'autres, sans doute aussi les fabricants.

Je voudrais savoir si vous avez été consulté par Transports Canada quant à la possibilité de définir de nouvelles normes?

M. Jamal Hematian: Je vous ai dit que je faisais partie du groupe de travail sur les wagons-citernes. C'est un groupe de travail américain.

Il rassemble une cinquantaine de représentants de l'industrie, comme vous l'avez dit, des sociétés ferroviaires, des expéditeurs, des fabricants de wagons, bref, tous les secteurs. Transports Canada y est représenté aussi. Tous ces gens-là sont en mesure de présenter un point de vue différent.

M. Jeff Watson: Dans l'industrie automobile, pour limiter les coûts que représente l'utilisation de nouveaux produits, par exemple quand on passe d'un type de pare-choc à un autre, c'est bien d'avoir une norme harmonisée car, de cette façon, les coûts sont répartis à l'échelle de l'Amérique du Nord, plutôt que sur des segments de marchés.

Faudrait-il s'orienter vers une nouvelle norme harmonisée pour les wagons?

• (1035)

M. Max Vanderby: Puis-je ajouter quelque chose?

Pour ce qui est des équipements de sécurité à bord des wagons, Transports Canada a joué un rôle important au sein du groupe de travail sur la sécurité, et il va adopter une norme harmonisée en même temps que la FRA et l'AAR. Je voulais simplement vous donner un exemple de norme commune aux deux pays.

M. Jeff Watson: Vous qui êtes ingénieur, pensez-vous que, pour élaborer une nouvelle norme, il faudrait revoir la conception du DOT-111, ou bien serait-il préférable d'adopter une approche totalement nouvelle? Pensez-vous qu'en améliorant la conception des wagons, vous pouvez gagner en sécurité? Quelle est votre opinion, vous qui êtes ingénieur?

M. Jamal Hematian: Il faut voir le système dans son ensemble. Il n'y a pas que la conception, il y a d'autres éléments qui jouent. La meilleure façon de prendre une décision, c'est de se fonder sur les données qui existent. Une université américaine compile des données depuis plus de dix ans. Je ne sais plus si c'est celle de l'Illinois ou de... J'ai oublié son nom. Je pourrai vous le faire parvenir. Elle a enquêté sur tous les accidents qui se sont produits. Elle a fait du bon travail. Ce n'est pas parfait, mais c'est un bon point de départ.

M. Jeff Watson: Est-ce qu'elle compile des données sur les DOT-111 nouvelle version?

M. Jamal Hematian: Sur tous les wagons-citernes, en fait. C'est là que j'ai trouvé mes chiffres. Je ne peux pas vous en dire davantage parce que cette réunion était confidentielle, mais je vous dis simplement que vous pouvez avoir accès à ces données et à ces chiffres. Je veux dire que...

M. Jeff Watson: Nos attachés de recherche pourront s'en occuper, monsieur le président.

M. Jamal Hematian: Oui. Quand on a ce type de données, on sait ce qu'on doit faire.

M. Jeff Watson: Merci.

Le président: Vos cinq minutes sont écoulées. Vous pouvez en avoir cinq autres, si vous voulez, car je n'ai pas d'autres noms sur ma liste, et nous avons terminé les deux rondes.

Une voix: Il nous reste 10 minutes.

M. Mike Sullivan: Puis-je poser une question?

Le président: Oui. S'ils sont prêts à vous accorder cinq minutes, c'est parfait.

M. Mike Sullivan: Je n'ai pas besoin de cinq minutes, je n'ai qu'une question à poser.

Le président: Écoutez, j'ai plusieurs précisions à demander, et c'est mon droit...

Monsieur Boudreault, dans votre déclaration liminaire, vous avez dit qu'il faudrait... Vous parliez du fait qu'il n'y avait qu'un seul conducteur. Je ne cherche pas à savoir si c'est bien ou mal, mais vous avez dit qu'il faudrait une deuxième personne pour s'assurer que le conducteur fait bien ce qu'il faut faire. J'espère franchement que ce n'est pas ce que vous vouliez dire. Vous n'avez jamais entendu l'expression « être capable de travailler en autonomie »? L'avez-vous entendue? Quand...

[Français]

M. Richard Boudreault: Je n'ai aucun...

[Traduction]

Le président: ... on fait passer une entrevue à un employé potentiel, souvent on lui demande s'il est « capable de travailler en autonomie », ou quelque chose du genre. Vous connaissez donc l'expression?

[Français]

M. Richard Boudreault: Moi, je n'ai aucun...

[Traduction]

Le président: Oui ou non?

[Français]

M. Richard Boudreault: Eh bien, je vais répondre un peu plus que par un oui ou par un non. Je pense que la question mérite...

[Traduction]

Le président: Non, c'est moi qui ai la parole. Je ne vous ai pas interrompu pendant vos 10 minutes. Je vous demande simplement si vous connaissez cette expression. Non? Donc vous...

M. Richard Boudreault: Je ne vais pas dire ce que vous voulez me faire dire.

Le président: Que vous le vouliez...

M. Richard Boudreault: Le fait est que Transports Canada, monsieur le président...

Le président: Non...

M. Richard Boudreault: Transport Canada... très bien.

[Français]

M. Hoang Mai: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Monsieur Boudreault, vous n'avez pas la parole.

M. Richard Boudreault: Le Bureau de la sécurité des transports s'est prononcé là-dessus.

Le président: Je vous demande...

M. Hoang Mai: J'invoque le règlement, monsieur le président.

Le président: Je vous donnerai la parole quand je jugerai que c'est un rappel au règlement.

J'ai posé cette question précisément parce que... Que vous réclamiez une ou deux personnes n'est pas la question. Dans tous

les rapports qu'on a eus peu après la catastrophe, et Dieu sait que nous voulons tous éviter qu'elle ne se reproduise... Mais il y avait des règles en vigueur... si celui qui était aux commandes du train avait mis les 11 freins, comme l'exige le règlement, la catastrophe ne se serait sans doute pas produite. Bien sûr, on ne pourra peut-être jamais affirmer...

• (1040)

M. Richard Boudreault: Monsieur le président, les conclusions n'ont pas été tirées.

Le président: Non, c'est vrai, je...

M. Richard Boudreault: C'est la conclusion que vous tirez, vous, mais ce n'est pas celle du BST.

Le président: C'est vrai. Je...

[Français]

M. Richard Boudreault: Le rapport n'a pas été...

[Traduction]

Le président: Je n'ai pas dit qu'il l'était.

Je disais simplement que la catastrophe ne se serait peut-être pas produite. Je crois qu'on peut le dire.

[Français]

M. Richard Boudreault: Monsieur le président, ça, c'est votre opinion.

[Traduction]

M. Hoang Mai: Et le rappel au règlement, monsieur le président?

[Français]

M. Richard Boudreault: C'est votre opinion.

[Traduction]

Le président: Vous aviez un rappel au règlement, monsieur Mai?

M. Hoang Mai: Oui. Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, je dois dire que c'est la première fois depuis que je suis membre de ce comité, et j'ai été membre des comités des finances et de la justice, que je vois un président afficher aussi ouvertement sa partisanerie, et très franchement...

Le président: Ce n'est pas de la partisanerie, monsieur Mai.

M. Hoang Mai: ... quand vous avez dit au témoin de répondre par oui ou par non, je n'ai jamais vu ça, même...

Le président: La question était simple, je voulais simplement un oui ou un non, pas des explications.

M. Hoang Mai: Je suis désolé, monsieur le président, mais très franchement, cela me surprend, et j'espère que... Étant donné que vous êtes président, ce serait bien que vous soyez un peu moins ouvertement partisan...

Le président: Ce n'était pas du tout de la partisanerie. Je voulais avoir une précision, et j'avais besoin d'un oui ou d'un non.

M. Jeff Watson: J'invoque le règlement, monsieur le président. Je trouve l'accusation qui vous est faite tout à fait spéculative. Il n'y avait rien de partisan. Je n'ai entendu aucune référence au Parti conservateur ou au gouvernement, ou quoi que ce soit. C'était simplement un député qui posait une question.

Deuxièmement, je suis membre de ce comité depuis 2007, et le président a toujours eu le droit de poser des questions, le président actuel comme ses prédécesseurs. Chaque comité est maître de la façon dont il veut procéder. Et il peut en changer. Peut-être que ce n'est pas la même chose au comité de la justice ou à celui des finances, mais je peux vous dire, moi qui suis le doyen de ce comité, que c'est comme ça que ça se passe depuis 2007. Le président Tweed le faisait souvent, vous pouvez le vérifier dans les comptes rendus si vous ne me croyez pas.

Le président: Dans tous les comités dont j'ai été membre, le président avait toujours le droit de demander des précisions ou de poser des questions. Je ne me prévaux pas souvent de ce droit, mais je l'ai fait aujourd'hui.

Monsieur Braid.

M. Peter Braid: Je voulais justement ajouter, monsieur le président, que vous en aviez tout à fait le droit, puisque le président a toute discrétion pour poser des questions, de temps à autre. Je constate également que, dans les comités présidés par l'opposition, le président n'hésite pas à se prévaloir de ce droit.

Le président: Vous voulez invoquer le règlement, monsieur McGuinty?

M. David McGuinty: Oui.

Monsieur le président, je suis d'avis moi aussi que vous avez le droit de poser des questions et de demander des précisions supplémentaires. C'est tout à fait dans vos prérogatives, mais

puisque l'on aborde la question, mon collègue conservateur a dit qu'il n'avait pas entendu une seule référence à « un parti politique ». Eh bien, je vous rappellerai qu'à notre dernière réunion, qui était télévisée, l'un de vos derniers commentaires a été de dire à la ministre que vous aviez parlé à un député influent du caucus libéral, et que ce député vous avait dit que son parti était favorable à une certaine politique.

C'était tout à fait inapproprié, et ça le serait tout autant si le président du comité était un député de l'opposition et qu'il faisait référence à un député conservateur. Je dirais la même chose. Il y a donc ici une ligne à ne pas franchir. Mais puisque la discussion a été lancée, je trouve que mon collègue a raison de dire que vous devriez adopter un ton un peu plus approprié. Vous savez parfaitement le faire, monsieur le président, vous en donnez la preuve régulièrement, et je suis sincère. Je pense tout simplement que, récemment, il vous est arrivé de dépasser les bornes à quelques reprises.

Mme Wai Young: J'invoque le règlement. Je voudrais dire qu'à mon avis, le président essayait d'obtenir du témoin des précisions supplémentaires, étant donné que je n'avais pas réussi à les obtenir moi-même. Je n'avais pas réussi à savoir si le rapport avait été publié et si la question d'un équipage d'une ou deux personnes était l'enjeu principal. Je vous remercie donc d'avoir obtenu ces précisions.

Le président: Merci à tous d'avoir participé à notre réunion d'aujourd'hui.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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