



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 022 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 10 avril 2014

Président

M. Larry Miller

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

Le jeudi 10 avril 2014

•(0845)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): La séance est ouverte.

J'aimerais remercier nos témoins de leur présence.

Messieurs Pryce, Stringham et Ahearn, pouvez-vous m'entendre?

Une voix: Oui, nous vous entendons.

Le président: Merci d'être des nôtres.

Nous avons ici des représentants de l'Association canadienne des carburants, de l'Association canadienne du propane et de l'Association canadienne des producteurs pétroliers. Nous accueillons également d'autres représentants de l'Association canadienne des carburants et de l'Association canadienne des producteurs pétroliers, qui se joignent à nous par vidéoconférence.

Je cède la parole à M. Boag, de l'Association canadienne des carburants. Vous avez, tout au plus, 10 minutes.

M. Peter Boag (président et chef de la direction, Association canadienne des carburants): Je vous remercie. Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité.

Je m'appelle Peter Boag, et je suis président de l'Association canadienne des carburants. Je suis accompagné ce matin, par vidéoconférence, depuis Calgary, de Brian Ahearn, vice-président de notre division de l'Ouest. Il est un de nos cadres chargés du dossier à l'étude.

Tout d'abord, je tiens à vous remercier de nous donner l'occasion de participer à votre examen du régime de sécurité pour le transport des marchandises dangereuses. C'est un sujet très important, et nous sommes très heureux d'être ici aujourd'hui.

Par souci de clarté, j'aimerais préciser que l'Association canadienne des carburants représente le secteur canadien du raffinage du pétrole, c'est-à-dire les sociétés qui raffinent, distribuent et commercialisent les produits pétroliers dans l'ensemble du pays. Elles représentent le volet fabrication de la chaîne de valeur de l'industrie pétrolière et gazière du Canada. Ainsi, elles s'occupent de convertir le pétrole brut en carburants de transport, ce qui compte pour environ 75 % de la production du secteur, ainsi qu'une vaste gamme d'autres produits, dont le mazout, l'asphalte pour les routes et les matières premières pétrochimiques qui constituent des éléments essentiels dans la composition de plusieurs centaines de biens de consommation. Il s'agit de produits que les Canadiens utilisent tous les jours, allant des matières plastiques et des textiles jusqu'aux produits pharmaceutiques.

Les carburants de transport que nos membres produisent jouent un rôle crucial dans le système d'énergie du Canada. Sachez que 30 % de l'énergie consommée par les Canadiens sert aux transports. Cela représente, chaque année, près de 90 milliards de litres de carburants comme l'essence, le diesel et le carburant aviation. Bref, ce sont les

carburants qui font rouler notre économie et qui nous permettent de jouir d'un niveau de vie élevé.

Étant donné que notre pays s'étend sur un vaste territoire et que sa population est dispersée, il n'est pas surprenant d'apprendre que les Canadiens comptent parmi les plus grands consommateurs de carburants de transport par habitant au monde. Dix-huit raffineries dans sept provinces produisent les carburants que les Canadiens utilisent pour répondre à 95 % de leurs besoins de transport.

Pour acheminer le carburant des raffineries aux acheteurs en gros et au détail, on utilise un système de distribution, qui comprend un réseau d'actifs de transport: pipelines, camions, trains, navires, 21 terminaux principaux de distribution de carburant, 50 terminaux régionaux et quelque 12 000 points de vente au détail partout au pays.

Les pipelines et les camions sont les principaux modes d'expédition des carburants, de la raffinerie au marché. Le service ferroviaire est généralement utilisé lorsqu'on a affaire à de longues distances et qu'il n'y a pas de pipelines. Dans certains endroits, le chemin de fer pourrait constituer le seul mode de transport disponible. Par exemple, bon nombre des collectivités du Nord canadien se fient exclusivement au service ferroviaire pour leur approvisionnement en carburant.

Pour transporter le pétrole brut vers les raffineries, on utilise la plupart du temps des pipelines et des navires-citernes, mais l'approvisionnement par voie ferroviaire gagne du terrain. Il s'agit là d'une tendance relativement nouvelle, attribuable à la production accrue de pétrole au Canada, qui dépasse la capacité de notre infrastructure de transport du pétrole. Cette nouvelle tendance s'explique aussi par la volonté des raffineries canadiennes de l'Est d'accéder au pétrole de l'Ouest canadien pour lequel il n'existe pas de pipeline. Le chemin de fer constitue également un moyen de transport important pour les biocarburants, principalement l'éthanol et le biodiesel, qui sont mélangés à la gare afin de respecter les exigences provinciales et fédérales de mélange des biocarburants.

Les membres de l'Association canadienne des carburants accordent une très grande priorité à la protection de la santé et de la sécurité des employés, des entrepreneurs et des habitants locaux. Ils mènent avec dévouement des activités sécuritaires et durables, dont les répercussions vont bien au-delà des entreprises et se prolongent jusqu'aux collectivités où se trouvent ces exploitations. Nos membres affichent un excellent bilan en matière de sécurité et ils exploitent leurs activités aux côtés de collectivités canadiennes depuis plus de 100 ans.

En effet, le bilan en matière de sécurité des raffineries appartenant aux membres de l'Association canadienne des carburants figure parmi les meilleurs de l'ensemble des fabricants canadiens, et ce bilan s'améliore de plus en plus. Le nombre total de blessures consignées chez les employés des raffineries, des centres de distribution et du service au détail a baissé de presque 80 % dans l'ensemble du secteur depuis l'an 2000. C'est grâce à la gestion rigoureuse dans l'ensemble des installations, des systèmes et des processus afin de prévenir les incidents, ainsi qu'à l'attention constante que portent les employés à la sécurité.

Nos efforts de gestion de la sécurité reposent sur cinq éléments: une culture de travail axée sur la sécurité; l'intégration de la planification et des exploitations; la mise en commun des ressources en cas d'urgence; l'amélioration continue de toutes nos activités liées à la sécurité; et un engagement envers le leadership dans toutes les questions de sécurité. Nos membres ont un système très actif de prévention des déversements et d'intervention en cas de déversement pour le transport de produits pétroliers par camion. Nous avons mis en place un programme national bien établi, fondé sur trois principes essentiels: la prévention, la préparation et l'intervention.

Pour le transport de produits pétroliers par train, nos membres comptent beaucoup sur le transporteur ferroviaire pour la prise en charge et la garde de leurs produits. Ils s'attendent à ce que les transporteurs ferroviaires mènent leurs activités avec le même soin et le même engagement envers la sécurité que ce dont ils font preuve eux-mêmes dans leurs opérations de raffinage. Par conséquent, pour améliorer le régime de sécurité du transport des marchandises dangereuses par train, on doit mettre l'accent sur l'établissement d'exigences visant à accroître la sécurité des activités ferroviaires.

● (0850)

À cet égard, nous appuyons les recommandations formulées récemment par le Bureau de la sécurité des transports sur l'amélioration de la sécurité des activités ferroviaires.

Or, un régime de sécurité du transport des marchandises dangereuses va au-delà des activités ferroviaires. À cette fin, l'Association canadienne des carburants et ses membres collaborent activement avec Transports Canada pour examiner des mesures supplémentaires dans les domaines de la prévention, de la préparation et de l'intervention. Nous travaillons étroitement avec nos collègues en amont, à l'ACPP, afin d'élaborer une réponse coordonnée de l'industrie pétrolière aux récentes initiatives de Transports Canada.

Notre association est un membre actif des groupes de travail établis par Transports Canada. Nous appuyons les recommandations que ces groupes de travail ont récemment fournies à la ministre Raitt: apporter des améliorations à la conception des wagons-citernes DOT-111, améliorer l'intervention d'urgence grâce à l'élargissement de la portée des plans d'intervention d'urgence et établir une organisation d'intervention conjointe qui servira d'une seule entité.

En ce qui concerne les nouvelles normes liées aux wagons-citernes, nous préconisons une approche axée sur les risques pour la mise en oeuvre de nouvelles normes sur les moyens de confinement qui accordent la priorité aux substances à risque élevé, qui prévoient des délais réalistes pour le remplacement et la modernisation des wagons existants et qui maintiennent une harmonisation avec les exigences réglementaires aux États-Unis.

Conscients que bon nombre des collectivités canadiennes du Nord se fient entièrement au service ferroviaire pour leur approvisionnement en carburant, nous recommandons que le gouvernement et votre comité, au moment de formuler ses recommandations, prêtent

l'attention voulue à l'établissement des priorités au regard de la demande concurrente de nouveaux wagons-citernes pour le transport de produits par rapport au transport du pétrole brut pour éviter d'entraver indûment la capacité des collectivités du Nord d'accéder au carburant dont elles ont désespérément besoin.

Pour ce qui est des améliorations à l'intervention d'urgence, même si nous appuyons l'idée d'élargir la portée du plan d'intervention d'urgence — une des récentes recommandations formulées par le groupe de travail chargé de cette question —, nous avons souligné les risques associés à un élargissement important des exigences du plan d'intervention d'urgence pour y inclure tous les hydrocarbures inflammables, sans toutefois apporter de modifications considérables au cadre actuel du plan d'intervention d'urgence. Selon nous, il faut une approche plus uniforme et plus coordonnée en matière d'intervention grâce à l'établissement et à la mise en oeuvre d'une seule entité nationale chargée de l'intervention en cas d'incidents ferroviaires et de déversements ferroviaires. Nous croyons que les transporteurs ferroviaires sont les mieux placés pour diriger cette nouvelle entité.

À cette fin, l'Association canadienne des carburants et nos collègues de l'ACPP ont lancé une discussion avec l'Association des chemins de fer du Canada afin de promouvoir l'idée d'établir une seule organisation chargée des interventions d'urgence. De plus, nous discutons activement avec l'Association canadienne des chefs de pompiers pour examiner comment mieux répondre aux besoins de sensibilisation et de formation des premiers intervenants en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.

Nous envisageons sérieusement d'utiliser un programme bien établi, TransCAER — en collaboration avec nos collègues de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie —, comme plateforme possible pour répondre aux besoins de sensibilisation des premiers intervenants au transport des marchandises dangereuses, plus précisément des produits pétroliers et du pétrole brut.

Pour résumer, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, nous reconnaissons que la confiance de la population à l'égard de la sécurité du transport des marchandises dangereuses a été ébranlée. Nous acceptons que des améliorations s'imposent dans le régime de sécurité pour le transport des marchandises dangereuses afin de rétablir la confiance. La sécurité est la pierre angulaire de notre industrie; nous sommes donc résolus à travailler avec le gouvernement et les intervenants pour apporter les améliorations nécessaires.

Merci. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Boag.

Nous passons maintenant à l'Association canadienne du propane, représentée par MM. Marchand et Bite. Vous avez 10 minutes, tout au plus.

● (0855)

[Français]

M. Guy Marchand (président et chef de la direction, Budget Propane 1998 inc., Association canadienne du propane): Bonjour, monsieur le président et membres du comité.

Ce matin, je suis accompagné d'Andrea Labelle, directrice générale, et d'Andy Bite, qui siège aussi au conseil d'administration.

Je vous remercie de nous donner l'occasion de vous parler du transport du propane par chemin de fer.

L'Association canadienne du propane est la porte-parole nationale de l'industrie canadienne du propane, une industrie qui génère plusieurs milliards de dollars et qui emploie des dizaines de milliers de Canadiens.

L'ACP représente plus de 380 membres, dont des producteurs, des grossistes, des détaillants, des transporteurs, des fabricants d'équipement, des fournisseurs de services et des associés de l'industrie.

Notre mission est de favoriser la croissance et les pratiques exemplaires pour les activités de l'industrie canadienne du propane, et ce, en jouant le rôle de chef de file unifié pour l'ensemble de l'industrie, peu importe l'emplacement ou le rôle dans la chaîne de valeur du propane.

L'ACP, dont le siège social se trouve à Ottawa, a un bureau à Calgary qui abrite une filiale, la Corporation d'intervention d'urgence des gaz de pétrole liquéfiés, responsable du plan d'intervention d'urgence de l'industrie du propane, et l'Institut de formation du propane, qui forme plus de 24 000 étudiants annuellement.

Je vais maintenant parler de l'industrie du propane.

Le Canada produit environ 11 milliards de litres de propane annuellement. Quatre-vingt-cinq pour cent du propane est produit à partir du traitement du gaz naturel et 15 % à partir du raffinage du pétrole brut. Environ la moitié de l'offre est utilisée au Canada et le reste est exporté vers les États-Unis. La totalité du propane utilisé au Canada est produite au pays.

Chaque année, l'industrie du propane contribue à hauteur de 10 milliards de dollars à l'économie du pays, dont plus de 900 millions de dollars en taxes et redevances, en plus d'employer plus de 20 000 Canadiens.

Le propane est utilisé pour une gamme d'applications, dont le chauffage résidentiel, les activités commerciales, l'agriculture et les transports.

L'industrie du propane est régie par un éventail de lois, de normes, de règlements et de codes fédéraux, provinciaux et municipaux.

Le transport du propane est réglementé par la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et par son règlement d'application, qui précisent certaines exigences concernant le transport du propane, dont le confinement, les permis requis et les plans d'intervention d'urgence.

Au palier fédéral, Environnement Canada exige que les compagnies et les utilisateurs de propane ayant d'importantes quantités de propane sur leur site aient un plan d'intervention en cas d'urgence environnementale.

Le stockage et la manutention du propane sont réglementés par les autorités provinciales comme l'Office des normes techniques et de la sécurité, en Ontario, la Régie du bâtiment du Québec et la BC Safety Authority, en Colombie-Britannique. Ces organismes administrent les normes et les codes nationaux qui établissent les pratiques, la formation appropriée pour la manutention et l'utilisation du propane et du matériel connexe.

Le Canada dispose d'une infrastructure du propane bien développée qui transporte le propane par rail, par pipeline, par camion et par voie maritime partout au Canada, et même vers les États-Unis. Environ 4 milliards de litres de propane sont transportés par voie ferroviaire au Canada et plus de 3 milliards de litres sont acheminés par train aux États-Unis.

L'industrie du propane prend tous les moyens possibles pour atteindre et même dépasser les exigences réglementaires aux fins du transport, de la livraison et de l'utilisation sécuritaires du propane.

Nous sommes heureux de faire partie de la discussion visant à maintenir et à améliorer, dans la mesure du possible, le niveau de sécurité relatif au transport des marchandises dangereuses par rail.

[Traduction]

M. Andy Bite (agent de développement en chef, SLEEGERS Engineered Products Inc., Association canadienne du propane):

Comme on l'a dit tout à l'heure, l'industrie du propane prend toutes les mesures pour assurer la sécurité de tous ceux qui transportent, manipulent et utilisent ce produit.

Un élément important du transport sécuritaire du propane par train est la conception des wagons. Les wagons de propane sont conçus pour transporter jusqu'à 114 000 litres, ou environ 33 000 gallons américains de propane. Les wagons sont munis de divers dispositifs et systèmes de sécurité pour protéger la citerne et les raccords contre les dommages en cas d'accident ou de choc violent.

Ces systèmes de sécurité comprennent des limiteurs de pression, qui sont des dispositifs conçus pour soulager la pression interne dans un wagon-citerne, compte tenu d'une limite prescrite qui pourrait être atteinte en cas d'augmentation anormale de la pression.

Les wagons-citernes servant au transport du propane sont aussi munis de dispositifs de résistance à la perforation en bout de citerne. Ces dispositifs sont capables de résister, sans perte de chargement, aux impacts d'un attelage effectué à 18 miles à l'heure. En règle générale, on installe à cette fin des boucliers de bout de citerne séparés ou des chemises de citerne en acier d'un demi-pouce d'épaisseur à chaque extrémité du wagon-citerne.

Les wagons-citernes transportant du propane doivent être munis d'un système d'isolant ou de protection thermique qui offre une résistance thermique suffisante pour qu'il n'y ait aucune perte de chargement, sauf par le truchement du limiteur de pression, en cas de feu en nappe pendant 100 minutes ou en cas de feu de torche pendant 30 minutes. Les systèmes de protection thermique sont protégés par une chemise extérieure en acier. On trouve d'autres caractéristiques de sécurité comme les raccords et les robinets de chargement et de déchargement qui sont situés sur le dessus du wagon-citerne et qui se trouvent sous un dôme protecteur. Les wagons-citernes sont aussi munis de clapets d'arrêt à pression d'air positive et de clapets anti-retour de sécurité.

Un autre élément important permettant d'assurer le transport sécuritaire du propane est la formation du personnel concernant les méthodes appropriées de chargement et de déchargement d'un wagon-citerne. Cette formation est offerte par l'Institut de formation du propane, une division de l'Association canadienne du propane, et elle a été conçue à l'intention des exploitants d'installations de manutention du propane qui s'occupent du déchargement des wagons. À cela s'ajoute un manuel qui sert de référence dans le cadre du travail.

Le déchargement d'un wagon de propane peut se résumer en neuf étapes, lesquelles comportent plusieurs mesures de sécurité. Premièrement, le wagon est arrimé en vue du déchargement. Ensuite, le wagon est inspecté pour s'assurer de l'absence de tout dommage ou de toute fuite qui poserait un danger pendant les opérations de déchargement. Le contenu du wagon est alors évalué pour vérifier, entre autres, que le propane est correctement odorisé. Afin d'éviter de trop remplir accidentellement une citerne de stockage, on calcule la quantité maximale de propane qui peut y être emmagasiné.

Ensuite, étant donné que, dans la plupart des installations, on utilise un tube prolongateur de déchargement afin d'accéder aux ouvertures situées sur le dessus des wagons, les tuyaux servant au transport du liquide et des vapeurs entre le wagon et le tube prolongateur de déchargement sont raccordés au moyen de raccords spéciaux munis d'un robinet d'arrêt d'urgence. On utilise ensuite un compresseur pour transporter le propane liquide du wagon jusqu'au contenant de stockage. Le compresseur est ensuite renversé et les vapeurs de propane sont évacuées du wagon-citerne sous une pression relativement faible. Une fois le transfert terminé et avant de laisser le transporteur partir avec la citerne, les tuyaux sont débranchés et les robinets sont fermés.

Durant tout le processus de transfert, une personne compétente est présente pour surveiller le transfert et pour intervenir en cas d'urgence, le cas échéant. Des inspections des installations et des opérations sont effectuées régulièrement par les compagnies de chemin de fer et par les autorités provinciales compétentes aux fins de l'évaluation de la conformité et de la sécurité.

Il y a aussi la Corporation d'intervention d'urgence des gaz de pétrole liquéfiés, ou LPGERC. Si, malheureusement, un incident devait se produire, la Corporation d'intervention d'urgence des gaz de pétrole liquéfiés, une filiale de l'Association canadienne du propane, dispose d'un réseau national de conseillers chevronnés et formés en mesures correctives et des équipes d'intervention qui offrent des services d'intervention d'urgence tous les jours, 24 heures sur 24, en cas d'incidents mettant en cause des wagons-citernes pendant le transport ou en stationnement.

Conformément au plan de la corporation, une intervention d'urgence est offerte pour tous les produits de la catégorie ONU 1075, ou gaz de pétrole liquéfiés, et de la catégorie ONU 1010, ou butadiènes stabilisés, à plus de 250 participants dans le cadre du plan.

Le plan d'intervention d'urgence pour les gaz de pétrole liquéfiés est approuvé par Transports Canada, en conformité avec les exigences réglementaires figurant à la partie 7 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses concernant les plans d'intervention d'urgence. Comme nous l'avons dit dans notre exposé, l'industrie du propane prend tous les moyens nécessaires pour assurer que le produit est livré de façon sécuritaire aux consommateurs.

En terminant, nous voulons vous faire part des trois positions de l'ACP et des recommandations connexes concernant le transport des marchandises dangereuses en ce qui a trait au propane.

Premièrement, l'ACP appuie le transfert sécuritaire du propane et elle est d'avis que Transports Canada devrait examiner les exigences réglementaires en matière de transfert entre un wagon et un camion. Ce n'est pas le cas pour le moment. Nous croyons que le règlement comporte des lacunes.

• (0900)

Deuxièmement, l'ACP appuie l'observation des exigences réglementaires et l'application de la réglementation lorsque la conformité fait défaut. Par conséquent, l'ACP recommande que Transports Canada envisage d'élaborer, de maintenir et d'exécuter un programme d'inspection de la conformité axé sur le risque.

Troisièmement, l'ACP appuie l'harmonisation des règlements sur le transport des marchandises dangereuses entre le Canada et les États-Unis, étant donné que des quantités importantes de propane sont transportées d'un pays à l'autre. Le matériel conçu pour le propane est aussi très similaire de part et d'autre de la frontière. Lorsque cette mesure se révèle pratique, Transports Canada devrait

chercher à harmoniser le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses aux règlements internationaux et aux normes nationales.

Le propane est une source d'énergie accessible et abondante au Canada. Il est utilisé pour le chauffage et l'électricité dans les maisons et les entreprises. Il sert à de multiples fins, notamment comme combustible pour les appareils domestiques et les chariots élévateurs à fourche et pour le chauffage des mines dans les endroits éloignés. Le propane est aussi une source d'énergie essentielle dans les secteurs ruraux, car il est facilement transportable et il offre une option moins polluante comparativement au mazout et au bois. En milieu urbain, le propane est également utilisé pour alimenter les chariots élévateurs à fourche et les parcs de véhicules.

Devant la croissance continue de l'offre grâce à l'augmentation de la production de gaz naturel, l'industrie du propane s'engage à travailler avec le gouvernement et les compagnies de chemin de fer afin d'assurer le transport sécuritaire et fiable du propane.

Merci, monsieur le président.

• (0905)

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à l'Association canadienne des producteurs pétroliers.

Monsieur Bleaney, vous avez 10 minutes.

M. Bob Bleaney (vice-président, Relations extérieures, Association canadienne des producteurs pétroliers): Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité. Merci de nous donner l'occasion de témoigner devant vous aujourd'hui.

Je m'appelle Bob Bleaney, et je suis vice-président de la section d'Ottawa, de l'Est et de l'Atlantique de l'Association canadienne des producteurs pétroliers, ou ACPP. Je suis accompagné aujourd'hui, par vidéoconférence depuis Calgary, de David Pryce, vice-président de l'ACPP, région de l'Ouest, et Greg Stringham, vice-président des sables bitumineux.

Avant de commencer, je tiens à souligner qu'en tant qu'expéditeurs, nous ne sommes pas des experts du transport ferroviaire. Par conséquent, nous faisons valoir notre expertise générale et nos opinions en tant qu'utilisateurs de services ferroviaires.

Notre industrie produit et transporte chaque jour trois millions de barils de pétrole destinés aux consommateurs canadiens et à l'exportation. Cette année, l'industrie du pétrole et du gaz générera un revenu de plus de 100 milliards de dollars. Cela comprend les immobilisations, la main-d'oeuvre, les achats de biens et services et les recettes gouvernementales sous forme de redevances, de taxes et d'impôts.

Chaque molécule d'énergie qui génère ces revenus et crée des emplois pour les Canadiens doit être transportée de son point d'extraction au marché de consommation. Ainsi, une capacité de transport suffisante, sûre et fiable, qui assure des livraisons à temps, est cruciale pour notre industrie et l'économie canadienne. Pour notre industrie, cela comprend le transport par pipeline, par train, par bateau et par camion.

Chaque jour, au Canada, environ 200 000 barils de pétrole brut sont transportés par rail. Ce chiffre pourrait augmenter de 100 000 barils en 2014 et pourrait atteindre les 700 000 barils en 2016, ce qui incite à trouver d'autres moyens d'améliorer la sécurité et l'intégrité du transport par chemin de fer.

Conformément aux recommandations du rapport de 2008 du comité relativement à la sécurité ferroviaire, Transports Canada et l'industrie ferroviaire ont été priés d'élaborer des plans d'action et des outils pour surveiller les progrès dans la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité. L'ACPP considère la culture de la sécurité comme une dimension clé de la gestion globale de la sécurité et comme un volet important de l'incessant travail destiné à améliorer le rendement de la sécurité.

À cette fin, l'industrie du pétrole et du gaz reconnaît depuis longtemps le rôle clé que peut jouer une culture positive de la sécurité comme condition à la sécurité personnelle et à la prévention de graves incidents.

En ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité, ils sont souvent associés à des exigences en matière de conformité environnementale et servent depuis longtemps à la mise en oeuvre uniforme des politiques et des normes entre les organisations du secteur du pétrole et du gaz. Il s'agit d'un travail qui n'est jamais terminé, car de nouveaux dangers et de nouveaux défis se présentent continuellement dans l'industrie, de nouveaux employés se joignent aux effectifs et de nouveaux règlements sont adoptés.

Il convient de souligner que les preuves de conformité aux exigences réglementaires risquent d'aboutir à des systèmes de gestion qui finissent par être des mécanismes bureaucratiques surdocumentés qui aident peu à améliorer la sécurité générale. À ce sujet, nous craignons que le lien entre les systèmes de gestion, la maîtrise des risques et les attitudes personnelles envers la sécurité ne soit parfois rompu.

Les organismes de réglementation occupent une position cruciale pour faire preuve de leadership, clarifier les attentes et appuyer l'industrie, laquelle cherche à améliorer son bilan de sécurité, et nous croyons qu'il se présente une excellente occasion d'examiner les règlements existants afin d'établir leur incidence sur le rendement des exploitants en matière de sécurité.

En tant qu'expéditeurs, nous comptons sur l'expertise du transporteur et nous nous attendons à ce qu'il dispose de mécanismes pour garantir le transport sécuritaire de nos produits.

L'ACPP appuie les recommandations contenues dans un rapport récent du Bureau de la sécurité des transports qui préconise une amélioration de la sécurité des activités ferroviaires. Il est notamment recommandé de fixer des critères sévères concernant l'exploitation de trains transportant des marchandises dangereuses et d'exiger des compagnies de chemin de fer qu'elles planifient et analysent les trajets et procèdent à des évaluations périodiques des risques afin de s'assurer de l'utilité des mesures de maîtrise des risques.

Il est essentiel que les voies ferrées soient sûres; nous sommes en droit de nous y attendre, et c'est la responsabilité des compagnies de chemin de fer. C'est pourquoi l'ACPP croit que Transports Canada devrait continuer de collaborer avec les compagnies de chemin de fer et chercher des occasions de renforcer le régime réglementaire afin d'améliorer la sécurité des activités et de l'entretien des chemins de fer et des infrastructures connexes.

En ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, l'ACPP estime qu'un certain nombre d'initiatives déjà en cours pourront jouer un rôle clé dans l'examen que fera le comité de ce régime. Ces initiatives touchent à trois piliers: la prévention, la préparation et l'intervention, et la responsabilité.

Dans le contexte de ces trois piliers, Transports Canada a entrepris un examen des exigences réglementaires et stratégiques portant sur la pertinence de la conception des wagons, l'intervention d'urgence, la responsabilité civile et l'indemnisation.

L'ACPP et nos collègues de l'Association canadienne des carburants collaborent sur ces dossiers, comme l'a mentionné Peter dans son exposé, et ils offrent un point de vue commun pour ces trois piliers.

Le premier pilier est la prévention. En ce qui concerne les moyens de confinement, les dispositions réglementaires proposées relativement aux wagons-citernes remplaceront les normes existantes et exigeront que les nouveaux wagons-citernes DOT-111 soient faits d'acier plus épais, que les raccords du haut soient munis de dispositifs de protection et que les extrémités soient munies d'un bouclier protecteur.

• (0910)

L'industrie appuie un examen ouvert et transparent des moyens appropriés de confinement, axé sur les risques, pour le transport du pétrole brut par rail.

Certains produits dérivés du pétrole brut sont moins volatiles que d'autres. C'est pourquoi une démarche axée sur les risques garantira que, pendant la phase de transition, les produits dérivés du pétrole brut qui présentent davantage de risques seront transportés dans les wagons-citernes conformes à la norme supérieure, à mesure que seront éliminés les anciens wagons-citernes. On disposera ainsi d'une période suffisante pour remplacer ou moderniser les wagons-citernes existants et on veillera à ce que les exigences logistiques soient maintenues pendant la période de transition.

En ce qui concerne la préparation et l'intervention, l'industrie appuie vigoureusement l'amélioration des interventions d'urgence dans le cas de marchandises dangereuses présentant des risques élevés, mais estime qu'à ce jour, comme Peter l'a signalé, on a trop présenté les Plans d'intervention d'urgence, ou PIA, comme étant le bon mécanisme d'exécution.

L'ACPP croit que le système local d'expéditeur-importateur unique des PIA doit être modifié de manière à permettre la mise en place d'un système national plus exhaustif exploité par les transporteurs.

L'ACPP discute actuellement avec l'Association des chemins de fer du Canada et l'Association canadienne des carburants afin d'atteindre un consensus et de présenter au gouvernement une solution commune qui permettrait l'élaboration d'une entité unique chargée de la préparation et des interventions dans les cas d'incidents ferroviaires mettant en cause des hydrocarbures inflammables.

Pour le moment et à titre provisoire, l'ACPP, l'Association des chemins de fer et l'Association canadienne des carburants concluront un accord d'assistance mutuelle en cas d'urgence qui précise et simplifie l'accès aux ressources que les compagnies membres ont à leur disposition.

En ce qui concerne le troisième pilier, la responsabilité, l'industrie appuie généralement le principe du pollueur-payeur. Ce principe est déjà enchâssé dans de nombreux cadres de responsabilité. Or, récemment, des lacunes ont été découvertes dans certains de ces cadres.

L'industrie estime que le cadre de responsabilité du domaine ferroviaire est fondamentalement bon, mais elle croit qu'il faudrait exercer une supervision plus rigoureuse et mieux harmoniser les obligations avec l'assurance afin de garantir que toutes les compagnies de chemin de fer ont la capacité financière et administrative de gérer un incident.

Quand il envisagera des formules pour le régime de responsabilité et d'indemnisation, dans le domaine ferroviaire, Transports Canada devra penser aux conséquences pour les transporteurs et veiller à ce que les exigences en matière de responsabilité fassent l'objet d'une approche fondée sur les risques. C'est pourquoi l'industrie encourage Transports Canada à examiner la possibilité de créer un modèle de responsabilité hybride comportant des éléments du modèle maritime et du modèle des pipelines.

Une approche hybride permettrait aux chemins de fer d'intérêt local d'être représentés collectivement ou en formule commune, particularité liée au transport maritime, tandis que les chemins de fer de classe 1 peuvent choisir l'auto-assurance, particularité liée au transport par pipeline.

Pour terminer, nous recommandons au comité d'examiner les possibilités d'amélioration dans les domaines suivants.

En ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité et la culture de la sécurité, nous suggérons de mettre à profit les pratiques exemplaires et le corpus de recherches.

Au cours des 10 dernières années, un certain nombre d'organisations du secteur du pétrole et du gaz, en particulier l'American Petroleum Institute, la Society of Petroleum Engineers et l'International Oil and Gas Producers, ont publié une pléthore de documents, de pratiques recommandés et d'avis concernant les systèmes de gestion de la sécurité, la culture de la sécurité, la sécurité des processus et le leadership.

Pour ce qui des autres mesures pour renforcer le régime du TMD, il faudrait penser à harmoniser les règlements relatifs au TMD avec les règlements du département des Transports des États-Unis, afin de garantir la sécurité et le transport sûr de toutes les marchandises dangereuses, dans la mesure du possible. Il faudrait par exemple établir des calendriers d'élimination des wagons-citernes traditionnels et uniformiser les normes d'échantillonnage et d'essai servant à la classification du pétrole brut.

Permettez-moi de conclure par quelques points clés.

L'ACPP reconnaît que les intervenants et le public exigent que des améliorations soient apportées à la sécurité du transport des marchandises dangereuses. Nous voulons naturellement garantir la sécurité du transport de nos produits quel que soit le moyen — pipeline, train et bateau. La production et le transport sûrs et responsables de pétrole brut constituent le fondement de notre bien-être économique en Alberta et on ne saurait trop insister sur leur importance.

Nous attendons avec impatience le rapport du comité, qui facilitera le progrès vers une amélioration du rendement et montrera qu'il est possible de transporter du pétrole et du gaz en toute sécurité vers les marchés.

Nous vous remercions et nous sommes prêts à répondre à vos questions.

• (0915)

Le président: Merci, messieurs. Vous avez tous respecté le temps qui vous était accordé, et c'est très bien. Nous aurons plus de temps pour les questions.

Nous passons maintenant à M. Mai. Vous avez sept minutes. Allez-y, monsieur.

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Je remercie tous les témoins de leur présence aujourd'hui.

Ma question a trait aux wagons DOT-111 traditionnels. On nous a dit qu'il y avait encore 80 000 wagons en circulation au Canada.

Des témoins nous ont dit qu'il fallait établir un échéancier réaliste. Pourriez-vous me donner un délai réaliste, sachant par exemple qu'Irving éliminera progressivement ces wagons au cours de la prochaine année, et que le CN le fera au cours des quatre prochaines années?

Un groupe de travail s'est penché sur la question des DOT-111, et aucun échéancier n'a été établi. Je comprends qu'on attende de voir ce qui se passera aux États-Unis, mais pouvons-nous le savoir ici au Canada? Les Canadiens veulent connaître cet échéancier, surtout depuis la tragédie de Lac-Mégantic. Pouvez-vous nous donner un délai réaliste?

M. Peter Boag: Je n'ai pas de réponse claire à cette question pour le moment. Les entreprises qui possèdent, exploitent et louent ces wagons sont nombreuses; des recherches ont été faites pour aider Transports Canada à établir un échéancier pratique.

Je poserais la question aux témoins par téléconférence qui participent beaucoup plus activement à ces efforts; ils ont peut-être des renseignements précis à vous fournir.

M. Bob Bleaney: Nous pourrions donner la parole aux témoins de Calgary, pour avoir plus de détails. Ils travaillent en étroite collaboration avec le groupe de travail qui étudie la question.

M. David Pryce (vice-président, Opérations, Association canadienne des producteurs pétroliers): Nous voudrions souligner quelques points. Nous tentons de déterminer l'échéancier approprié. Je crois qu'on peut parler d'un délai d'un an à cinq ans, mais peut-être plus trois ou quatre ans. Nous n'avons pas toutes les données nécessaires pour en être certains.

Nous croyons toutefois qu'il serait important de comprendre la nature des produits transportés et de songer à une stratégie de transition qui viserait à utiliser les wagons plus récents pour le transport des produits à risque élevé.

M. Hoang Mai: Nous le savons depuis 20 ans maintenant, et le BST a été assez clair à ce sujet. Nous avons vu ce qui est arrivé à Lac-Mégantic. Les vieux wagons DOT-111 posent problème. On les considère comme des bombes à retardement, et on n'a toujours pas d'échéancier. Je ne comprends pas.

Ma question s'adresse à l'ACPP. Je vois que l'industrie enregistre des revenus de 100 milliards de dollars par année. Est-ce exact?

M. Bob Bleaney: Oui, c'est le flux de revenus de tous nos membres.

M. Hoang Mai: Pouvez-vous me donner une idée des profits réalisés par ces sociétés?

M. Bob Bleaney: Je ne peux pas me prononcer sur les profits de toutes nos sociétés. Nos membres ont des entreprises de diverses tailles, et utilisent tous des modèles d'entreprise différents. Je ne peux répondre à votre question.

M. Hoang Mai: Vous ne connaissez pas les profits générés par les sociétés que vous représentez.

Je crois que ce sont des sociétés ouvertes, n'est-ce pas?

Tout ce que je dis c'est que... si leurs revenus sont de 100 milliards de dollars par année, on peut faire un calcul. Selon un témoin que nous avons entendu, 80 000 wagons DOT-111 doivent être éliminés progressivement au Canada. Le prix d'un nouveau wagon est d'environ 100 000 \$, c'est bien cela?

M. Bob Bleaney: Encore une fois, je ne connais pas les détails du coût des wagons.

Greg, voulez-vous faire un commentaire?

M. Greg Stringham (vice-président, Sables bitumineux et marchés, Association canadienne des producteurs pétroliers): Oui, je peux commenter la question.

Si on se fie aux nouveaux wagons en commande, je crois que 80 000 est un chiffre beaucoup plus élevé que ce que nous avons vu sur le terrain. Le nombre de vieux wagons DOT-111 traditionnels au Canada pourrait être moins élevé. Mais, comme vous le savez, ces wagons traversent sans cesse la frontière. C'est pourquoi nous étudions ce volet de la question.

D'après ce que l'on comprend, le coût estimatif des nouveaux wagons en commande est de 100 000 à 150 000 \$.

• (0920)

M. Hoang Mai: Disons que c'est 150 000 \$ et moins de 80 000 wagons; on parle ici de coûts totaux d'environ 80 millions de dollars. Combien de personnes doivent mourir avant qu'on avance les fonds pour veiller à la sécurité des Canadiens? Je sais que vous ne répondrez pas à ma question, mais c'est très frustrant pour nous.

Je comprends qu'il y a un lien avec les États-Unis, mais étant donné ce qui s'est passé ici au Canada, et surtout à Lac-Mégantic, je crois que nous devons assurer un rôle de leadership, en tant que responsables de la réglementation et en tant que Canadiens. Nous devons travailler avec l'industrie, et je comprends cela, mais si des sociétés comme Irving nous disent qu'elles peuvent éliminer les wagons traditionnels en un an, et vous nous dites que vous ne savez pas combien de temps cela prendra, même après avoir mis sur pied un groupe de travail... Vous parlez d'un délai d'un à cinq ans. De toute évidence, le gouvernement ne fait pas preuve de leadership et ne peut pas nous dire combien d'années cela prendra; il ne peut pas garantir la demande ni la production.

Les fabricants nous ont dit peut-être quatre ans, si on les fabrique tous au Canada. Mais si on ouvre le marché, peu importe... On espère qu'ils seront fabriqués au Canada, mais il faut aller de l'avant. Je ne comprends toujours pas pourquoi tous ensemble, avec le groupe de travail, vous n'arrivez pas à établir un échéancier.

M. Bob Bleaney: J'aimerais expliquer une chose: les travaux entrepris se concentrent surtout sur l'établissement d'un protocole sécuritaire pour la manipulation du pétrole brut. Il existe divers types de pétrole brut, et les plus volatiles doivent avoir la priorité d'accès aux capacités de transport moderne. Le groupe de travail vise surtout à assurer le remplacement sécuritaire des anciens wagons traditionnels — qui sont utilisés de façon sécuritaire pour certains produits — par de nouveaux wagons au cours d'une période de trois à cinq ans ou d'un à cinq ans, ou peu importe. Le travail du comité vise principalement une transition sécuritaire pour la manipulation de ce produit.

Le président: Merci.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Bonjour à tous.

Monsieur Bleaney, vous ne vous en tirez pas si facilement. J'aimerais revenir à la question que vient tout juste de poser mon collègue. Je vais la poser aux trois groupes présents ici aujourd'hui, à commencer par M. Boag.

Monsieur Boag, quels sont les revenus bruts et profits nets approximatifs de votre industrie, de votre groupe?

M. Peter Boag: Je ne peux vous donner cette information. Nos membres sont des entreprises des secteurs public et privé. Certaines

font partie de multinationales qui ne produisent pas de données ventilées.

M. David McGuinty: Donnez-nous un chiffre approximatif.

M. Peter Boag: Je ne peux même pas vous en donner un, monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Vraiment? Vous représentez une association commerciale et vous ne pouvez pas nous dire quels sont les revenus bruts de votre secteur? Cinq milliards? Trois milliards?

M. Peter Boag: Ce serait plus que cela, mais je ne peux pas vous le dire.

M. David McGuinty: Monsieur Bleaney, quels ont été les revenus bruts et les profits nets de vos membres l'année dernière? Vous avez ces chiffres. Vos collègues de Calgary ont ces chiffres devant eux. Ils pourraient nous les dire spontanément.

M. Bob Bleaney: Comme je l'ai dit, les revenus bruts de notre industrie sont de l'ordre de 100 milliards de dollars par année, mais ils comprennent la structure de coûts, et d'autres éléments. Pour reprendre les propos de M. Boags, certains de nos membres font partie de sociétés multinationales qui ne relèvent pas du régime canadien; nous ne savons donc pas quels sont leurs profits.

M. David McGuinty: Il faudrait donc demander à d'autres quels sont les profits nets des sociétés que vous représentez?

M. Bob Bleaney: Si les entreprises publient ces renseignements, on peut les obtenir de diverses façons, mais nous ne recueillons pas cette information, et nous ne la surveillons pas.

M. David McGuinty: Monsieur Marchand, vous avez la parole.

M. Guy Marchand: Oui, notre industrie compte des producteurs et des détaillants. Tout ce que je peux vous dire, c'est que notre empreinte sur l'économie canadienne est d'environ 10 milliards de dollars, et que nous générons environ 900 millions de dollars de recettes et de taxes.

M. David McGuinty: Mais vous ne pouvez pas me dire quels sont les revenus bruts ou les profits nets de chaque secteur?

• (0925)

M. Guy Marchand: Je n'ai pas cette information.

M. David McGuinty: D'accord. Passons à autre chose.

J'aimerais qu'on parle de responsabilité conjointe. J'ai demandé aux compagnies de chemin de fer si elles souhaitaient voir un partage de la responsabilité associée au risque. Nous savons — et les Canadiens savent — que les compagnies de chemin de fer sont tenues de transporter les matériaux produits par vos sociétés, n'est-ce pas? Ils ne peuvent pas refuser de le faire. C'est une entrave au libre marché, et si j'étais un tenant de l'économie libérale, je demanderais pourquoi les compagnies de chemin de fer ne peuvent pas refuser de transporter ces matériaux s'ils présentent un risque trop élevé. Mais elles doivent les transporter, et on les oblige à souscrire une assurance responsabilité civile. On ne sait pas combien cela représente, monsieur le président, mais on sait que c'est environ 1 milliard de dollars pour le CN, et 1 milliard de dollars pour le CFPC.

Le CN et le CFCP aimeraient savoir si vos sociétés et vos secteurs sont prêts à investir, à partager la responsabilité; on ne parle pas d'une approche commune, comme vous l'avez proposé dans votre exposé, monsieur Bleaney. Que propose l'ACPP, par exemple, pour veiller à ce que... Je ne veux pas entendre de commentaires comme « Il faut veiller à ce que les compagnies de chemin de fer fassent leur travail. Ils doivent être responsables. »

J'aimerais savoir si l'ACPP, si vos membres sont prêts à agir et à souscrire une assurance responsabilité, pour veiller à ce que les agents de la réglementation et de la conformité de vos entreprises accordent une attention particulière à certains éléments. Il faudrait d'abord surveiller le rendement réel des compagnies de chemin de fer. Que se passe-t-il dans ces systèmes de gestion de la sécurité? Ensuite, il faudrait que vos membres soient attentifs à ce que dit le vérificateur général du Canada, parce qu'il s'agit de la seule voix crédible dans tout le secteur, à mon avis. C'est la seule voix objective, et la dénonciation cinglante du système de sécurité des transports et du système de sécurité ferroviaire dans son dernier rapport est très grave.

J'aimerais d'abord savoir si l'ACPP souhaite négocier avec les compagnies de chemin de fer pour établir un mécanisme conjoint — et non la mise en commun des ressources — par l'entremise duquel les membres de l'ACPP souscriraient une assurance responsabilité civile.

M. Bob Bleaney: Comme je l'ai dit dans mon exposé, nous croyons que les transporteurs sont les mieux placés pour gérer l'assurance relative aux principales voies ferrées. Dans les faits, le coût de cette assurance est transféré aux parties qui expédient des marchandises par l'entremise de ces transporteurs.

M. David McGuinty: Bien sûr, et la facture sera ensuite refilée au consommateur, n'est-ce pas? La vente des produits permet de payer cette assurance également, est-ce exact?

M. Bob Bleaney: Eh bien, cela fait partie de la structure de coûts du transport.

M. David McGuinty: Bien sûr.

M. Bob Bleaney: Je tiens à préciser certains points au sujet du modèle hybride dont j'ai parlé. Nous reconnaissons que l'assurance de 1 milliard de dollars associée aux principales voies ferrées est plutôt lourde pour les plus petits transporteurs, et nous voulons trouver une solution efficace qui leur permettra de poursuivre leurs activités et d'avoir accès à un financement suffisant, pour qu'ils puissent gérer les incidents.

Pour vous donner une réponse courte, nous croyons toujours qu'il revient au transporteur de souscrire cette assurance, mais la structure de coûts fait en sorte que ces coûts sont transférés aux expéditeurs.

M. David McGuinty: D'accord; la réponse est donc non. C'est votre réponse: vos membres et l'ACPP ne sont pas prêts à négocier une entente relative à la responsabilité conjointe avec les compagnies de chemin de fer, qui permettrait d'éviter que les propriétaires de marchandises dangereuses puissent dire: « Voilà des marchandises dangereuses. Vous en êtes maintenant responsables; lorsqu'elles seront déchargées, nous en reprendrons la responsabilité. » C'est la réponse.

Je ne veux pas entendre parler de fonds communs pour les plus petits transporteurs. Je sais que vous voulez que les chemins de fer soient protégés, et je partage cette préoccupation, mais j'ai besoin d'une réponse claire. Quelle est la position officielle de l'ACPP?

Écoutez. Si tous les pipelines envisagés au pays sont construits, nous aurons un excédent de capacité d'un million de barils par jour

dans 10 ans. S'ils ne sont pas transportés par camion, ces barils seront transportés par rail. Le temps est venu de penser à cela, n'est-ce pas? C'est dans 10 ans. Vous avez évoqué une augmentation massive de l'expédition du pétrole et du bitume dilué par rail; je veux donc une réponse claire. Est-ce que l'ACPP est prête à souscrire une assurance et à collaborer? Sinon, est-ce que les Canadiens doivent dire aux compagnies de chemin de fer qu'ils ne veulent plus qu'elles transportent ces produits?

M. Bob Bleaney: Je vais demander l'appui de mon équipe à Calgary, parce qu'ils participent beaucoup plus activement au dialogue sur la responsabilité. Je cède la parole à mon équipe.

M. David McGuinty: Qui veut s'exprimer en premier?

M. Greg Stringham: Je veux bien. Je m'appelle Greg Stringham.

La réponse à cette question, c'est que nous demandons à la compagnie de chemin de fer de fournir l'assurance, mais nous payons les coûts, qui ne sont pas transférés aux consommateurs parce que le prix du pétrole est établi sur le marché mondial. Donc, c'est un coup qui nous revient, mais nous sommes disposés à y contribuer par l'intermédiaire des droits de péage, comme nous le faisons dans le cas des pipelines. Les exploitants d'oléoducs acceptent cette responsabilité; ils contractent l'assurance, mais en fin de compte, c'est nous qui payons.

La réponse courte à votre question est que nous sommes prêts à le faire. À cet égard, le meilleur mécanisme consiste à le faire par l'intermédiaire des transporteurs, mais en l'incluant dans les droits de péage de façon à ce que tout soit couvert de façon adéquate. La responsabilité de la bonne marche des opérations de moeurs chez le transporteur. Donc, la réponse courte est oui; c'est ainsi que cela fonctionne pour les pipelines et c'est ce que nous proposons de faire dans ce cas-ci, mais en ajoutant un fonds pour les exploitants des plus petits tronçons qui ne peuvent contracter une assurance adéquate.

• (0930)

Le président: Très bien. Merci, monsieur Stringham.

Le temps de parole de M. McGuinty est écoulé, mais si quelqu'un a d'autres commentaires sur cette question précise, je vais permettre qu'ils soient présentés.

Personne?

Très bien. Nous passons donc à M. Komarnicki, pour sept minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Sur l'aspect de l'assurance, vous dites que l'expéditeur paie la société ferroviaire, qui s'occupe de l'assurance. Or, ne serait-il pas possible d'augmenter cela? D'après ce que j'ai compris des témoignages du CN et du CP, la couverture d'assurance ne serait peut-être pas adéquate en cas d'incident grave.

A-t-on réfléchi à la façon dont vous pourriez augmenter la couverture dont disposent les compagnies de chemin de fer, comme la participation de chacun des expéditeurs à un fonds commun en cas de catastrophe importante ou, comme vous l'avez suggéré, l'aide qui pourrait être offerte aux petits tronçons pour leur permettre d'avoir une assurance supplémentaire?

M. Stringham, peut-être, ou M. Bleaney.

M. Bob Bleaney: Je vais demander à Greg de continuer de répondre, parce qu'il connaît très bien le sujet.

M. Greg Stringham: D'accord; je peux répondre à la question.

Voilà pourquoi nous avons proposé une solution hybride. Dans notre discussion, nous estimons qu'il est possible de mettre en place, pour les systèmes des lignes principales, un modèle d'assurance suffisant pour ce genre d'incident. C'est ce dont nous discutons avec les réseaux ferroviaires; c'est ainsi que cela fonctionne pour les pipelines. Toutefois, ce n'est peut-être pas le cas des lignes de transport ferroviaire à courte distance ou les plus petites entreprises, d'où notre solution hybride qui consiste à incorporer un financement comme celui du secteur maritime, soit un fonds financé collectivement par les expéditeurs qui permet une couverture supplémentaire.

Cependant, nous estimons qu'il y a une grande différence entre les systèmes des lignes principales qui ont accès au marché de l'assurance et les plus petits réseaux qui n'en ont pas la possibilité.

M. Ed Komarnicki: Donc, ce que vous dites, c'est que vous estimez que les lignes principales peuvent obtenir des assurances adéquates, ce qui ne serait pas le cas des petits tronçons?

M. Greg Stringham: Je ne suis pas un spécialiste en assurances, mais dans nos discussions avec l'exploitant, les sociétés ferroviaires elles-mêmes nous disent qu'elles ont accès à un marché de l'assurance où, en fonction des risques, elles pourraient avoir une couverture adéquate.

M. Ed Komarnicki: Merci.

Sur un autre sujet, je remarque que lorsqu'on parle de l'industrie du propane... En fait, lorsque l'on fait remplir sa bonbonne de propane à la coopérative ou chez un détaillant quelconque, il est intéressant de voir comment fonctionne l'équipement. Il y a des types précis de pistolets, de raccords, etc. Il semble que l'industrie a mis au point des méthodes pour tenir compte des risques et réduire le plus possible la probabilité d'un accident.

Nous savons pertinemment que le pétrole brut qui est expédié évolue, en particulier le pétrole brut de Bakken. La quantité expédiée augmente constamment, mais il est possible que la conception des wagons-citernes, les raccords ou le transfert modal de marchandises de la route au rail n'aient pas connu l'évolution souhaitée.

Ne serait-il pas logique, étant donné le volume accru de pétrole brut volatil, comme le pétrole brut de Bakken, de nous assurer d'avoir des wagons adéquats, des installations et de l'équipement de transvasement nécessaire pour réduire le plus possible la probabilité d'accidents?

M. Greg Stringham: Je peux répondre à cette question aussi, si vous voulez.

En un mot, je répondrai que oui, puisqu'on transporte par rail une bonne partie de l'augmentation de la production de pétrole de Bakken en provenance du Dakota du Nord, aux États-Unis, ce qui a favorisé la construction d'installations de chargement. Dans l'Ouest canadien, lorsque nous regardons les installations de chargement ailleurs au Canada, il nous apparaît évident que les nouvelles installations doivent avoir un équipement à la fine pointe de la technologie. C'est ce que nous cherchons à faire; nous voulons nous assurer de le mettre en place.

Pour ce qui est de l'évaluation des wagons-citernes, notre recommandation va précisément en ce sens. Les wagons-citernes plus récents sont conçus en fonction de normes plus élevées et seront bientôt mis en service. Nous suggérons simplement, de manière transitoire, de prendre les pétroles moins volatils, les pétroles plus lourds, et de les utiliser pendant l'élimination graduelle des anciens

wagons. De plus, il faut manifester que les nouveaux wagons soient construits selon les normes les plus récentes en ce qui concerne les mécanismes de sécurité pour les produits plus volatils.

• (0935)

M. Ed Komarnicki: Nous avons entendu des chiffres sur les coûts possibles, mais quoi qu'il en soit, lorsqu'on parle d'environ 80 000 wagons à 100 000 \$ ou plus chacun, on ne parle pas de millions, mais bien de milliards de dollars.

Selon mon calcul, si je ne me trompe pas, les remplacer coûtera 10 milliards de dollars. Il est probablement exact de dire que vous êtes plus susceptibles de les remplacer que de les moderniser, pour diverses raisons. De plus, si vous équipez adéquatement les nouvelles installations de transbordement, il y aura là aussi des coûts importants. On ne parle pas de millions, mais de milliards.

Selon vous, comment seront absorbés ces coûts? À qui seront-ils transmis? En fin de compte, qui devra assumer ces coûts?

M. Greg Stringham: Comme je l'ai expliqué plus tôt, le prix du pétrole brut est établi sur le marché mondial, et on y revient: ces installations seront payées à même le revenu net du producteur. C'est un coût de transport qui sera prévu dans le prix des installations.

Comme nous construisons de nouvelles installations, il est logique d'utiliser les normes les plus modernes et les nouveaux wagons-citernes que nous commandons sont aussi construits selon les nouvelles normes. Tous les nouveaux wagons qui seront mis en service pour répondre à la croissance prévue seront conformes à cette nouvelle norme. Essentiellement, la question est de savoir à quelle vitesse nous pourrions éliminer les anciens wagons. Notre approche fondée sur les risques nous permet de le faire de façon très sécuritaire et aussi rapidement que possible.

M. Ed Komarnicki: L'autre aspect que je vois, bien entendu, est lié à l'augmentation de la production de pétrole brut de Bakken et de la sous-capacité des pipelines. On constate que les camionneurs le transportent jusqu'aux installations de transbordement de la route au rail, puis qu'il est expédié. J'ai remarqué, du moins dans ma circonscription, qu'il existe des installations de transbordement dans les villes et près des écoles. Je me suis souvent demandé pourquoi ces installations n'étaient pas situées à deux ou trois milles des collectivités. Est-ce une question de coût? Du point de vue de la sécurité, il semblerait logique de rester à l'extérieur des villes.

Quant au transbordement, existe-t-il un danger par rapport au pétrole brut volatil? La fréquence des accidents ou le risque d'accident est-il beaucoup plus faible que lors du transport de cette marchandise?

M. David Pryce: Je vais tenter une réponse.

Nous ne construisons pas ces installations, mais je pense que nous conviendrions qu'il faut un mécanisme pour évaluer les risques qui y sont associés. Il y a aussi un mécanisme lié à la gestion de la sécurité, la culture de la sécurité dont nous avons parlé — comme d'autres —, et je pense que cela devrait s'appliquer aux propriétaires et aux exploitants de ces installations. Il pourrait être judicieux d'examiner la réglementation sur l'emplacement de ces installations. Cela pourrait aussi faire partie des aspects étudiés par le comité.

L'autre aspect, dont M. Boag a parlé, je crois, est le programme TransCAER, une initiative de formation et d'information à laquelle l'ACPP a dit avoir l'intention de participer. Je pense qu'il est important de s'assurer que tous ceux qui habitent ces collectivités savent ce qui se passe dans ce domaine et connaissent les produits qui sont transportés et, de toute évidence, que tous les premiers répondants connaissent ces produits, les risques qu'ils comportent et les stratégies qui doivent être mises en place pour assurer une exploitation sécuritaire ou une intervention sécuritaire en cas d'incident.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Watson, vous avez sept minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Après avoir entendu l'intervention de M. McGuinty, j'ai commencé à craindre qu'il puisse devenir un partisan du libre-échange. Puis, je me suis souvenu que ce sont les libéraux qui ont adopté la Loi sur les transports au Canada qui obligeait les sociétés ferroviaires à transporter toutes les marchandises. Donc, je ne suis plus aussi inquiet.

Bienvenue aux témoins. Notre étude est un examen important du régime de sécurité des transports. Nous nous concentrons manifestement tant sur le transport des marchandises dangereuses que sur les systèmes de gestion de la sécurité. Nous étudions tous les modes de transport — ou, du moins, nous le ferons d'ici la présentation de notre rapport et de nos recommandations, à la fin de l'année —, mais aujourd'hui, nous nous concentrons sur les chemins de fer.

J'aimerais revenir brièvement à la question des wagons DOT-111, les wagons traditionnels. Combien de wagons DOT-111 chacun de vos membres possède-t-il? Si vous n'avez pas ces chiffres, ventilés en fonction des sociétés membres de votre organisme, j'aimerais les obtenir, ou du moins je pense que le comité aimerait bien les avoir. Pourriez-vous nous les fournir avant que nous ayons terminé d'étudier le transport par rail?

• (0940)

M. Bob Bleaney: Selon ce que je comprends, nos membres ne sont pas nécessairement propriétaires de tous ces véhicules. Certains d'entre eux appartiennent à d'autres entités.

M. Jeff Watson: Alors, pour vos membres qui en possèdent...

M. Bob Bleaney: Je pense que nous pourrions faire un suivi.

Greg, avons-nous des chiffres à cet égard?

Oui, nous pouvons vous donner des chiffres approximatifs.

M. Jeff Watson: Vos membres ont-ils tendance à opter pour le remplacement, la modernisation ou une combinaison des deux?

M. Bob Bleaney: L'approche correspondait à la volonté d'assurer une transition sécuritaire aux nouveaux modèles de wagons. Comme nous l'avons indiqué, tous conviennent qu'il faut que les nouveaux wagons soient mis en service et une élimination graduelle des anciens wagons, qui seront soit modernisés pour les rendre conformes à une norme plus élevée, soit remplacés.

M. Jeff Watson: Très bien. Donc, ce serait une combinaison des deux.

M. Bob Bleaney: Oui.

M. Jeff Watson: En fonction des diverses sociétés membres. Très bien.

Dans leur témoignage au comité, les représentants du Bureau de la sécurité des transports ont laissé entendre que les nouveaux wagons DOT-111, qui sont construits selon la nouvelle norme et qui ont été mis en service au cours des deux ou trois dernières

années — d'abord de façon volontaire et maintenant, conformément à la réglementation —, posent aussi problème. Vos membres sont-ils préoccupés par la possibilité qu'il puisse être nécessaire d'adapter les nouveaux wagons DOT-111 à une norme plus récente, par le moment où cela se produira et par le coût d'une telle mise à niveau?

M. Bob Bleaney: J'aimerais redonner la parole à Greg Stringham en raison de son expertise dans le domaine, s'il vous plaît.

M. Greg Stringham: Avec plaisir.

Comme vous le savez, les nouveaux DOT-111, ou les wagons 1232, comme nous les appelons, correspondent à la norme actuelle, au moment où ils sont commandés. Il s'agit de la norme la plus récente. Il y a des discussions aux États-Unis, à la PHMSA, la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration. Le gouvernement américain étudie la possibilité d'augmenter le nombre de valves, de robinets de déchargement par le bas et ce genre de choses. C'est quelque chose qui fait actuellement l'objet de discussions et d'évaluations.

Ce qui se produirait si cela devenait une nouvelle norme, c'est qu'une nouvelle transition serait nécessaire puisque les wagons que nous avons en ce moment, ceux qui sont commandés actuellement, ont une vie utile donnée et sont considérés comme sécuritaires. Bien entendu, nous nous assurons toujours que les méthodes sont les plus sécuritaires possible et c'est pourquoi cela fait l'objet d'une évaluation continue.

C'est donc une question toujours d'actualité. Au fur et à mesure de la mise en place d'un équipement plus sûr, l'industrie étudie la question et examine le potentiel de modernisation. Évidemment, à partir de là, les nouveaux wagons qui sont commandés comportent ce mécanisme. Par exemple, je sais que beaucoup de wagons que l'on commande actuellement comportent des caractéristiques supplémentaires qui dépassent les normes des wagons 1232. Ces caractéristiques sont donc prises en compte pour les commandes subséquentes, mais elles pourraient ne pas englober l'ensemble des enjeux qui font l'objet de discussions entre la PHMSA et l'Association of American Railroads en ce moment.

M. Jeff Watson: Dans le cas du propane, il n'est manifestement pas expédié dans des wagons DOT-111. Vous utilisez des DOT-112 ou des DOT-114 pour le transfert des marchandises dangereuses sous pression. Ces wagons suscitent-ils des préoccupations? Y a-t-il quelque chose que nous devrions savoir?

M. Andy Bite: Non; lorsqu'ils ont été mis en service, dans les années 1980 et 1990, ces wagons étaient dotés d'une double paroi, d'une protection thermique et de boucliers, soit les boucliers beaucoup plus épais.

M. Jeff Watson: J'aimerais revenir à la question de la responsabilité ou de la responsabilité conjointe. Un professeur a récemment témoigné devant votre comité.

Permettez-moi de faire marche arrière une seconde. Ce sont les compagnies ferroviaires qui ont dit qu'elles se heurtent contre un plafond, si on peut dire, pour ce qui est de leur capacité de s'assurer davantage sur le marché. Vous proposez qu'elles contractent une assurance supplémentaire. De toute évidence, on ne s'entend pas sur leur capacité à le faire. Le modèle que vous proposez fonctionnera-t-il si elles affirment ne pas pouvoir s'assurer davantage sur le marché.

M. Andy Bite: À notre avis, la couverture dont on parle — vous avez fait allusion à des milliards de dollars — serait suffisante si l'on tient compte de la nature des accidents qui pourraient avoir lieu ainsi que de l'attention accordée à la gestion du transport sécuritaire du pétrole brut ou d'autres marchandises dangereuses. Une telle assurance responsabilité couvrirait probablement les risques, car à l'exception du cas regrettable et unique de Lac-Mégantic, aucune circonstance n'avait auparavant mis à l'épreuve ou dépassé les arrangements pris en matière de responsabilité.

M. Jeff Watson: Peut-on refuser dans le secteur maritime de transporter des marchandises dangereuses?

M. Bob Bleaney: Je ne connais pas la réponse à cette question.

Greg, savez-vous ce qu'il en est?

• (0945)

M. Greg Stringham: Oui, je peux répondre.

On parle d'activités commerciales dans ce cas-ci, pas d'un transporteur public. Le modèle qui s'en rapproche le plus serait celui des exploitants de pipelines qui acceptent le pétrole brut, peu importe sa composition. Cela dit, dans le secteur maritime, on parle d'activités commerciales, et on prend évidemment des mesures similaires pour inspecter les navires avant leur arrivée au port, comme on le ferait dans le secteur ferroviaire.

M. Jeff Watson: La responsabilité associée au transport maritime du pétrole brut est partagée. Pourquoi accepterait-on alors une responsabilité conjointe, comme on le fera bientôt pour ce qui des substances dangereuses autres que le pétrole brut? Pourquoi ne pas opter pour une responsabilité conjointe quand il s'agit de transport par rail?

M. Greg Stringham: Je peux répondre à cette question.

Comme vous le savez, les transporteurs maritimes ont leur propre assurance responsabilité, qui comporte une limite, et c'est ici que le fonds entre en ligne de compte. C'est très semblable au modèle hybride que nous proposons pour le transport par rail et dans le cadre duquel la responsabilité revient à l'expéditeur ou à la compagnie ferroviaire.

J'aimerais juste répondre à la question de Bob...

M. Jeff Watson: Ce n'est pas ce que vous proposez. Vous proposez que les compagnies ferroviaires assument tous les risques. Ce n'est pas une responsabilité conjointe. Il s'agit plutôt de la mise en commun des risques pour les compagnies ferroviaires, mais pas pour les expéditeurs.

Le président: Bien.

Nous allons laisser M. Stringham parler.

M. Greg Stringham: Oui, je vais terminer ce que je disais.

Nous proposons le modèle hybride. À notre avis, le modèle d'assurance est adéquat pour ce qui est de la ligne principale, mais pas pour les plus petites compagnies. En regardant ce modèle, nous constatons que seule une petite partie de l'assurance peut être souscrite conjointement, que ce soit par nous ou la compagnie ferroviaire. Ce n'est pas comme si on pouvait prendre ce qu'elles peuvent [*Note de la rédaction: inaudible*] en fonction de leur limite et ensuite prétendre que le modèle est assez souple pour que nous puissions y ajouter ce que d'autres ont à leur disposition. La responsabilité est assujettie à un marché mondial des assurances. Quiconque adhère à ce marché évaluera les risques qui y sont associés.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant passer à Mme Morin.

Vous avez cinq minutes.

[*Français*]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Merci beaucoup.

Je vais poursuivre sur la lancée de mon collègue.

Monsieur Stringham, vous avez comparé le modèle du transport ferroviaire à celui des pipelines. En fait, il y a la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, un fonds qui a été créé afin de s'assurer que ce ne seraient pas les contribuables qui paieraient en cas d'accident.

Vous venez de dire que les modèles d'assurances sont suffisants. Un peu plus tôt, M. Bleaney nous a dit qu'à part la situation hors du commun de Lac-Mégantic, les accidents qui coûtaient très cher n'arrivaient pas très souvent. Il s'est produit cette catastrophe l'été dernier, et on a demandé aux contribuables de payer parce que les compagnies d'assurances ne pouvaient pas le faire. Il y a eu des dons de plusieurs millions de dollars. Le Canada et le Québec ont promis de verser 95 millions de dollars chacun. Cela représente 190 millions de dollars de taxes des contribuables. Il y a eu un accident et la MMA a dit que sa compagnie d'assurances ne pouvait pas couvrir les frais.

Le modèle actuel ne fonctionne pas. On en a eu la preuve il y a moins d'un an. Les contribuables ont eu à payer pour le nettoyage du lac, l'élimination des déchets, l'allègement fiscal pour les familles, la démolition des bâtiments, etc. Ce sont les contribuables qui ont payé pour ça. Pourtant, ce sont vos produits qui circulent sur les chemins de fer.

Monsieur Stringham, vous avez dit que le fait que vous payiez le chemin de fer équivalait à participer au coût des assurances, mais vous ne m'avez pas convaincue. On a eu la preuve, en juillet dernier, que ça ne fonctionnait pas. Comme M. Watson l'a dit, un professeur venu témoigner devant le comité avait suggéré que vous contribuiez plus activement à ces assurances.

Concrètement, que suggérez-vous pour qu'une tragédie comme celle du Lac-Mégantic ne se reproduise pas? Un accident semblable pourrait se produire, puisque les DOT-111 sont encore en circulation. Si cela arrive, qu'est-ce qui va se passer? Est-ce que ce seront encore les gouvernements du Québec et du Canada qui devront payer? Les contribuables devront-ils encore payer pour un accident de la sorte qui est causé par une compagnie privée?

M. Stringham et M. Bleaney peuvent répondre.

[*Traduction*]

M. Bob Bleaney: Je peux vous répondre en indiquant que ce que nous disons à propos du modèle hybride vise précisément à garantir que les petits transporteurs ferroviaires disposent d'une assurance responsabilité adéquate. C'est nécessaire étant donné qu'ils ne sont pas en mesure d'obtenir une couverture aussi importante. C'est la raison pour laquelle nous avons proposé un modèle hybride grâce auquel il leur serait plus facile d'avoir la protection qu'il leur faut, ce qui est une fois de plus une chose que l'expéditeur finit par payer.

Ils pourront ensuite compléter cela avec la mise en commun des ressources pour trouver un moyen...

• (0950)

[*Français*]

Mme Isabelle Morin: Pouvez-vous préciser en quoi consisterait le modèle hybride exactement? Qui serait responsable de quoi?

[Traduction]

M. Bob Bleaney: Dans le modèle hybride — et je vais également demander à Greg d'intervenir —, dans l'intérêt des petits transporteurs qui ne peuvent pas obtenir un montant d'assurance responsabilité suffisamment élevé, contrairement aux principaux chemins de fer, du financement supplémentaire serait offert par l'entremise de fonds communs dans lesquels on pourrait puiser s'ils atteignent la limite de leur assurance à la suite d'un accident. Ils auraient ainsi accès à des fonds supplémentaires pour faciliter le nettoyage et l'intervention.

Greg, voulez-vous ajouter quelque chose à ce sujet?

[Français]

Mme Isabelle Morin: D'où proviennent exactement ces fonds supplémentaires? Est-ce semblable à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires?

[Traduction]

M. Bob Bleaney: Vous demandez d'où provient le financement supplémentaire?

[Français]

Mme Isabelle Morin: Oui.

[Traduction]

M. Bob Bleaney: Greg peut vous répondre.

M. Greg Stringham: J'aimerais juste ajouter que lorsque nous nous penchons là-dessus, nous constatons que le modèle d'assurance pour les lignes principales et le modèle hybride pour les petites lignes, qui consiste à créer un fonds commun, sont précisément conçus pour donner suite aux points que vous venez tout juste de soulever. Les expéditeurs de pétrole qui se servent des petites voies ferrées financeraient le fonds commun, ce qui reprendrait en grande partie les meilleurs aspects du modèle des pipelines pour ce qui est des lignes principales ainsi que les meilleurs aspects du modèle maritime pour ce qui est des petites lignes grâce au financement qui serait offert aux transporteurs dont l'assurance s'avère insuffisante en cas d'accident.

C'est exactement la raison pour laquelle nous l'avons conçu de cette façon, et ce serait les expéditeurs de pétrole qui se servent de ces lignes qui financeraient le modèle.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Donc, d'après ce modèle, les propriétaires...

[Traduction]

Le président: Votre temps est écoulé, madame Morin.

Madame Young, allez-y, pour cinq minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Merci aux témoins d'être ici.

Pour donner suite à la question de Mme Morin et pour que ce soit bien clair, si je ne m'abuse, ce n'est pas l'ACPP ou votre groupe de membres qui devraient contribuer au fonds commun, mais essentiellement les expéditeurs ou les transporteurs, n'est-ce pas?

M. Bob Bleaney: La réponse, c'est que les expéditeurs sont très souvent membres, ce qui veut dire que ceux qui font partie de notre association apporteront leur contribution.

Mme Wai Young: Je vois. Soyons clairs, ce n'est pas seulement les propriétaires... Cela prête à confusion, du moins pour moi, car nous avons l'association canadienne et tout ce beau monde ici

présent, mais il y a également les propriétaires de trains comme le CN, le CP et ainsi de suite.

Qui paiera pour ce fonds? Pourriez-vous être très clair à ce sujet?

M. Bob Bleaney: Je répète que, si j'ai bien compris le modèle, lorsqu'il faudra recourir au fonds commun en plus du montant de l'assurance responsabilité du transporteur ferroviaire, les expéditeurs paieront leur part. Dans notre industrie, il s'agit généralement de nos sociétés productrices, ce qui veut dire que nos membres contribueraient au fonds. D'autres intervenants pourraient également expédier du pétrole brut, et ils seraient tout aussi responsables.

Mme Wai Young: De quelle façon procéderiez-vous pour élaborer une sorte de formule permettant de déterminer qui fait quoi? Votre industrie est plutôt vaste, et toutes sortes d'acteurs interviennent dans le transport du pétrole, du gaz et du propane.

M. Bob Bleaney: Pour ce qui est du pétrole et du gaz, je vais encore une fois demander à Greg de répondre, car je pense qu'il connaît le mieux les détails de l'objectif du modèle, mais je suppose que ce sera établi en fonction du volume.

M. Greg Stringham: Je peux vous donner d'autres explications, madame Young.

Quand nous étudions la question, nous cherchons vraiment à reprendre ce qu'il se fait de mieux dans le secteur maritime. Nous l'avons déjà bien démontré. Une fois de plus, la contribution est mesurée en fonction du rapport entre la valeur et le volume, c'est-à-dire la valeur du baril, la valeur du gallon ou peu importe, qui est établie par ceux qui acheminent le produit. C'est ce qui serait fait. Il s'agit de reprendre ce qui fonctionne vraiment bien dans l'industrie maritime jusqu'à ce que nous ayons perçu le montant nécessaire, comme on l'a fait. L'industrie maritime perçoit de l'argent de cette façon depuis de nombreuses années. C'est le genre de modèle que nous proposons.

• (0955)

Mme Wai Young: Cela me paraît beaucoup plus logique maintenant. Merci de ces précisions. C'était très utile.

En gros, vous dites qu'il y aura une formule en place pour tous ceux qui acheminent ce genre de produit, et elle reposera sur la quantité. Par conséquent, tout le monde contribuera au fonds, qui sera donc constitué d'une manière très semblable à celle du fonds du secteur maritime, n'est-ce pas?

M. Bob Bleaney: Oui.

Mme Wai Young: Excellent. Fantastique. Nous savons maintenant ce qu'il en est.

J'aimerais revenir aux recommandations et vous poser une question à ce sujet. Elles semblent très similaires, à vrai dire identiques, dans tous vos exposés. D'un côté, je trouve que c'est admirable. Vous avez manifestement fait énormément de travail ensemble pour formuler ces recommandations. J'aimerais toutefois parler des lacunes du cadre de responsabilité. Pensez-vous que ce fonds commun comblera toutes celles que vous avez décelées, ou y en a-t-il d'autres dont vous aimeriez parler aujourd'hui?

M. Bob Bleaney: À mon avis, notre approche vise à combler ces lacunes. C'est d'ailleurs exactement la raison pour laquelle elle est mise au point.

La lacune révélée par la catastrophe de Lac-Mégantic concernait le manque de financement d'un petit transporteur par rail. C'est la raison pour laquelle ce modèle précis est proposé. C'est explicitement pour remédier à ce problème.

Mme Wai Young: Dans le cadre de l'excellent travail que vous avez fait au cours des derniers mois, vous n'avez donc pas décelé d'autres lacunes qui devraient être corrigées maintenant selon vous.

M. Bob Bleaney: Il n'y en a pas d'autres à ma connaissance, mais je vais consulter encore une fois Greg et Dave pour savoir ce qu'ils en pensent.

M. David Pryce: Cela ne concerne peut-être pas vraiment la responsabilité, mais M. Boag et M. Bleaney ont mentionné que nous pourrions collaborer avec l'Association des chemins de fer pour élaborer un mécanisme national d'intervention d'urgence, qui sera sans aucun doute associé à un dispositif de financement.

Il s'agirait selon nous d'un mécanisme conçu et financé conjointement. Nous pensons que l'Association des chemins de fer saura... qu'elle est la mieux placée pour intervenir en cas d'accident. Nous croyons qu'une initiative conjointe est nécessaire pour combler le manque de coordination pendant les interventions.

La catastrophe de Lac-Mégantic a clairement démontré que nous devons nous améliorer à cet égard. En fait, l'organisme d'intervention de notre industrie sur la côte Est s'est rendu sur place, et il était évident qu'on devait mieux gérer la façon dont tout le monde travaillait ensemble.

Nous avons d'ailleurs formulé des recommandations à ce sujet. Je crois qu'elles étaient similaires aux recommandations du groupe de travail mis sur pied par la ministre, et les trois associations mènent actuellement des discussions sur la meilleure façon de continuer de faire avancer le dossier.

Le président: Merci. Votre temps est écoulé.

Madame Mai, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Hoang Mai: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

J'aimerais remercier M. Komarnicki d'avoir corrigé, pas moi directement, mais mes propos. Je conviens qu'il s'agit de plus de 80 millions de dollars, contrairement à ce que j'ai dit. Nous parlons plutôt de milliards.

Si nous avions fait cela il y a 20 ans — je parle encore une fois des wagons DOT-111 —, la première fois que nous avons entendu parler du problème... Une fois le montant amorti, on se rend compte que cela vaut la peine de sauver des vies.

[Français]

Nous parlions du fonds d'indemnisation que vous avez recommandé. L'idée du fonds commun a-t-elle été proposée à la suite d'une directive du gouvernement, ou est-ce plutôt une idée de l'industrie qui a décidé de dévoiler, en réaction à la catastrophe de Lac-Mégantic, ce qu'elle proposait pour protéger les contribuables canadiens? La proposition provient-elle de l'industrie ou du gouvernement?

[Traduction]

M. Bob Bleaney: Vous avez demandé — je répète la question pour mes collègues — si l'idée du modèle hybride pour régler le problème des petites voies ferrées provenait du gouvernement ou de l'industrie. C'est une proposition de l'industrie.

[Français]

M. Hoang Mai: C'est ce que nous voyons par la déréglementation.

Beaucoup de libéraux disent qu'établir des règles pour le transport par rail est la responsabilité des compagnies ferroviaires et de l'industrie. Nous voyons que les libéraux et les conservateurs ont la même attitude, soit celle de laisser l'industrie se réglementer, et donc proposer elle-même des règlements encore meilleurs que ceux en vigueur. C'est un exemple concret.

En ce qui a trait aux wagons-citernes DOT-111, les compagnies ferroviaires font preuve de beaucoup plus de leadership en matière de réglementation et de protection du public que le gouvernement lui-même, qui est supposé protéger les Canadiens. Je vous félicite.

J'aimerais savoir si une proposition ou un plan existe. Si oui, est-il possible de présenter cela au greffier du comité, pour aider à notre compréhension? Ce que vous proposez est intéressant, à mon avis. J'aimerais avoir plus d'information sur le sujet.

• (1000)

[Traduction]

M. Bob Bleaney: Mme Mai a demandé si nous sommes en mesure de présenter notre plan au comité. À ce stade-ci, les groupes de travail se penchent encore là-dessus. D'après ce que j'ai compris, le plan sera rendu public en temps opportun. Si vous le permettez, je vais m'en remettre encore une fois à mes experts à Calgary pour ce qui est des détails.

M. Greg Stringham: Monsieur le président, nous continuons d'examiner le plan et nous tenons à préciser, pour répondre à votre question, que ce que nous proposons portera sur l'ensemble de la réglementation, ce qui veut dire que tout le monde est concerné. C'est dans cette optique que nous allons présenter les détails du plan, mais vous en avez pris connaissance ici, et nous travaillons maintenant avec Transports Canada et avec nos collègues des autres associations pour les étoffer de manière à pouvoir vous les exposer pleinement.

[Français]

M. Hoang Mai: C'est parfait.

[Traduction]

M. David Pryce: Je crois que j'aimerais également mentionner que le gouvernement a consulté l'industrie à propos d'un large éventail de moyens de transport, et il cherche donc à établir les exigences réglementaires s'appliquant au transport maritime et au transport par pipelines. Notre participation dans le cadre de ces discussions nous a permis de réfléchir, et évidemment de proposer, le concept d'un modèle hybride.

M. Hoang Mai: Merci beaucoup.

[Français]

J'ai une question pour les représentants de l'Association canadienne du propane.

Bien qu'on ne parle pas du même genre de wagons, j'aimerais savoir s'il y a eu une augmentation importante du nombre de wagons qui assurent le transport du propane et si cela a causé de gros accidents. Dans le cas du pétrole brut, on est passé de 500 wagons en 2009 à 160 000 wagons en 2013. Pour ce qui est du propane, le nombre de wagons a-t-il changé ou non?

M. Guy Marchand: Non.

M. Hoang Mai: Donc, tout ce qui est relatif aux règles de sécurité n'a pas trop changé et semble convenir.

[Traduction]

Je sais que l'ACPP, l'Association canadienne du propane et l'Association canadienne des carburants étaient toutes représentées au sein du groupe de travail sur le plan d'intervention d'urgence qui a présenté un rapport et des recommandations à la ministre des Transports le 31 janvier 2014. Le rapport indiquait que le manque de ressources disponibles sur le transport des matières dangereuses et de ressources d'intervention d'urgence s'est avéré un obstacle important à la formulation des recommandations.

Pouvez-vous nous dire quel genre de données sur le transport des matières dangereuses a fait défaut dans le cadre de l'élaboration d'un plan d'intervention d'urgence?

M. Peter Boag: Je m'en remettraï en fait aux connaissances de ceux qui ont participé directement au groupe de travail. Nous en avons par vidéoconférence en direct de Calgary.

M. Brian Ahearn (vice-président, Division de l'Ouest, Association canadienne des carburants): Je m'appelle Brian Ahearn, et je représente l'Association canadienne des carburants.

J'ai participé au groupe de travail, du moins pour ce qui est du domaine du carburant. Dans le court laps de temps à la disposition du groupe de travail, nous avons essayé de recueillir des données sur les mouvements en ce qui a trait particulièrement aux municipalités, etc. Nous avons reconnu avant l'échéance du 31 janvier que nous serions incapables de le faire. Une partie du rapport du groupe de travail se voulait un suivi en vue de recueillir des données en ce sens pour avoir une meilleure compréhension de l'ampleur du transport de marchandises dangereuses par wagons-citernes contenant du carburant ou du pétrole brut.

Le président: Un autre témoin aimerait-il faire un commentaire? Monsieur Pryce.

M. David Pryce: L'un des membres du groupe, le chef des pompiers, voulait avoir des données plus précises concernant les volumes et les différentes marchandises qui circulent dans les municipalités. Je ne crois pas que le comité avait de tels renseignements; donc, le comité a acquiescé à la demande du chef des pompiers, soit d'avoir de tels renseignements, et a fait une recommandation à ce sujet.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Toet, vous avez cinq minutes.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci à tous de votre présence.

Nous parlons beaucoup des lacunes en ce qui concerne la responsabilité, les plans d'intervention et les problèmes liés aux interventions. J'aimerais essayer de discuter du transport sécuritaire des marchandises dangereuses au Canada. D'après moi, une grande partie de nos travaux et de notre objectif au sein du comité est d'empêcher de revivre des tragédies comme celle de Lac-Mégantic. Nous ne voulons plus que cela se reproduise. Il est évident que nous devons discuter des plans d'intervention et de la responsabilité des

entreprises dans le cas où de tels accidents surviennent. Par contre, je crois que nous devrions vraiment mettre l'accent sur les manières de nous assurer que cela ne se reproduit pas.

En ce sens, l'Association canadienne du propane propose que les exigences en matière de sécurité s'appliquent de manière constante aux divers types de transbordement, ce qui n'est actuellement pas le cas. Vous croyez qu'il y a des lacunes en la matière. Pourriez-vous nous en parler?

• (1005)

M. Andy Bite: C'est bien notre avis. Lorsqu'on transborde des marchandises d'un wagon-citerne à un réservoir fixe, ce sont les règlements provinciaux qui s'appliquent. Des règlements stricts régissent l'utilisation des valves de sécurité et des barrières de protection, la communication avec la municipalité et l'obtention de la permission de la municipalité pour entreprendre de telles activités. En Ontario, il faut même réaliser une évaluation des risques qui tient compte des zones résidentielles, des écoles, des hôpitaux, etc.

Toutefois, si les marchandises sont transbordées d'un wagon-citerne à un camion ou à réservoir mobile, les règlements provinciaux ne s'appliquent pas. On ne retrouve donc pas le même niveau de sécurité en ce qui a trait aux robinets d'arrêt d'urgence. Vous n'avez pas d'exigences en matière de zonage à respecter. Bref, nous pensons qu'il y a des lacunes à ce sujet.

Selon moi, c'est semblable à ce dont un autre membre a parlé, à savoir de déplacer les installations de transbordement en périphérie des villes, etc.

M. Lawrence Toet: Parfait. Pourriez-vous nous faire parvenir un document écrit sur le sujet? Expliquez-nous exactement les endroits où se trouvent les lacunes, les règlements concernés et les différences entre ces règlements, comme vous l'avez mentionné, en ce qui concerne le transbordement de marchandises d'un wagon-citerne à un camion, ce qui est différent d'un type de transbordement à l'autre. Je crois que c'est très important d'étudier la question, et je vous serais reconnaissant de bien vouloir nous faire parvenir ces renseignements.

M. Andy Bite: Nous pouvons le faire; nous pouvons expliquer les différences entre le transbordement dans un réservoir fixe et le transbordement dans un réservoir mobile.

M. Lawrence Toet: Messieurs les représentants de l'ACPP et de l'ACC, avez-vous constaté quelque chose en ce qui a trait au chargement, au transbordement ou au déchargement que nous devrions étudier en vue de nous assurer, encore une fois, que c'est fait de la manière la plus sécuritaire possible? Vous êtes-vous attardés à ces éléments? Les avez-vous examinés? Le ferez-vous en vue de déterminer s'il y a des lacunes qui doivent être corrigées?

M. Bob Bleaney: Encore une fois, Greg a brièvement abordé la question, et je le laisserai vous donner une réponse exhaustive à cet égard.

Je m'excuse; c'était Dave. Désolé.

M. David Pryce: C'est correct.

Les membres de l'ACPP ne s'occupent en fait pas directement du transbordement. Je ne peux donc pas en parler en toute connaissance de cause. Je suis d'avis que cet aspect mérite qu'on s'y attarde. En me fiant aux commentaires du représentant de l'Association canadienne du propane, lorsqu'il y a deux ordres de gouvernement, on se demande toujours si les approches sont uniformes. Bref, je crois que cet aspect mérite qu'on s'y attarde.

M. Lawrence Toet: Monsieur Pryce, je présume que votre industrie tient à s'assurer que les marchandises que vous transportez le sont de manière sécuritaire et que vous ne faites pas — comme certains y ont fait allusion plus tôt — que livrer vos produits en disant que c'est maintenant le problème d'un autre. Je présume que vous voulez vous assurer que les marchandises sont transportées de la manière la plus sécuritaire possible. Vous prendrez donc part au processus en vue de déterminer comment vos partenaires s'occupent du chargement et du déchargement de vos marchandises.

M. David Pryce: Absolument. Nous nous pencherons sur la question comme vous nous l'avez demandé. Je crois que nos membres ont des engagements contractuels avec les entreprises de transbordement en ce qui concerne les exigences en matière de sécurité. Nous étudierons la question.

M. Lawrence Toet: J'aimerais parler d'un autre élément. Monsieur Boag, dans votre exposé, vous vous dites favorable à la mise à niveau des wagons-citernes DOT-111, mais vous avez aussi parlé de les remplacer et de les modifier. D'après ce que nous avons compris des témoignages entendus devant notre comité à ce sujet, croyez-vous que la modification des wagons-citernes est vraiment une option?

M. Peter Boag: Selon moi, ce seront les divers propriétaires de wagons-citernes qui devront déterminer la manière la plus efficace de se conformer au niveau de sécurité plus élevé qu'exigent les nouvelles normes concernant les wagons-citernes DOT-111. Je ne suis pas spécialiste en wagons-citernes; je ne me risquerai donc pas à déterminer ce qui serait le mieux entre les modifier ou les remplacer, mais je présume que leur remplacement sera probablement beaucoup plus efficace que leur modification.

• (1010)

Le président: D'accord. Votre temps est écoulé, monsieur Toet. Monsieur Braid, vous avez cinq minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Merci aux témoins de leur présence ce matin.

Ma première question s'adresse à MM. Boag et Bleaney.

En ce qui a trait à vos associations, avant que le pétrole brut soit transporté par rail, Transports Canada exige que la volatilité du pétrole brut soit vérifiée, et certains s'inquiètent de la sous-déclaration du niveau de volatilité des types de pétrole brut. Ma question a deux volets. Tout d'abord, auriez-vous des commentaires à cet égard? Ensuite, qu'est-ce que vos associations respectives font, le cas échéant, pour s'assurer de l'intégrité des essais et des déclarations?

M. Peter Boag: Je vous répondrai en premier, puis je laisserai la parole encore une fois à ceux qui participent directement à cette activité.

La ministre Raitt a mis sur pied trois groupes de travail à la mi-novembre: le premier étudiait les wagons-citernes DOT-111; le deuxième, les capacités en matière d'intervention d'urgence; et le troisième, l'ensemble de la question des essais et de la classification du pétrole brut.

En tant qu'associations, nous — cela concerne probablement plus l'ACPP que nous du côté des carburants — avons grandement participé directement à ce qui se fait en vue de nous assurer que les essais et la classification du pétrole brut se font de manière adéquate et répondent aux exigences en matière de sécurité.

Sur ce, je laisse la parole à Dave. C'est probablement la personne qui s'est occupée le plus directement de cet aspect.

M. David Pryce: Oui. Merci.

Le groupe de travail a bel et bien constaté certains besoins.

Il recommande notamment de nous assurer que les essais se déroulent aux points de transbordement adéquats. Je crois que ce serait utile d'avoir un mécanisme réglementaire pour nous en assurer.

La ministre a bel et bien demandé à toute l'industrie de réaliser de nouveau des essais sur toutes les marchandises transportées tout simplement pour confirmer que nous avons une bonne compréhension au sujet de ces produits. Je crois qu'il s'agissait de l'arrêt ministériel 31 émis en juillet. Dans le cadre des travaux du groupe de travail, il a été convenu que la méthodologie liée aux essais devait être améliorée. Les inquiétudes au sujet de la représentativité de la volatilité étaient l'élément principal.

Nous nous sommes engagés à collaborer avec la Canadian Crude Quality Technical Association au Canada et le ministère pour étudier et mettre au point une nouvelle méthode d'essai sur le terrain. C'était l'une des recommandations du rapport.

M. Peter Braid: Merci. J'aimerais changer de sujet.

Monsieur Bleaney, dans votre exposé, vous dites:

L'industrie estime que le cadre de responsabilité du domaine ferroviaire est fondamentalement bon, mais elle croit qu'il faudrait exercer une supervision plus rigoureuse et mieux harmoniser les obligations avec l'assurance afin de garantir que toutes les compagnies de chemin de fer ont la capacité financière et administrative de gérer un incident.

Selon moi, nous avons suffisamment discuté de l'aspect financier, mais j'aimerais savoir ce que vous entendez par nous assurer que les compagnies de chemin de fer ont la capacité administrative de gérer un accident?

M. Bob Bleaney: C'est partiellement lié à ce dont je crois qu'il était question en ce qui concerne les capacités d'intervention d'urgence et la capacité des entreprises d'intervenir en cas d'accident. Nous recommandons que les transporteurs ferroviaires se chargent de convenir d'une telle entente en vue d'avoir la capacité d'intervenir. Voilà ce que nous entendons par la capacité administrative.

M. Peter Braid: Monsieur Brite, à la fin de votre présentation, vous indiquez que l'ACP appuie l'harmonisation des règlements sur le TMD entre les États-Unis et le Canada, étant donné que beaucoup de propane circule entre les deux pays. Pourquoi l'harmonisation est-elle très importante?

M. Andy Brite: C'est important, parce que beaucoup de propane circule entre les deux pays et que les règlements, les formalités administratives et les documents sont légèrement différents. Nous pourrions être plus efficaces et plus uniformes.

Le président: Monsieur Mai, vous avez cinq minutes.

M. Hoang Mai: Je cède mon temps de parole à M. Blanchette.

Le président: Monsieur Blanchette, bienvenue au comité.

[Français]

M. Denis Blanchette (Louis-Hébert, NPD): Merci, monsieur le président.

Je remercie nos invités de leur présence.

Dans la région de Québec, il y a une raffinerie. Celle-ci a commencé à augmenter de façon considérable son approvisionnement par chemin de fer.

Il y a quelques minutes, j'ai été très surpris — et le terme est poli — d'entendre dire que les pompiers n'avaient pas en main l'information nécessaire en cas de sinistre. Donc, cela veut dire qu'un peu partout, dans toutes les communautés du pays, les responsables des mesures d'urgence n'ont pas l'information utile.

On est dans un contexte où l'on joue de plus en plus avec des produits volatils. Le risque a augmenté de façon considérable dans les dernières années. Ce n'est plus la stabilité d'autrefois, lorsqu'on travaillait seulement avec du pétrole classique. Il y a eu des changements majeurs.

Or, j'entends qu'on n'a pas encore mis en place ce qu'il faut pour informer correctement les gens responsables des mesures d'urgence. Il faut y penser comme il faut. À certains endroits, des gens sont payés pour cela, mais à d'autres endroits, ce sont des volontaires. Il faut les aider.

Premièrement, je ne comprends pas pourquoi ces gens n'ont pas déjà l'information. Deuxièmement, je me demande de quelle façon le gouvernement fédéral pourrait vous aider à propager cette information, et ce, le plus rapidement possible. Informer les responsables des mesures d'urgence n'est pas une option, mais bien une obligation morale de votre part.

• (1015)

[Traduction]

M. Peter Boag: Merci de votre question, monsieur Blanchette.

Oui, en effet. L'une des lacunes qui ont jusqu'à maintenant été déterminées dans le cadre du processus est sans conteste la nécessité de fournir plus de renseignements utiles aux premiers répondants. Cela fait partie intégrante de l'amélioration globale du plan d'intervention d'urgence qui est une partie importante des examens en cours au sein du ministère des Transports et de l'industrie et de l'examen collectif réalisé par divers intervenants. D'après nous, l'élargissement du plan d'intervention d'urgence, avec un point de contact unique pour les répondants, réglera directement une partie du problème.

De plus, pour ce qui est de la communication accrue de renseignements, vous m'avez entendu plus tôt faire référence à un programme, soit TransCAER, qui a en grande partie été établi et qui est géré par l'Association canadienne de l'industrie de la chimie en vue du transport de ses produits, qui sont considérés comme des marchandises dangereuses. Nous considérons ce programme comme un excellent modèle. Nous l'examinons actuellement en vue de déterminer comment nous pouvons utiliser et adapter un système qui a fait ses preuves et qui est conçu directement pour mieux informer les premiers répondants dans les collectivités canadiennes en vue de leur permettre de faire plus efficacement leur travail.

[Français]

M. Denis Blanchette: À quel moment vos membres vont-ils s'engager à donner toute l'information nécessaire aux responsables des mesures d'urgence partout où les trains passent? À quel moment ces derniers seront-ils en mesure de savoir ce qui circule chez eux et quels sont les meilleures méthodes d'intervention?

[Traduction]

M. Peter Boag: Le processus est en cours. La question est de savoir comment nous pouvons le faire plus rapidement et plus efficacement et comment nous pouvons communiquer, comme vous l'avez dit, des renseignements à tous les intervenants qui en ont besoin, et ce, de manière efficace et opportune. Nous sommes actuellement en train de déterminer comment nous pouvons continuer d'en tirer profit.

[Français]

M. Denis Blanchette: C'est sûr que ça prend un certain temps pour faire les choses; je comprends bien ça. Cependant, vous comprendrez que le gouvernement va être obligé d'intervenir pour appuyer ces mesures d'urgence.

Comme le disait ma collègue, ce n'est pas aux contribuables de payer pour les interventions entre les compagnies privées. Il y a un risque. Les contribuables ont déjà beaucoup payé pour les dommages causés par l'industrie.

Je vous donne donc une autre occasion de me dire de quelle façon le gouvernement peut vous aider à mettre en place une meilleure réglementation. Va-t-il falloir que le gouvernement réglemente lui-même et vous impose des normes, ou êtes-vous prêts à accélérer la cadence pour donner cette information le plus rapidement possible? Faut-il absolument créer la menace d'une réglementation plus sévère pour que les choses bougent? Va-t-on attendre la prochaine catastrophe, si le gouvernement n'intervient pas? Ça n'a pas d'allure.

[Traduction]

M. Peter Boag: Je crois que personne n'attend qu'une autre tragédie survienne. À mon avis, la majorité des discussions des derniers mois et l'engagement pris visent directement à corriger ce problème. La réglementation a un rôle joué. L'industrie doit poser des gestes de son propre chef. Je crois qu'au Canada nous avons un système efficace qui nous permet de le faire. Nous prenons des mesures pour corriger le problème.

Dave, voulez-vous ajouter quelque chose?

• (1020)

M. David Pryce: Certainement.

Actuellement, l'ACPP, l'ACC et l'association des chemins de fer collaborent directement avec l'association des pompiers pour fournir les renseignements nécessaires. CANUTEC, un organisme d'Ottawa, communique également des renseignements sur les produits qui sont transportés, soit les fiches signalétiques.

À mon avis, il y a des lacunes dans la compréhension des conséquences de ce que disent les fiches signalétiques et la manière dont les pompiers ou tout autre premier répondant devraient interpréter ces renseignements en vue de déterminer la meilleure approche en cas d'accident.

L'autre élément que nous avons dit que nous ferions — et d'autres organisations le font —, c'est de prendre part au programme TransCAER; nous nous retrouvons ainsi directement sur le terrain avec les premiers répondants, et cela nous permet de communiquer nos renseignements au moyen de formations.

Nous voulons améliorer la situation. Si le gouvernement choisit d'imposer une façon de faire, cela ne nous dérangera pas. La ministre a émis un arrêté ministériel ou une directive qui exige que les compagnies de chemin de fer informent maintenant les municipalités de la nature des produits qui y circulent.

Il y a bon nombre d'éléments en jeu. Je suis d'avis qu'une gouvernance globale à ce sujet contribuerait grandement à améliorer la donne.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur McGuinty, vous avez cinq minutes.

M. David McGuinty: Messieurs, j'aimerais revenir sur le transport ferroviaire du pétrole.

Les expéditions de pétrole brut canadien ont atteint 175 000 barils par jour, comparativement à un peu moins de 24 000 barils par jour au début de 2012. Nous sommes donc passés de 24 000 barils en 2012 à 175 000 barils aujourd'hui.

Les capitaux privés pèsent beaucoup dans la balance, n'est-ce pas? Kohlberg Kravis Roberts a décidé d'investir 250 millions de dollars dans Torq, une entreprise de Calgary. Kinder Morgan a conclu un partenariat avec l'Impériale pour la construction à Edmonton d'une installation de 170 millions de dollars en vue de transporter 250 000 barils par jour de pétrole brut. Enbridge s'est entendu l'année dernière avec Tundra Energy Marketing pour la création d'un terminal ferroviaire ayant une capacité de 60 000 barils par jour près de Cromer, au Manitoba. L'entreprise américaine Valero a commencé à exploiter à sa raffinerie québécoise un terminal ferroviaire ayant une capacité de 50 000 barils par jour de pétrole de Bakken et de pétrole brut canadien. La liste est longue. Il s'agit de la ruée vers l'or noir et le transport ferroviaire de pétrole.

J'aurais une question pour les représentants de l'ACPP. Messieurs Pryce et Stringham, quand votre secteur, votre organisation et vos membres parlent de gagner l'approbation du public en vue de poursuivre leurs activités, que cela signifie-t-il?

M. Greg Stringham: En ce qui me concerne, il s'agit de tenir compte de la progression de l'industrie du pétrole et du gaz. Vous avez évoqué plusieurs projets d'installations de transbordement pour les trains. Le transport ferroviaire est en train de se tailler la part du lion dans notre secteur. Vous devez en effet garder en tête que nous déplaçons à l'heure actuelle environ 3,2 millions de barils de pétrole par jour pour le Canada.

M. David McGuinty: Qu'entendez-vous par « licence sociale »? Lorsque vos membres — les Exxon, Suncor et toutes les autres sociétés qui font partie de votre association, ou du moins vos PDG; M. Mulrony en a parlé l'autre soir — affirment qu'ils opèrent sous licence sociale, que cela signifie-t-il en termes concrets?

M. Greg Stringham: En termes concrets, cette licence sociale dont l'industrie a besoin pour développer les ressources canadiennes signifie principalement deux choses. Il faut d'abord évaluer si les opérations se déroulent de façon raisonnable, sécuritaire et respectueuse de l'environnement. Dans un deuxième temps, il faut regarder les avantages que cette exploitation représente pour le Canada et ce qu'en retirent les gouvernements et les particuliers, pour que les Canadiens puissent apprécier ce développement.

M. David McGuinty: Permettez-moi d'examiner cela de plus près avec vous.

Mon opinion sur ce qu'est une licence sociale est plus simple que la vôtre. Ce sont les citoyens canadiens qui permettent à vos sociétés de mener leurs activités. Cette permission n'est pas écrite dans un règlement et ne relève pas des organismes de réglementation. C'est le peuple canadien qui permet à chacun d'entre vous de faire ce que vous faites.

Dans cette optique, je veux vous poser une question relativement au rapport du vérificateur général. Comme je l'ai dit, c'est le vérificateur général et non quelque association sectorielle ou Transports Canada qui a réalisé la seule analyse objective crédible sur la sécurité du transport ferroviaire et le système de gestion de la sécurité.

Ma question s'adresse à M. Stringham et à M. Pryce, et particulièrement à vous, M. Pryce, en votre qualité de vice-président

des opérations. En ce qui concerne la responsabilité qu'ont vos membres de maintenir et de garder leur licence sociale, c'est-à-dire cette permission que les Canadiens leur donnent de faire ce qu'ils font, avez-vous bien examiné le rapport et les conclusions du vérificateur général?

Monsieur Pryce.

• (1025)

M. David Pryce: Non.

M. David McGuinty: Vous ne les avez pas examinés.

Vos membres ont-ils examiné ce rapport de près?

M. David Pryce: Je présume que certains d'entre eux l'ont fait, du moins en partie.

M. David McGuinty: Alors l'Association canadienne des producteurs pétroliers n'a pas informé les conseils administration, les responsables de la conformité, les responsables de l'atténuation et de la gestion des risques au sujet de 12 ou 15 conclusions accablantes consignées dans le rapport du vérificateur général.

M. David Pryce: Je dirais que nous avons suivi les discussions qu'ont tenues le vérificateur général ou le ministère des Transports et les groupes de travail qui ont été mis en place — et auxquels nous avons participé —, au sujet des problèmes dont nous avons été témoins.

M. David McGuinty: Croyez-vous qu'une condition au maintien de cette licence sociale que les Canadiens vous ont accordée serait de porter une plus grande attention à, par exemple, la première conclusion du vérificateur général selon laquelle Transports Canada ne serait pas en mesure de nous dire s'il y existe actuellement un système de gestion de la sécurité approprié?

C'est la plus importante conclusion du rapport.

M. David Pryce: Je ne sais pas où vous voulez en venir avec cette question, mais nous croyons sans l'ombre d'un doute qu'il devrait y avoir un système de gestion de la sécurité approprié. Nous nous servons effectivement de ces systèmes dans notre domaine. Nous avons examiné la question de la sécurité, tant du point de vue du système de gestion de la sécurité que de celui des processus en matière de sécurité. Nous croyons aussi que la culture de la sécurité est...

M. David McGuinty: Ce sera ma dernière question, monsieur le président.

Le président: Non. Votre temps est écoulé.

M. David McGuinty: Il ne me reste plus de temps. Dommage.

Il se peut que les témoins reviennent, monsieur le président.

Le président: Je vous prie de terminer, monsieur Pryce.

M. David Pryce: J'étais simplement en train de dire que nous examinons la culture en matière de sécurité comme s'il s'agissait de la meilleure occasion d'améliorer l'exécution à ce chapitre, peu importe l'industrie.

Il ne s'agit pas de se contenter de documenter la sécurité et l'exécution à cet égard. Il s'agit d'intégrer une culture de la sécurité à toutes nos opérations, du président-directeur général jusqu'en bas, jusqu'au travailleur qui voit au fonctionnement d'une valve, d'un système de drainage ou de quelque chose de ce genre.

Le président: Merci.

Monsieur Komarnicki, vous avez cinq minutes.

M. Ed Komarnicki: Je reprends où j'ai laissé... J'ai l'impression que vous nous dites que vous voulez expédier les produits pétroliers, le pétrole brut, le pétrole brut de la formation de Bakken, et que vous allez laisser le soin aux compagnies ferroviaires de s'inquiéter de la façon de le transporter à destination en toute sécurité, que vous nous dites que cette responsabilité est la leur et que vous ne la partagez pas avec elles. Je me demande s'il n'y aurait pas lieu de demander aux expéditeurs de partager cette responsabilité, pour stimuler votre intérêt à cet égard.

Par exemple, pouvez-vous comparer les pourcentages de risque d'incidents aux installations de transbordement dont j'ai parlé avec ceux qui sont liés au transport proprement dit des produits en wagons? Avez-vous pris la mesure de ces risques?

M. Stringham ou M. Pryce peut répondre.

M. Greg Stringham: Je peux commencer.

Comme nous examinons toute la chaîne au complet à partir des installations de production jusqu'à la livraison des produits sur le marché proprement dit, nous avons examiné les incidents qui se produisent en cours de route de façon générale, mais pas dans les détails. À tous les points où il a transfert, il est encore plus important de bien évaluer ce qui se passe, mais il faut aussi vérifier le fonctionnement de toutes les installations qui jalonnent le parcours. Les segments où s'effectue le transport proprement dit constituent un autre élément de risque qui doit être examiné tout au long de la chaîne de valeur, soit de la production initiale jusqu'à la livraison concrète du produit au consommateur.

M. Ed Komarnicki: Comprenez-moi bien: nous voulons évidemment être en mesure de transporter le pétrole brut de la formation Bakken jusqu'au marché, mais je crois comprendre qu'il faudra multiplier de façon exponentielle les installations de transbordement. Ce que je trouve vraiment surprenant c'est que vous pussiez avoir une de ces installations dans une ville sans avoir vraiment évalué si c'était sécuritaire de l'avoir là, si l'installation fonctionne de façon sécuritaire et si les gens sur place ont ce qu'il faut pour s'en occuper. Selon moi, il serait plus logique de faire tous ces travaux d'évaluation avant d'agrandir le réseau des installations de transbordement et de s'en servir. Pourquoi cela n'a-t-il pas été fait par vos membres?

M. Greg Stringham: Lorsque nos membres envisagent le transport de ces produits, ils se fient aux compagnies de transport pour installer ces installations dans les sites les mieux appropriés.

Encore une fois, comme l'a dit M. Pryce, nous croyons que ces installations doivent être examinées et évaluées si elles sont situées dans des endroits où les risques sont plus grands. La plupart des endroits retenus pour nos installations de transbordement et ceux de nos membres sont en toute première ligne, soit au moment où le produit quitte le lieu de production d'une façon ou d'une autre, soit par oléoduc, par train ou par camion. Cela se passe donc surtout en région rurale, c'est-à-dire là où se fait le gros de la production. De là, le produit est acheminé par train, par camion ou par oléoduc jusqu'à différents endroits. Chacun de ces endroits doit être évalué par le transporteur en fonction des règlements en vigueur et en accordant une importance particulière à la réduction des risques.

Selon moi, cette étude devra examiner à la fois les oléoducs et les chemins de fer, car les oléoducs continuent également de jouer un rôle important dans le développement de cette industrie.

•(1030)

M. Ed Komarnicki: Voilà qui est bien. Or, je vous ai entendu dire que la volatilité du pétrole brut confié aux wagons-citernes devrait

être testée, mais que vous n'en étiez pas encore là, bien que vous ayez déjà procédé à de tels transbordements.

Comment se fait-il que vos membres qui transportent votre produit n'aient pas fait ces vérifications à l'avance pour assurer que toutes ces questions soient réglées avant d'utiliser le système plutôt qu'après?

M. Greg Stringham: Je vous assure que tous les aspects du système de sécurité actuel sont couverts.

Ce que nous affirmons, c'est que des améliorations devront être apportées pour prévenir tout incident futur et veiller à ce que la sécurité soit à son maximum. Cela ne veut pas dire que rien n'est fait à ce chapitre à l'heure actuelle. Les tests sont déjà effectués, les règlements relatifs à l'emplacement des installations et à la sécurité du transport — que ce soit par train ou par oléoduc — existent déjà dans les procédures et les règlements en vigueur.

M. Ed Komarnicki: Lorsque vous allez dans une collectivité plus modeste et que vous jetez un coup d'oeil au plan d'intervention en cas d'urgence — surtout en ce qui concerne ces installations de transbordement —, vous êtes à même de constater qu'elles n'ont ni le savoir-faire ni la capacité nécessaires pour faire face à des incidents. Votre association ou vos membres ont-ils déjà examiné la possibilité de prévoir quelque chose pour la capacité de réponse de ces collectivités plus modestes où ils avaient l'intention de placer une installation?

M. David Pryce: Dans l'Ouest canadien, il y a un organisme financé conjointement par les producteurs qui s'appelle Western Canadian Spill Services. En fait, les organismes de réglementation de cette partie du pays exigent des sociétés qu'elles participent à ces services ou qu'elles disposent d'une capacité d'intervention distincte. L'organisme a des ramifications de manière à pouvoir répondre à tout incident éventuel. Il procède à des exercices ou à des tests de routine avec les entreprises et les organismes de réglementation dans le cadre de divers scénarios susceptibles de se produire dans ces collectivités.

M. Ed Komarnicki: Pour en revenir à ma question en matière de coûts — que j'ai estimés à des milliards de dollars, soit 10 ou 12 milliards —, je me demandais comment ces montants pouvaient être absorbés ou transférés. Si je vous ai bien compris, c'est une question de marché, et que ces coûts seront tout simplement intégrés aux opérations si vous constatez que ce moyen de transport est économique.

Le coût du remplacement des wagons DOT-111 ou de l'augmentation de la capacité des installations de transbordement pourrait-il être à ce point élevé pour que vous envisagiez d'autres moyens de transport que le rail?

M. Greg Stringham: Non. Comme je l'ai dit au début, environ 95 % des produits pétroliers que nous déplaçons à l'heure actuelle voyage par oléoducs. Le transport par train est relativement récent, et les nouveaux pipelines qui seront construits au Canada et vers nos marchés clés nous indiquent que l'oléoduc continuera d'être le principal moyen de transport. Le transport ferroviaire vise actuellement différents domaines, c'est donc un secteur en croissance. Mais de toute évidence, nous devons aller de l'avant et nous assurer de le faire de façon sécuritaire.

Pour ce qui est des coûts — je veux être très clair là-dessus —, attendu que le cours international du pétrole est régi par ce qui se passe dans le monde, tous les coûts associés à ces événements se reflètent nécessairement sur le coût payé par le producteur et sur le total des recettes générées compte tenu de la conjoncture. Alors, ce n'est pas comme si la facture est refilée aux consommateurs ou que les coûts sont absorbés par les compagnies ferroviaires ou autres. Ils font plutôt partie des choses que nous finissons par payer.

M. Ed Komarnicki: Alors...

Le président: En fait, votre temps est écoulé, monsieur Komarnicki. Je vais donc devoir passer à M. Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Aux fins de clarification, pour les besoins du compte-rendu et pour ceux qui pourraient nous regarder, en ce qui concerne la question qui portait sur l'information dont les municipalités disposaient ou dont elles disposent maintenant en cas d'incident, sachez qu'elles ont toujours eu accès — 24 heures par jour, 7 jours sur 7 — à CANUTEK, qui distribue des copies de manifestes. Tous les organismes d'intervention auraient été au courant de cela. Si un incident s'était produit, ils auraient su à quoi s'en tenir. L'ordre préventif 32 répond à la préoccupation de l'Association canadienne des chefs de pompiers, qui souhaitait obtenir les données historiques pour être en mesure de planifier sa formation et pour veiller à positionner d'avance les effectifs ou à se doter des moyens pour combattre les incendies de sources diverses en cas d'accident.

Ce besoin a bien sûr été reconnu par l'organisme de réglementation, mais aussi par Transport Canada, par l'Association canadienne des chefs de pompiers, ainsi que par la Fédération canadienne des municipalités, qui a salué l'ordre préventif 32. Or, j'ai une copie de cet ordre sous les yeux. On y trouve non seulement les renseignements historiques destinés aux responsables attirés de la planification des collectivités, mais aussi l'exigence de signaler dès que possible tout changement important ainsi qu'un système d'avis. La communication de cette information se fait désormais par les responsables attirés de la planification des collectivités et grâce au registre connexe. C'est un pas en avant. Nous sommes d'accord avec la Fédération canadienne des municipalités à cet égard, et je crois que les municipalités sont ravies de la démarche.

J'aimerais maintenant parler des tests et de la classification. De toute évidence, la volatilité du pétrole brut de la formation de Bakken varie, du moins plus que celle d'autres produits, comme le bitume dilué. Les témoins que nous avons ici aujourd'hui croient-ils que le pétrole brut de Bakken est intrinsèquement plus dangereux à transporter par train que le bitume dilué? Y aurait-il lieu de placer ces produits dans différentes catégories?

•(1035)

M. Bob Bleaney: Je peux commencer à répondre à cette question, puis je laisserai Dave prendre la relève.

La réponse courte est oui, le brut de Bakken s'avère plus volatil. Sa version brute a plus de fractions légères que les autres produits, et c'est d'ailleurs exactement pourquoi les tests sont suivis avec tant de précaution, pour veiller à ce que le produit soit surveillé de façon appropriée.

Je peux laisser Dave élaborer à ce sujet, si vous voulez.

M. Jeff Watson: Aussi rapidement que possible s'il vous plaît.

M. David Pryce: Bien sûr. Merci, Bob.

Oui. Nous croyons effectivement qu'il y a une différence de volatilité entre ces produits et qu'ils doivent, par conséquent, être

traités différemment. C'est la raison pour laquelle Transports Canada a prévu des règlements particuliers pour les différents groupes d'emballage. Alors, le fait de tenir compte de cela et d'appliquer la norme d'emballage la plus stricte à ces pétroles bruts de volatilité supérieure constitue, selon nous, une mesure de gestion appropriée.

M. Jeff Watson: Compte tenu de la recommandation émise par le Secrétariat du Conseil du Trésor à la suite de ce qui s'est produit à Lac-Mégantic, le ministre collabore avec un groupe de travail à l'élaboration de plans d'intervention d'urgence pour les pétroles bruts.

Appuyez-vous cette initiative? Croyez-vous qu'un seul plan d'intervention d'urgence suffira à couvrir toute la gamme de produits communément appelés pétroles bruts, ou s'il y a lieu de mettre au point plusieurs plans en fonction des caractéristiques chimiques des chargements?

M. Bob Bleaney: Pour ce qui est de planifier l'intervention d'urgence, nous croyons qu'un plan plus vaste sera en mesure de tenir compte de tous les aspects ayant trait à la nature des pétroles bruts.

Dave.

M. David Pryce: Je crois qu'il est important de nous assurer d'être au courant de la variété de produits qui existent et qui sont transportés. Nous sommes d'avis qu'un plan d'intervention d'urgence intégré ou un système d'intervention d'urgence intégré, voire les deux, est probablement le moyen le plus fiable et le plus efficace de gérer le déplacement des pétroles bruts. C'est d'ailleurs pourquoi nous avons fait appel à diverses associations.

M. Jeff Watson: Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur la proposition? Je crois, monsieur Bleaney, que c'était une proposition qui était dans votre exposé d'aujourd'hui, ce système national qui serait géré par les transporteurs. J'ai certaines questions à vous poser à ce sujet. S'agit-il de coordonner les expéditions et les ressources des compagnies ferroviaires au sein des régions afin d'être en mesure d'intervenir en cas d'incident? S'agit-il de faire passer la responsabilité, les ressources et le savoir-faire des expéditeurs aux compagnies ferroviaires par l'intermédiaire des plans d'intervention d'urgence? Qu'entend-on par ce système national et qui ferait quoi?

M. Bob Bleaney: L'intention est de faire en sorte que le transporteur qui connaît le mieux la façon de fonctionner de son système soit celui qui coordonne ou dirige l'ensemble du plan d'intervention. Le plan aurait cependant recours à toutes les ressources disponibles pour gérer les incidents possibles. Dave, peux-tu, s'il te plaît, parler plus en détail de cette question?

M. David Pryce: Nous sommes en pourparlers avec l'association des chemins de fer et l'Association canadienne des carburants, et nous échangerons avec qui que ce soit d'autre qui doit faire partie de la mise en place d'un système national. La gouvernance devra encore être établie, mais je crois que tout le monde a un rôle à jouer et une responsabilité à assumer en ce qui a trait à la conception de ce système, ainsi qu'à son financement et à son fonctionnement.

Pour ce qui est des transporteurs, il faut savoir que ce sont eux qui seront les premiers à savoir s'il y a un incident. Nous croyons par conséquent qu'ils seront les mieux placés pour sonner l'alarme, le cas échéant. Il est ici question d'une coalition des fonctions existantes gérée conjointement et regroupant les différents acteurs du milieu. Mais il nous faudra probablement bonifier ce qui existe à l'heure actuelle.

M. Jeff Watson: Comment vos compagnies contribueront-elles à ce système?

Le président: Désolé, monsieur Watson, mais votre temps est écoulé.

Il ne nous reste que quelques minutes. Je vais donc permettre à M. Mai et à Mme Young de poser une brève question chacun, ce qui laissera une minute pour la réponse.

• (1040)

[Français]

M. Hoang Mai: C'est parfait.

L'Union des municipalités du Québec a demandé qu'on prenne des mesures visant à réduire la vitesse des trains dans les zones urbaines.

Je sais qu'on a posé la question aux compagnies ferroviaires. De votre côté, avez-vous des réticences à l'égard de cette demande ou, au contraire, l'appuyez-vous? Quelles sont vos recommandations?

[Traduction]

Le président: Y a-t-il quelqu'un d'autre qui veut répondre à cela?

M. Bob Bleaney: Greg ou Dave, pourriez-vous répondre à cela brièvement, je vous prie?

M. David Pryce: Oui. Nous croyons qu'il est important de ne pas se limiter à la nature des produits et aux types de wagon. Il convient selon nous d'examiner également les pratiques opérationnelles des compagnies ferroviaires. Nous parlons ici de la vitesse, des itinéraires et de tous ces autres aspects qui devraient être pris en considération.

Le président: D'accord. Merci beaucoup.

Madame Young, une question brève, s'il vous plaît.

Mme Wai Young: Mardi dernier, nous avons reçu les représentants des compagnies de chemin de fer. Étant donné que nous planifions l'arrivée des nouveaux DOT-111, envisagez-vous de participer au processus ou pensez-vous même à diriger la planification urbaine connexe? Comme vous le savez, de nombreuses collectivités ont été érigées en fonction des voies ferrées, et beaucoup de vos installations de transbordement sont situées dans des villes ou à des endroits où elles ne devraient pas être, pour des raisons de sécurité. Y a-t-il une évaluation pancanadienne en cours relativement au déplacement de ces installations, ou travaillez-vous avec les villes pour planifier les choses autrement? Je tiens seulement à ce que ces aspects soient soulignés.

Le président: Y a-t-il quelqu'un qui veut dire quelque chose à ce sujet?

Monsieur Pryce.

M. David Pryce: Bien sûr. Nous pensons que cela serait une composante importante de l'initiative de planification de l'intervention d'urgence, ou des plans d'intervention d'urgence dont nous avons parlé. Il semble que vous avez aussi tenté de faire ressortir le problème d'empiètement inversé auquel nous faisons face dans tous les secteurs, et je crois qu'il est important que nous fassions attention à cela. Les règlements devront peut-être contenir des dispositions quant aux endroits où il sera possible de faire du développement ou de placer des installations. Je crois que nous devons aussi regarder cet aspect.

Mme Wai Young: Merci.

Le président: Monsieur Bleaney, je ne voulais pas vous couper la parole.

M. Bob Bleaney: Ce n'est rien.

Le président: C'est tout le temps que nous avons. Je veux remercier chacun d'entre vous d'avoir été parmi nous aujourd'hui, en personne ou par vidéoconférence.

[Français]

M. David McGuinty: Monsieur le président, j'aimerais poser une question en français.

La prochaine fois que nous recevrons des témoins par vidéoconférence, peut-on s'assurer qu'ils auront accès à l'interprétation, s'il vous plaît?

[Traduction]

Le président: En fait, ils y ont effectivement accès.

[Français]

M. David McGuinty: Cela me surprend, parce que M. Bleaney a été obligé d'interpréter la question à plusieurs reprises. Si j'ai mal compris, je m'en excuse.

[Traduction]

Le président: D'accord.

Peut-être que M. Bleaney n'a pas compris qu'il y avait accès.

Je souhaite un bon week-end à tous.

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>