



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 027 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 15 mai 2014

Président

M. Larry Miller

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

Le jeudi 15 mai 2014

• (0850)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): La séance est ouverte. Je remercie nos témoins de comparaître devant notre comité. Nous accueillons aujourd'hui des représentants de la Fédération canadienne des municipalités, la FCM, et des représentants de l'Office des transports du Canada. Tout le monde aura compris, d'après l'ordre du jour, que ce sont deux organisations bien différentes. L'un des deux groupes a demandé de faire sa déclaration liminaire et de répondre immédiatement après aux questions des députés, mais c'est un peu tard maintenant pour s'organiser, vu que certains députés auront certainement des questions à poser aux deux groupes en même temps, mais séparément, c'est clair.

Cela dit, nous allons commencer par la FCM, et je vais donner la parole à Mme Quinlan.

[Français]

Mme Pauline Quinlan (coprésidente, Groupe de travail municipal sur la sécurité ferroviaire nationale, mairesse, Ville de Bromont, Fédération canadienne des municipalités): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les membres du comité de l'invitation que vous avez lancée à la Fédération canadienne des municipalités à participer à la révision du régime canadien de sécurité des transports.

Je suis la mairesse de la Ville de Bromont, au Québec, et présidente du caucus du Québec de la Fédération canadienne des municipalités, le FCM. Je suis très heureuse d'être ici aujourd'hui pour représenter la FCM à titre de coprésidente du Groupe de travail municipal sur la sécurité ferroviaire nationale de la Fédération canadienne des municipalités.

Malheureusement, le président de la FCM, M. Claude Dauphin, était dans l'impossibilité d'être avec nous aujourd'hui. Il m'a donc demandé de vous transmettre ses regrets.

M'accompagne ici ce matin, M. Daniel Rubinstein, conseiller principal en politiques à la FCM en matière de sécurité ferroviaire et de transport des marchandises dangereuses. Il est le représentant de la FCM au Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses de même qu'au Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire. Je suis également accompagnée de M. Stéphane Énard-Chabot, notre conseiller juridique externe, qui a mené notre engagement en matière de responsabilité civile.

Alors que mes remarques se concentrent sur la responsabilité civile, conformément à l'ordre du jour de la réunion d'aujourd'hui, nous serions très heureux de saisir cette occasion pour répondre aux questions des membres du comité sur d'autres aspects du régime de sécurité ferroviaire au Canada, dont le partage d'informations, les plans d'intervention d'urgence, les normes des wagons-citernes et la nécessité de solides évaluations des risques par les sociétés

ferroviaires et ces sociétés qui expédient des marchandises dangereuses. Nous avons travaillé étroitement avec la ministre Raitt et les fonctionnaires de Transports Canada sur toutes ces questions.

Comme vous le savez peut-être, la Fédération canadienne des municipalités représente 90 % de la population du Canada, soit environ 2 000 municipalités d'un bout à l'autre du pays. Notre mission est de promouvoir et de protéger les intérêts de toutes les collectivités, qu'elles soient petites ou grandes, urbaines ou rurales, centrales ou éloignées, sur toutes les questions de politiques et de programmes de compétence fédérale.

La Fédération canadienne des municipalités soulève diverses questions relatives à la sécurité ferroviaire depuis des décennies. Elle a participé activement à un certain nombre d'initiatives entourant la sécurité ferroviaire, notamment au Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des matières dangereuses et également au Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire. Plus récemment, la FCM a joué un rôle clé dans la révision de la réglementation des passages à niveau effectués par Transports Canada.

Les membres de la FCM sont dans une position unique pour discuter de cette question. Les dirigeants locaux du Canada sont non seulement profondément engagés à assurer la sécurité des citoyens qu'ils représentent, mais ils sont également très conscients de l'importance du transport ferroviaire dans l'activité économique de leur collectivité.

Dans le sillage de la catastrophe ferroviaire qui a dévasté la ville de Lac-Mégantic, le président de la FCM a mis sur pied un groupe de travail sur la sécurité ferroviaire nationale composé de dirigeants municipaux de partout au Canada. Le groupe de travail a établi un certain nombre de priorités qui, de l'avis de la FCM, doivent être abordées afin d'améliorer la sécurité ferroviaire et de restaurer la confiance du public dans la sécurité du réseau ferroviaire canadien, en particulier en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses traversant toutes nos collectivités.

L'une des priorités établies par le groupe de travail consiste à s'assurer que tous les coûts résultant d'accidents ferroviaires sont assumés par l'industrie et, dans le sens le plus large du terme, ne sont pas refilés aux contribuables, particulièrement au niveau municipal.

[Traduction]

Cette année, la FCM a participé à deux consultations sur la question de la responsabilité civile. La première était organisée par l'Office des transports du Canada, dans le cadre de son examen du Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer; la deuxième était organisée par le ministère des Transports, dans le cadre de son examen exhaustif du régime de responsabilité civile et d'indemnisation pour le transport ferroviaire.

La position de la FCM au sujet de la nécessité de modifier le régime actuel d'indemnisation en cas d'accident ferroviaire repose sur plusieurs principes.

Premièrement, le régime doit prévoir une couverture complète et une indemnisation totale pour quiconque subit des préjudices pécuniaires ou matériels à la suite d'un accident de chemin de fer. Cela comprend les particuliers, les entreprises et les organismes publics comme les municipalités et tous les paliers de gouvernement.

Deuxièmement, le régime doit prévoir une couverture complète et une indemnisation totale pour les types de préjudices, y compris les dégâts causés à l'environnement.

Troisièmement, le régime doit prévoir une indemnisation quelle que soit la cause de l'accident, qu'il s'agisse d'un acte de négligence délibéré ou tout simplement d'un accident.

Quatrièmement, le régime doit se fonder sur le principe du pollueur-payeur, ce qui signifie que les sociétés qui utilisent le réseau ferroviaire pour transporter des marchandises ou qui bénéficient du transport de ces marchandises doivent contribuer aux coûts du régime.

Cinquièmement, n'importe quel régime d'assurance engendrera des coûts pour le secteur ferroviaire et ceux qui en dépendent pour leurs activités commerciales, mais celui qui sera retenu devra reconnaître le rôle essentiel que jouent les sociétés ferroviaires dans l'activité économique de l'ensemble du pays. Le nouveau régime devra donc être structuré de façon à ne pas compromettre la viabilité de ces sociétés, surtout celles qui exploitent des lignes courtes, car elles ont des ressources plus limitées que les sociétés ferroviaires de classe 1. Le régime devra également être structuré de façon à ne pas compromettre la compétitivité des innombrables entreprises qui dépendent du transport ferroviaire.

Enfin, l'obtention d'une indemnisation ne doit pas dépendre de la solvabilité ou de la survie de la société de chemin de fer impliquée dans l'accident à l'origine de la demande d'indemnisation.

Ces paramètres étant énoncés, la FCM recommande l'adoption d'un régime à deux niveaux. Le premier niveau s'appliquerait de préférence aux accidents qui se produisent plus fréquemment dans les opérations quotidiennes du réseau ferroviaire; il serait axé sur le marché et aurait principalement pour assise les règlements actuellement administrés par l'Office des transports du Canada. Le deuxième niveau s'appliquerait aux catastrophes, s'inspirerait du modèle actuellement en place pour le transport maritime, qui est financé non seulement par les transporteurs mais aussi par tous les maillons de la chaîne de distribution, notamment ceux qui font de l'importation, de la fabrication, de la distribution et du transport de produits dangereux.

● (0855)

[Français]

En ce qui concerne le premier niveau, nous avons recommandé à l'Office des transports du Canada que la liste des facteurs actuellement utilisée pour déterminer la pertinence de la couverture soit élargie de façon à y inclure la géographie, la topographie et les risques environnementaux spécifiques à l'endroit où une compagnie ferroviaire opère.

Il devrait également y avoir un renforcement du processus de transparence utilisé par l'Office des transports du Canada pour déterminer l'adéquation et la divulgation des montants d'assurances considérés suffisants pour chaque société ferroviaire.

La Fédération canadienne des municipalités recommande aussi que les lacunes contractuelles soient éliminées afin que les tiers innocents puissent recouvrer des dommages de la compagnie d'assurance en cas d'insolvabilité ou de faillite.

Que tous les contrats d'assurance nomment la Couronne dans le cadre d'une clause subrogatoire serait une option. Les compagnies ferroviaires devraient également être tenues de souscrire à des polices qui couvrent la déclaration tardive.

Enfin, nous soutenons la mise en vigueur d'exigences minimales obligatoires, mais nous croyons aussi qu'on devrait exiger des compagnies ferroviaires qu'elles achètent autant d'assurance que le marché privé leur permettra raisonnablement d'acheter. Dans les deux cas, il est essentiel que les exigences d'assurance reflètent la taille des opérations du transporteur, car il serait illogique d'imposer les mêmes exigences à une compagnie ferroviaire de courtes distances qu'à une société ferroviaire de classe 1.

[Traduction]

Même si l'on apporte ces améliorations au régime d'assurance général, le trésor public n'en restera pas moins l'assureur de fait en cas de catastrophe. Si une telle catastrophe se produit dans une zone très peuplée, il n'est pas du tout inconcevable que les dommages-intérêts soient supérieurs à la couverture actuelle des sociétés de chemin de fer de classe 1, laquelle, d'après ce que je sais, dépasse largement le milliard de dollars, aussi bien pour le CN que pour le CP.

Par conséquent, il faut créer un autre dispositif, au deuxième niveau, pour couvrir les préjudices matériels et pécuniaires causés par une catastrophe ferroviaire. La structure et l'envergure de ce dispositif devront faire l'objet d'autres consultations et d'autres analyses financières, mais la FCM recommande qu'il comporte les caractéristiques suivantes.

Premièrement, qu'il prenne la forme d'un droit ou d'une taxe de recouvrement des coûts, le dispositif devrait être financé par des cotisations de tout ce qui participe au transport ferroviaire de produits dangereux—les importateurs, les exportateurs, les courtiers, les producteurs, les acheteurs industriels et les transporteurs.

Deuxièmement, le dispositif devrait être accessible à quiconque a subi un préjudice causé par un accident ferroviaire — des particuliers, des entreprises, des organismes publics et les différents paliers de gouvernement.

Troisièmement, les indemnités payées en vertu de ce dispositif, par sinistre ou par demandeur, ne devraient pas être plafonnées.

Quatrièmement, le dispositif devrait être assorti d'un fonds d'urgence que les pouvoirs publics pourront utiliser immédiatement après un sinistre.

● (0900)

[Français]

La Fédération canadienne des municipalités a été heureuse de voir que le discours du Trône de l'an dernier comprenait l'engagement à exiger des expéditeurs et des sociétés ferroviaires qu'ils souscrivent à une assurance supplémentaire de façon à ce qu'ils soient tenus responsables.

Nous espérons que cet engagement clair se traduira par une approche de responsabilité civile à deux niveaux et que celle-ci permettra de relever les défis liés au fait de fournir une couverture pour les incidents catastrophiques tout en assurant la viabilité des compagnies ferroviaires de courtes distances, qui sont essentielles aux économies régionales partout au Canada.

Je remercie de nouveau le comité d'avoir permis à la Fédération canadienne des municipalités de partager son point de vue sur cette question extrêmement importante. Comme je l'ai mentionné au début de mon intervention, nous serons heureux de répondre aux questions relatives à tous les aspects de l'étude que fait le comité sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer.

Merci.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, madame Quinlan.

Je vais maintenant donner la parole à Mme Frid, pour 10 minutes.

Mme Nina Frid: Merci beaucoup, monsieur le président, membres du comité.

[Français]

Je m'appelle Nina Frid et je suis la directrice générale responsable du règlement des différends à l'Office des transports du Canada.

[Traduction]

Je suis accompagnée aujourd'hui de Liz Barker, avocate générale de l'office. Je vous remercie de me donner l'occasion de parler du rôle de l'office et en quoi il est lié à l'étude que vous avez entreprise.

Je vais commencer par vous dire quelques mots au sujet du rôle et du mandat de l'office. Nous sommes à la fois un tribunal administratif indépendant et un organisme de réglementation économique, au niveau fédéral, et notre compétence comprend les modes de transport ferroviaire, aérien et maritime, ainsi que leur accessibilité aux personnes souffrant d'une déficience, y compris le transport par autobus interprovincial.

J'ai apporté avec moi un exemplaire de la Loi sur les transports au Canada de 1996, qui est notre loi organique. Elle définit le mandat et la compétence de l'office, et ses responsabilités en matière d'application de la loi. L'article 5 énonce les objectifs de la politique nationale des transports, notamment la mise en place d'un système de transport national économique, efficient et accessible, qui respecte les normes de sécurité et qui contribue à la préservation de l'environnement. Cette politique doit également veiller à ce que la concurrence et les forces du marché soient les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces, et que l'on puisse recourir à des règlements et à des mesures publiques stratégiques pour obtenir des résultats que la concurrence et les forces du marché ne permettent pas d'atteindre de manière satisfaisante.

S'agissant du transport ferroviaire, l'office n'a compétence que sur les sociétés de chemin de fer de compétence fédérale. À l'heure actuelle, il y a 31 sociétés de chemin de fer fédérales en activité. Vous en trouverez la liste intégrale sur le site Web de l'office, car elle est accessible à tous. Dans cette liste, on retrouve les plus grandes sociétés de chemin de fer d'Amérique du Nord, comme le CN et le CP, la société de transport de passagers VIA Rail, ainsi que plusieurs petits opérateurs de lignes courtes.

À partir de quel moment une société ferroviaire devient-elle une entreprise fédérale? Elle le devient lorsque ses lignes traversent une frontière provinciale, territoriale ou internationale. Le Canadien National et le Canadien Pacifique en sont des exemples typiques. Leurs lignes traversent la frontière canado-américaine, par conséquent, elles sont fédérales. Si vous consultez la liste dont je viens de parler, sur le site Web, vous y verrez aussi la White Pass and Yukon Route Railway; elle y figure parce que ses lignes traversent la frontière entre la Colombie-Britannique et le Yukon.

Il y a aussi la catégorie des sociétés ferroviaires qui font partie intégrante d'une entreprise fédérale existante. C'est le cas, par exemple, de la CSX Intermodal Terminals Railway, qui fait partie intégrante de CSX Transportation, une grande société ferroviaire nord-américaine.

S'agissant des entreprises ferroviaires fédérales, l'office a plusieurs responsabilités. Il règle les conflits qui opposent des sociétés de chemin de fer et des expéditeurs au sujet du niveau de service, les conflits entre des sociétés ferroviaires et des citoyens au sujet du bruit et des vibrations des trains, et toute autre question pertinente. Pour ce faire, l'office a recours à toute une gamme de mécanismes, y compris la facilitation, la médiation, l'arbitrage et la décision arbitrale.

De plus — et c'est sans doute ce qui vous intéresse le plus —, l'office délivre les certificats d'aptitude dont les sociétés ferroviaires ont besoin pour fonctionner. L'office approuve la construction de voies ferrées, établit les tarifs des manœuvres terminales interrégionales, détermine le revenu admissible maximal pour le transport du grain de l'Ouest, et exécute un certain nombre d'autres fonctions.

L'office n'a aucune compétence en matière de sécurité des sociétés ferroviaires pour le transport des produits dangereux. Ce sont des questions qui relèvent de Transport Canada.

● (0905)

De par son rôle en matière de réglementation économique, l'office délivre des certificats d'aptitude pour la construction ou l'exploitation d'une société ferroviaire. C'est à ce niveau que nous sommes concernés par l'assurance responsabilité civile d'une société ferroviaire fédérale. Je m'explique.

Le paragraphe 90.(1) de la Loi sur les transports au Canada dispose que « Nul ne peut construire ou exploiter un chemin de fer sans être titulaire d'un certificat d'aptitude ».

Le paragraphe 92.(1) de la même loi dispose que:

L'Office délivre un certificat d'aptitude pour un projet de construction ou d'exploitation de chemin de fer s'il est convaincu que celui-ci bénéficiera de l'assurance responsabilité réglementaire.

Le paragraphe 92.(3) donne à l'office le pouvoir de prendre des règlements en ce qui concerne les certificats d'aptitude et l'assurance responsabilité civile des sociétés de chemin de fer.

Le paragraphe 94.(1) oblige le titulaire d'un certificat d'aptitude à aviser l'office par écrit et sans délai de l'annulation ou de la modification de sa police d'assurance responsabilité civile, ou de tout changement important de ses activités, auquel cas l'office doit vérifier que la couverture est suffisante.

Il est donc très clair que c'est à la société de chemin de fer et au titulaire du certificat d'aptitude qu'il incombe, de par la loi, d'informer l'office en temps et lieu. La loi permet également à l'office de suspendre ou d'annuler un certificat d'aptitude s'il estime que l'assurance responsabilité civile n'est plus suffisante. Comment détermine-t-on qu'elle n'est plus suffisante? Le Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer prévoit, ainsi que la loi... J'en ai apporté un exemplaire avec moi. Le règlement est affiché sur le site de l'office, il est donc accessible à tous. Conformément à ce règlement, l'office détermine que l'assurance est suffisante au moment où la société ferroviaire dépose une demande; on dit parfois que l'office examine ces demandes au cas par cas.

Étant donné la diversité des entreprises ferroviaires relevant de la compétence fédérale — avec, d'un côté, les grandes sociétés exploitant des lignes à l'échelle du continent nord-américain, comme le CN et le CP, et d'un autre côté, des entreprises saisonnières à vocation touristique —, il semble beaucoup plus raisonnable de vérifier, au cas par cas, que la police assurance est suffisante.

Le règlement ne fixe ni un minimum ni un maximum. Il énonce un certain nombre de facteurs que l'office doit prendre en considération et appliquer de façon cohérente chaque fois qu'il examine une demande et qu'il détermine si l'assurance responsabilité civile est suffisante. Tous ces facteurs sont énumérés dans le règlement, mais pour vous donner une idée, ils comprennent notamment le volume de trafic ferroviaire, l'étendue du réseau — il s'agit là du nombre de trains-milles (voyageurs et marchandises) —, les catégories de marchandises transportées, les types d'agglomérations desservies et la fiche de sécurité du demandeur.

Une police d'assurance responsabilité civile comporte généralement deux parties, l'affectation pour autoassurance, et un montant par sinistre et global. L'affectation pour autoassurance est le montant que la société ferroviaire doit payer au départ, avant que la compagnie d'assurances envoie un paiement en réponse à une réclamation. C'est un peu comme une franchise. L'office s'assure que la société ferroviaire a les moyens de payer cette affectation pour autoassurance. Le règlement oblige les sociétés de chemin de fer à fournir à l'office une confirmation écrite qu'elles ont pleinement informé l'assureur de la nature du projet de construction ou d'exploitation, des risques qui y sont associés et de tout autre risque relatif à la responsabilité civile. Le règlement oblige également les sociétés de chemin de fer à transmettre à l'office toute information pertinente.

• (0910)

Avant de délivrer un certificat d'aptitude à une société ferroviaire, l'office vérifie non seulement que la société a la capacité financière de payer l'affectation pour autoassurance, mais aussi que la compagnie d'assurances a la capacité financière de payer l'obligation de couverture prévue. L'office doit s'assurer que la couverture proposée est comparable à celle d'entreprises ferroviaires similaires. Le montant précis de la couverture d'assurance responsabilité civile de chaque société ferroviaire fédérale est confidentiel, de même que les renseignements financiers que les sociétés ferroviaires soumettent à l'office. Soit dit en passant, les sociétés de chemin de fer insistent sur le caractère confidentiel de ces renseignements, pour des raisons commerciales, face à leurs concurrents.

Le marché de l'assurance des sociétés de chemin de fer est très spécialisé, et il existe environ 30 à 40 sociétés dans le monde qui ont les moyens d'offrir ce genre de produit. Vu le niveau de tolérance au risque de leurs assureurs, les sociétés de chemin de fer n'ont pas beaucoup d'options pour obtenir une police d'assurance responsabi-

lité civile. Les assureurs gèrent leur exposition au risque en exigeant que la société de chemin de fer leur fournisse, au moment d'établir la police d'assurance, une liste détaillée des facteurs de risque, et surtout, sa fiche de sécurité.

Je crois savoir que le ministre des Transports et le ministère des Transports ont déjà pris et vont continuer de prendre des mesures pour accroître la sécurité du transport ferroviaire, mais comme je l'ai dit, ce dossier ne relève pas de l'office.

La tragédie causée par le déraillement du train de MMA à Lac-Mégantic, en juillet 2013, est la pire catastrophe ferroviaire de toute l'histoire du Canada. D'après les informations que l'office a reçues, les réclamations d'une société ferroviaire fédérale n'ont jamais, au cours des dix dernières années, dépassé les limites de leur assurance responsabilité civile.

Cela dit, la catastrophe de Lac-Mégantic a soulevé de graves questions, à tous les niveaux, y compris celle d'une assurance responsabilité civile suffisante pour couvrir des sinistres d'une telle envergure, surtout dans le cas de petits opérateurs. C'est la raison pour laquelle l'office a annoncé la tenue de consultations dans le cadre d'un examen exhaustif qui ont commencé l'automne dernier. Nous avons reçu des commentaires de 23 groupes de parties prenantes, y compris la FCM dont vous venez d'entendre la porte-parole. Nous en avons aussi reçu des expéditeurs, des sociétés ferroviaires de toutes tailles, et des assureurs. L'office a préparé une synopsis avant d'entreprendre une autre série de consultations, qui a généré huit autres soumissions. Cette deuxième ronde de consultations s'est terminée le 9 mai. Nous sommes maintenant en train d'analyser toutes ces informations et de préparer des recommandations. Nous participons activement à l'examen entrepris par nos collègues de Transports Canada. Le nôtre se limite au règlement et aux processus et procédures de l'office, tandis que celui de Transports Canada est beaucoup plus vaste.

Merci.

• (0915)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons passer aux questions. Monsieur Mai, vous avez sept minutes.

[Français]

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

Je remercie également les témoins d'être parmi nous aujourd'hui. Leurs témoignages contiennent beaucoup d'information très importante.

Je vais commencer par Mme Frid.

[Traduction]

Est-ce qu'un certificat d'aptitude a été accordé à MMA avant la catastrophe de Lac-Mégantic, et si oui, quand exactement?

Mme Nina Frid: Oui, un certificat d'aptitude lui a été délivré pour la première fois en 2002.

M. Hoang Mai: Et ensuite, vous le renouvelez? Est-ce que vous essayez, à ce moment-là, de vous renseigner sur ce qui se passe? Par exemple, nous savons que MMA ne respectait pas certaines règles, mais que Transports Canada ne lui infligeait pas d'amendes. Étiez-vous au courant?

Mme Nina Frid: Si j'ai bien compris votre question, je vous dirai que MMA a demandé à l'office de modifier son certificat d'aptitude. La dernière modification remonte à 2005, donc c'était avant la catastrophe.

M. Hoang Mai: Merci beaucoup.

[Français]

Je m'adresserai maintenant à Mme Quinlan. J'aimerais lui dire ce qu'elle fait au sein de la Fédération canadienne des municipalités est très apprécié. Lorsqu'un représentant de la fédération parle, tous les partis, et même le gouvernement, écoutent.

Je vous remercie personnellement du travail que vous faites en ce qui a trait à la sécurité ferroviaire. Je sais qu'il s'agit d'un enjeu très important pour vous.

J'aimerais poser des questions générales à la FCM. Mes collègues aborderont les questions liées aux assurances. Quels sont les enjeux qui n'ont pas été touchés par les mesures prises jusqu'à maintenant? Que pourrait-on faire pour améliorer davantage la sécurité ferroviaire?

Mme Pauline Quinlan: En fait, nous avons trois priorités. Il s'agit de mieux informer nos premiers répondants, d'assurer la sécurité de tous les équipements et infrastructures et de s'assurer que des assurances peuvent couvrir tout incident ou accident. Je dois dire que, relativement à ces trois préoccupations, beaucoup de progrès a été accompli. Bien sûr, il reste encore beaucoup de travail à faire. Nous sommes ici ce matin pour démontrer qu'en matière d'assurances, nous sommes extrêmement préoccupés et nous considérons que le personnel de la FCM doit aussi prendre part aux consultations pour représenter la voix des municipalités.

● (0920)

M. Hoang Mai: Vous venez de mentionner que vous aimeriez être mieux informés. La transparence est importante pour tout le monde, surtout pour les municipalités et les premiers répondants. La population a également besoin d'être rassurée, surtout après ce qui s'est passé dernièrement.

Pensez-vous que les municipalités devraient en être informées des défauts des compagnies ferroviaires ou des défauts perçus par Transports Canada?

Mme Pauline Quinlan: Doit-on dire à la population quelles sont les matières transportées sur les rails qui traversent nos municipalités? Je pense que ce qui est de première importance, c'est d'informer les premiers répondants et que, s'il y a des modifications quant aux produits transportés, nous devons immédiatement en être informés. Nous en avons eu l'assurance.

Quant à la population, je pense qu'il faudra être de plus en plus transparent. Toutefois, la première étape, c'est de s'assurer que nos premiers répondants sont formés et en mesure de réagir à quelque incident que ce soit.

[Traduction]

M. Daniel Rubinstein (conseiller principal en politiques, Fédération canadienne des municipalités): Permettez-moi d'ajouter ceci aux commentaires de Mme Quinlan. Il y a aussi toute la question de la divulgation des graves manquements à la sécurité ferroviaire. Nous en discutons avec Transports Canada pour savoir quelle est la meilleure façon de s'y prendre, afin de savoir, le cas échéant, quelles mesures d'urgence il convient de planifier.

[Français]

M. Hoang Mai: Pourriez-vous nous donner un exemple? Ce que l'on constate ou ce que l'on entend, c'est que les municipalités

devaient passer par la Loi sur l'accès à l'information pour connaître les défauts de sécurité. C'est un peu ridicule quand on doit être bien informé.

Pouvez-vous nous donner des exemples concrets de cas où l'information n'a pas été transmise? Comment cela pourrait-il aider une municipalité de savoir si une compagnie a des problèmes de sécurité quand Transports Canada le sait?

[Traduction]

M. Daniel Rubinstein: Je vais vous donner un exemple. Après la catastrophe de Lac-Mégantic, certaines collectivités avoisinantes ont cherché à se renseigner sur la qualité du réseau local, et on leur a dit de présenter une demande d'accès à l'AIPRP. Nous estimons, quant à nous, qu'il devrait y avoir un seuil préétabli, à partir duquel il devrait être obligatoire d'informer les gens. Ça peut être un défaut d'un pont ou un ordre de limitation de vitesse sur la voie. Ce sont là des pratiques d'exploitation courantes dont Transports Canada est tenu informé, mais nous devrions en être informés aussi.

[Français]

M. Stéphane Émard-Chabot (conseiller juridique, Fédération canadienne des municipalités): J'aimerais ajouter que Transports Canada, dans le cadre de ses inspections, va aussi émettre des ordonnances, mais la plupart des décisions opérationnelles, qu'elles concernent une limitation de vitesse ou la fermeture d'un tronçon en raison de travaux, sont prises par les compagnies de chemin de fer. Ces compagnies doivent en aviser Transports Canada quand elles décident, par exemple, de réduire temporairement la vitesse sur un tronçon pendant qu'elles font des travaux.

Ce genre d'information circule déjà entre les compagnies ferroviaires et le ministère. Nous sommes en train de discuter s'il y aurait moyen de faire part de ces renseignements aux municipalités, afin que les premiers répondants puissent se préparer quand il y a des travaux ou une déféctuosité relevée par la compagnie de chemin de fer. Il faut que les premiers répondants puissent mettre leurs plans à jour et se préparer en conséquence.

M. Hoang Mai: Quelles mesures additionnelles les compagnies ferroviaires devraient-elles prendre pour réduire les risques qui pèsent sur les communautés?

[Traduction]

M. Daniel Rubinstein: Justement, l'ordre préventif ministériel qui a été publié il y a quelques semaines oblige les sociétés ferroviaires à faire des évaluations de risque détaillées. J'ai le document avec moi. Les obligations qu'il énonce sont des choses que nous réclamons depuis longtemps: la capacité d'intervention d'urgence sur cet itinéraire, les zones présentant des risques particuliers, la densité de population, les catégories de passage à niveau, etc. Ce sont des facteurs qui peuvent aggraver les risques pour nos collectivités. Nous pensons qu'il est tout à fait normal que les sociétés de chemin de fer fassent des évaluations des risques, afin que nous puissions faire confiance au système, et qu'elles prennent des mesures pour atténuer ces risques. Il ne suffit pas de réduire la vitesse, il faut aussi prendre des mesures dans les zones critiques.

● (0925)

Le président: Merci.

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

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

Je salue tous les témoins et je les remercie de comparaître devant notre comité.

J'ai écouté vos déclarations avec beaucoup d'attention, notamment la proposition en cinq ou six points de la FCM, dont vous discutez sans doute avec la ministre et le ministère des Transports.

Est-ce que ces discussions sont publiques? Le public peut-il y participer? Peut-il suivre le débat, voir les commentaires, prendre connaissance des documents?

M. Daniel Rubinstein: S'agissant de l'examen entrepris par l'OTC, toutes les soumissions...

M. David McGuinty: Pas l'examen de l'OTC, le groupe de travail FCM-Transports Canada dont Mme Quinlan a parlé tout à l'heure. Est-ce que c'est public?

M. Daniel Rubinstein: S'agissant du dossier de l'assurance responsabilité civile, nous en discutons à la fois dans le cadre de l'examen de l'OTC et dans le cadre des consultations menées par Transports Canada. Nous avons eu une rencontre bilatérale avec Transports Canada et nous leur avons soumis nos commentaires. Il leur reste maintenant à décider de la politique qu'ils veulent mettre en place.

M. David McGuinty: Bien. Donc, jusqu'à présent, ce n'était pas public. Je ne peux pas savoir ce qui s'est dit entre la FCM et Transports Canada, n'est-ce pas?

M. Stéphane Émard-Chabot: Au sujet de l'assurance responsabilité civile, le seul dialogue qui a eu lieu est celui qui s'est produit dans le cadre de l'examen de l'OTC, et c'était en quelque sorte une première mise au point pour que nous sachions ce que faisait chaque secteur du gouvernement. Ensuite, nous avons tout simplement soumis un document, et c'est là où nous en sommes pour l'instant, en ce qui concerne l'assurance responsabilité civile.

M. David McGuinty: Je comprends.

On a parlé de la proposition de la FCM, de l'examen de l'OTC, mais la question que je me pose — que nous décidions d'instaurer un régime à deux niveaux ou que l'OTC augmente la couverture d'assurance responsabilité civile —, c'est que, maintenant que tout ce travail a été fait et que toutes ces propositions ont été présentées, il faudrait s'assurer que Transports Canada fait bien ce qu'il est censé faire, non? L'étude porte sur la sécurité ferroviaire et sur les systèmes de gestion de la sécurité. Les représentants de l'OTC nous ont bien dit dans leur témoignage que l'office n'était pas responsable de la sécurité ferroviaire, que ça relevait de Transports-Canada, n'est-ce pas? La FCM n'est pas responsable, et les municipalités non plus, de la sécurité ferroviaire et des systèmes de gestion de la sécurité.

Tout ce que fait l'OTC, dans le cadre des responsabilités que lui confère sa loi organique, et toutes les propositions de la FCM, tout ça présuppose que Transports Canada fait bien son travail en tant qu'organisme chargé de prendre des règlements et de faire respecter les normes. C'est bien ça votre prémisses de départ?

[Français]

Mme Pauline Quinlan: Monsieur McGuinty, j'aimerais ajouter quelque chose. Un groupe de travail a été mis sur pied par la Fédération canadienne des municipalités afin d'examiner la question du transport ferroviaire. Il représente des municipalités de partout au Canada. Nous avons fait beaucoup de travaux depuis l'été dernier. À trois reprises, Mme la ministre Raitt est venue participer à nos travaux.

M. David McGuinty: Excusez-moi, mais je dois vous interrompre, car ce n'était pas exactement ma question.

[Traduction]

Je vais répéter ma question pour la gouverne de mes collègues d'en face. La proposition de la FCM ne part-elle pas du principe que Transport Canada fait bien son travail en ce qui concerne l'application de la loi, les vérifications, les inspections et la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité?

M. Daniel Rubinstein: Nous ne faisons pas de suppositions. Les problèmes sont distincts. Lorsque nous avons énoncé, l'été dernier, nos priorités en matière de sécurité ferroviaire, nous avons dit: s'il y a une urgence, que faut-il faire? S'il y a une urgence, qui va payer? Et ensuite, mais c'est tout aussi important, quelles mesures de prévention peut-on adopter? Ce sont deux questions distinctes, et nous ne cherchons pas à les mélanger.

M. David McGuinty: L'OTC et la FCM ont-ils lu le rapport du vérificateur général du Canada de l'automne dernier, au sujet de la sécurité ferroviaire?

● (0930)

M. Daniel Rubinstein: Oui.

M. David McGuinty: Bien. Que pense la FCM des conclusions du vérificateur général en ce qui concerne Transports-Canada? Il dit, par exemple, qu'il n'arrive pas à déterminer si un vrai système de gestion des risques a été mis en place. Au sujet des inspections et des vérifications, il dit que 25 % des vérifications prévues ont pu être faites. Il ajoute que, même si Transports Canada et le gouvernement prétendent n'avoir besoin que de 20 inspecteurs, ils n'en ont que 10 pour faire les vérifications de conformité, effectuer les inspections, et surveiller 31 sociétés de chemin de fer, plus 37 autres nouvelles.

Le vérificateur général nous dit noir sur blanc que ces vérifications ne se font pas, et c'est sans doute le personnage le plus digne de confiance qui le dit, ce n'est ni l'OCT ni la FCM, et encore moins Transports Canada et sa ministre. Nous n'avons pas la capacité de mettre en place des SGS. La FCM et l'OCT ont certainement quelque chose à dire là-dessus. Si vous proposez un régime à deux niveaux pour l'assurance responsabilité civile, si vous proposez le principe du pollueur-payeur, si vous proposez une clause disculpatoire générale intitulée l'économie des expéditeurs et l'économie des sociétés ferroviaires, comme vous le dites à la fin de votre déclaration liminaire, vous supposez manifestement que Transports Canada fait bien son travail. Est-ce que je me trompe? Est-ce que les Canadiens ont tort de supposer que Transport Canada fait bien son travail?

M. Daniel Rubinstein: De notre point de vue, il est évidemment indispensable d'exercer une surveillance rigoureuse. Je suis sûr que tout le monde serait d'accord avec moi, dans le secteur des transports. La ministre a dit que les statistiques du dernier rapport du vérificateur général doivent s'améliorer, et c'est ce que nous escomptons.

M. David McGuinty: C'est ce que j'escompte aussi. C'est la raison pour laquelle j'ai écrit au vérificateur général, après avoir obtenu de Transports Canada le nombre précis d'inspecteurs qualifiés. Le vérificateur général m'a répondu en ces termes:

Nous ne pouvons pas vous donner la moindre assurance quant aux informations qui ont récemment été fournies par les fonctionnaires de Transports Canada.

Si je fais partie de la FCM et que je représente des centaines, voire des milliers, de municipalités, de villes et de villages, n'est-il pas de mon devoir, avant de proposer des modifications au régime d'assurance responsabilité civile, de m'assurer que Transports Canada, de par ses responsabilités nationales en matière de réglementation, d'application de la loi, d'inspection et de vérification, fait bien son travail? N'est-il pas de mon devoir d'en avoir la preuve, dans l'intérêt des municipalités que je représente, vu ce qui est arrivé à Lac-Mégantic?

Le président: Votre temps est écoulé, mais nous allons permettre au témoin de répondre.

M. Daniel Rubinstein: Vous savez, toutes ces questions sont examinées en parallèle. Nous continuons de réclamer des règlements plus normatifs pour cette industrie. Les inspections, c'est important, mais il faut aussi commencer par le régime de réglementation. Nous ne sommes pas des spécialistes en SGS. J'ai lu toutes les délibérations de votre comité, et tous les témoins ont dit qu'ils n'en avaient jamais vu un. C'est pour ça que nous demandons que les règlements soient plus normatifs. Nous réclamons aussi des choses qui, comme le nouvel arrêté sur l'évaluation des risques, contribueront à la sécurité de nos collectivités. Ce que vous avez dit est important, mais il faut que toutes ces questions soient traitées en parallèle.

Le président: Merci.

Monsieur Watson, vous avez sept minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président. Je remercie les témoins de comparaître devant notre comité.

J'aimerais dire à l'intention de ceux qui suivent nos délibérations que c'est M. McGuinty qui a lourdement insisté pour avoir une réunion sur le régime d'assurance responsabilité civile. Or, il vient de gaspiller ses sept minutes à discuter du rapport du vérificateur général et n'a pas posé une seule question sur l'assurance responsabilité civile...

Aux fins du compte rendu, je tiens à préciser que, lorsqu'il a comparu devant le Comité des comptes publics, ce que le vérificateur général a dit, c'est qu'il ne pourrait pas donner de précisions sur les progrès réalisés par Transports-Canada avant sa prochaine vérification de suivi. M. McGuinty aurait dû lire le reste de la citation, qui figurait certainement dans la lettre.

Je m'adresse maintenant à nos témoins. J'aimerais parler de l'Ordre préventif n° 32. La FCM a participé, tout comme l'Association canadienne des chefs de pompiers, à des discussions avec les sociétés ferroviaires fédérales. Approuvez-vous l'Ordre n° 32, qui prévoit essentiellement trois choses. Premièrement, la création d'un registre des agents désignés de la planification des mesures d'urgence de chaque municipalité. Deuxièmement, l'obligation pour les sociétés de chemin de fer de fournir aux municipalités concernées des données globales sur les produits dangereux qui traversent leur territoire. Et troisièmement, la divulgation confidentielle de ces informations aux municipalités et agents concernés.

M. Daniel Rubinstein: Absolument. Je vais être plus précis. Ce que contient l'Ordre préventif n° 32, c'est ce que nous avons réclamé. Nous avons fait des propositions, de concert avec les chefs des pompiers, et nous sommes heureux que le gouvernement ait mises en oeuvre.

Il y a une chose que vous n'avez pas mentionnée, et qui est une source d'inquiétude pour certains de nos membres. Je sais que vous en avez parlé dans votre comité. Il s'agit de la nécessité d'avoir des

informations en temps réel. Je vais vous expliquer de quoi il retourne, comme je l'ai fait devant mon conseil d'administration.

S'agissant de la planification d'urgence, les chefs des pompiers nous ont dit qu'avant la catastrophe de Lac-Mégantic, ils n'avaient pas accès à des informations techniques détaillées. Je ne parle pas d'un simple avis disant « nous transportons des produits chimiques sur cette ligne », mais d'une liste détaillée, indiquant le nom des produits, le numéro UN, et les quantités. C'est ce que prévoit l'Ordre préventif n° 32.

Il arrive toutefois aux opérateurs de lignes courtes, comme MMA à Lac-Mégantic, de transporter ce genre de produits pour la première fois, et nous avons estimé qu'on ne pouvait pas attendre. C'est la raison pour laquelle l'Ordre préventif n° 32 oblige ces sociétés à fournir ces informations immédiatement.

● (0935)

M. Jeff Watson: Quand il y a des changements importants...

M. Daniel Rubinstein: Exactement.

M. Jeff Watson: C'est exact.

Les députés de l'opposition n'ont pas encore eu l'occasion de le réclamer, mais au cours des réunions précédentes, ils ont dit et répété qu'un préavis devrait être nécessaire. L'Association canadienne des chefs des pompiers n'est pas d'accord. Ils estiment que, pour la planification des mesures d'urgence, ce genre d'informations est futile et inutile, ce sont les mots qu'ils ont employés.

La FCM est-elle d'avis qu'un préavis est nécessaire?

M. Daniel Rubinstein: Nous continuons de penser que l'Ordre préventif n° 32 répond aux besoins en matière de planification des mesures d'urgence. Quand l'urgence se produit, c'est une autre affaire.

Je sais que l'ACCP a examiné la question. Les pompiers appellent CANUTEC. CANUTEC a reçu de la société ferroviaire la composition du train et la fiche signalétique des produits transportés, mais ça ne se fait pas en temps réel ni de façon très efficace.

M. Jeff Watson: Mais vous n'êtes pas prêt à dire que l'Ordre préventif 32 comporte des lacunes?

M. Daniel Rubinstein: Nous estimons qu'il répond aux besoins que nous avons identifiés lorsque nous l'avons réclamé.

Cela dit, c'est un ordre provisoire, d'une durée de trois ans. Nous verrons bien s'il y a des problèmes systémiques qui persistent, et nous ferons alors des suggestions, mais ce nouvel ordre vient tout juste d'être publié et nous pensons qu'il répondra aux besoins que nous avons identifiés.

M. Jeff Watson: Avant de parler de responsabilité civile, j'aimerais vous demander de nous dire si vous avez de bonnes relations avec le ministère et la ministre Raitt?

Mme Pauline Quinlan: Juste après la catastrophe, nous leur avons fait part de nos inquiétudes, et la ministre nous a assuré que le gouvernement allait collaborer avec notre comité de la sécurité ferroviaire.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avons eu le plaisir d'accueillir la ministre à nos réunions. Elle a écouté nos doléances, ainsi que nos commentaires de satisfaction lorsque des mesures ont été prises. Nous espérons que cette relation va se poursuivre. Nous savons que la ministre Raitt envisage de venir à la conférence annuelle de la FCM à Niagara, et c'est très important pour nous d'avoir la possibilité de lui faire part de nos inquiétudes et aussi de notre satisfaction.

Les choses progressent, mais il va falloir du temps pour que ça soit parfait. Il faudrait que tout le monde s'engage dans la voie que nous recommandons.

M. Jeff Watson: J'espère que cette bonne relation va favoriser l'amélioration de notre système de sécurité.

S'agissant de responsabilité civile, vous avez fait une comparaison avec le régime en vigueur dans les transports maritimes, en disant que le régime des transports ferroviaires devrait être similaire.

Une fois que nous aurons ratifié le projet de loi C-3 sur les substances nocives et potentiellement dangereuses, le secteur maritime aura accès à un fonds international.

Pour le pétrole brut, les transporteurs maritimes auront accès à un fonds international et, en plus, à une caisse nationale d'indemnisation.

Le transport ferroviaire, en revanche, n'est pas aussi globalisé, et quand vous faites une comparaison avec le transport maritime, je suppose que vous voulez parler d'une caisse d'indemnisation, et pas d'un fonds international. C'est bien la position de la FCM?

M. Stéphane Énard-Chabot: C'est exact. Ces deux modes de transport fonctionnent bien sûr différemment à l'échelle mondiale, et la comparaison est un peu bancal car il n'y a pas d'organisation internationale qui régleme l'ensemble du secteur ferroviaire. Mais de la même façon qu'il existe un fonds de contingence en cas de catastrophe marine, on pourrait en avoir un pour les catastrophes ferroviaires.

M. Jeff Watson: Je m'adresse à la porte-parole de l'OTC. La description que vous faites du régime d'assurance fait penser à une police d'assurance maison. C'est comme si on prenait une assurance avec une franchise élevée. Je vous remercie d'avoir expliqué comment fonctionne en fait l'autoassurance.

Les sociétés de chemin de fer nous ont dit qu'étant donné les sommes qu'elles doivent déjà mobiliser pour les assurances, elles n'ont pas les moyens de s'assurer davantage. Est-ce que l'OTC partage cet avis? Quelle est la couverture totale qui est offerte aux sociétés ferroviaires, à l'échelle mondiale? J'aimerais aussi savoir pour quel montant de responsabilité civile elles devraient se faire assurer?

• (0940)

Mme Nina Frid: Je vais essayer de répondre à chacune de vos questions, car il y en a plusieurs.

S'agissant des couvertures, les sociétés de classe 1 s'assurent pour plus de 1 milliard de dollars. C'est beaucoup, et c'est généralement considéré, dans l'industrie, comme suffisant.

Nous avons appris, au cours des consultations, que le marché des assurances pour les opérateurs de lignes courtes est plus difficile, et que toutes les polices disponibles sont accaparées par les sociétés de classe 1, en Amérique du Nord. Mais je dois aussi préciser que...

M. Jeff Watson: Vous voulez dire que les sociétés ferroviaires n'ont pas les moyens de s'assurer davantage, au cas où on les y obligerait?

Mme Nina Frid: C'est en effet ce que nous avons entendu.

Le président: Monsieur Watson, votre temps est écoulé.

M. Jeff Watson: C'est ce que vous avez entendu.

Mme Nina Frid: Oui.

M. Jeff Watson: Mais vous ne savez pas si c'est vrai.

Mme Nina Frid: Non, car nous n'avons pas compétence sur les compagnies d'assurances. Nous avons invité les gens à nous faire part de leurs points de vue, et c'est ce qu'ils nous ont dit.

Le président: Merci.

Monsieur Braid, vous avez sept minutes.

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

Je remercie tous les témoins de comparaître devant notre comité.

La FCM et l'OTC nous ont présenté des exposés fort intéressants, précisément sur la question qui nous intéresse, à savoir comment nous pouvons améliorer le régime d'assurance responsabilité civile et d'indemnisation. Comme vous le savez, Transports Canada a entrepris un examen exhaustif du régime d'assurance responsabilité civile et d'indemnisation, par conséquent vos témoignages nous sont très utiles.

Madame Frid, je vais vous poser une première question. Vous avez indiqué dans votre déclaration liminaire que les polices d'assurance responsabilité civile des sociétés ferroviaires sont actuellement confidentielles. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi il en est ainsi?

Mme Nina Frid: La société ferroviaire fournit des renseignements financiers détaillés à l'office, pas seulement pour la vérification de sa couverture d'assurance et de ses opérations. L'office établit les coûts, les tarifs, etc., si bien que nous avons accès à des renseignements financiers détaillés sur les sociétés. Elles ont le droit de réclamer que ces renseignements restent confidentiels, sous prétexte que leur divulgation nuirait à leur rentabilité commerciale. Face à leurs concurrents nord-américains, elles ont besoin de se protéger, et c'est pour ça qu'elles veulent que ces renseignements restent confidentiels.

M. Peter Braid: De façon générale, l'affectation pour auto-assurance représente quel pourcentage de la police globale? Le savez-vous?

Mme Nina Frid: J'ai apporté avec moi quelques notes pour m'aider à répondre à vos questions. Je n'ai pas les pourcentages exacts, mais je peux vous dire que pour les sociétés de classe 1, l'affectation pour autoassurance représente un montant important. Ça peut représenter entre 10 et 25 %.

M. Peter Braid: C'est intéressant. Merci.

Madame Quinlan, pourriez-vous en quelque sorte récapituler un peu les choses pour nous? Votre déclaration liminaire était très détaillée, et elle était assortie de propositions précises.

En quelques mots, en quoi le régime actuel d'assurance responsabilité civile et d'indemnisation est-il différent de ce que vous proposez?

• (0945)

Mme Pauline Quinlan: Après ce qui s'est produit à Lac-Mégantic, nous avons constaté que les sociétés non classées n'avaient pas une couverture suffisante — les sociétés de classe 1 comme le CN et le CP —, et nous avons donc estimé qu'il fallait que la responsabilité soit mieux définie en cas de sinistres. Mais ce que nous disons aujourd'hui, c'est qu'il faut trouver un moyen pour que les citoyens touchés par la catastrophe, comme ceux de Lac-Mégantic, ou un quelconque palier de gouvernement n'aient pas à payer la facture.

Voilà ce que nous disons. Nous demandons à ceux qui travaillent pour nous à la FCM de trouver un moyen pour que, si une telle catastrophe se reproduit, ce soit les sociétés ferroviaires et les fabricants des produits transportés qui soient tenus responsables. C'est ce que nous avons dit dans notre déclaration liminaire. C'est une responsabilité qui doit être partagée, mais pas aux dépens des citoyens.

M. Peter Braid: C'était ma deuxième question.

Pourquoi à votre avis la police d'assurance devrait-elle être financée par tous les maillons de la chaîne de transport? Pourquoi est-ce important? Et de quoi ça aurait l'air?

Mme Pauline Quinlan: Je vais demander à Stéphane de répondre à cette question plus technique.

M. Stéphane Émard-Chabot: En un mot, on en revient toujours au critère d'une couverture suffisante. Suffisante pour quoi? En y réfléchissant bien, nous en sommes venus à la conclusion que le système en place et géré par l'OTC peut certes être amélioré à certains égards, mais qu'il permet une couverture suffisante pour les opérations quotidiennes.

Par contre, il n'y a rien de prévu en cas de catastrophe. Pourquoi le régime devrait-il être financé par tous les maillons de la chaîne? Tout simplement parce que c'est un risque sociétal. Les transports, l'utilisation de produits dangereux sont des activités auxquelles nous participons tous, dont nous profitons tous. Le risque est généré par l'ensemble du secteur, pas seulement par ceux qui transportent les marchandises. En fait, les transporteurs vous diront qu'ils ne savent pas nécessairement si les produits qu'ils transportent sont bien emballés. Ils ne peuvent pas être sûrs à 100 % que l'expéditeur, l'importateur ou le courtier leur dit la vérité sur la nature de la cargaison ou sur les caractéristiques des produits. Il nous paraît normal, au niveau des politiques publiques, qu'on oblige tous ceux qui contribuent au risque — c'est le principe du pollueur-payeur — de cotiser à ce fonds ou de reconnaître qu'ils ont un rôle à jouer.

Il y a donc le critère des politiques publiques et le critère financier et économique. Si vous rejetez tout le fardeau sur les transporteurs, c'est-à-dire les sociétés ferroviaires, la plupart des opérateurs de lignes courtes ne pourront pas l'assumer. Ils ne peuvent pas s'assurer davantage, car le marché a ses limites. Le marché ne couvrira pas la catastrophe de Lac-Mégantic. Le marché ne couvrira pas Mississauga ni, Dieu nous en garde, la prochaine catastrophe qui se produira dans 40 ans. Si nous reconnaissons en tant que société que cela ne doit pas être financé par les deniers publics, contrairement à ce qui se passe pour Lac-Mégantic, nous devons alors mettre en place un système que le secteur sera en mesure de supporter. Nous avons pensé qu'en répartissant le fardeau, il semblerait moins lourd, économiquement parlant. Ça se justifie aussi comme politique publique.

M. Peter Braid: Vous avez parlé d'un fonds d'urgence, à la fin de votre déclaration, madame Quinlan. À quoi servirait-il? Et qui le financerait?

Mme Pauline Quinlan: Je vais demander à Stéphane de vous répondre.

M. Stéphane Émard-Chabot: Je vais être bref, encore une fois. C'est une proposition qui est ressortie des recommandations d'un rapport récent sur l'amélioration du régime d'assurance du secteur maritime, et il s'agit d'argent immédiatement disponible pour les premiers intervenants, afin de leur permettre de faire leur travail. Une petite municipalité comme Lac-Mégantic n'a pas des réserves importantes, et si elle doit faire face à une catastrophe, elle n'a tout simplement pas les moyens de commencer à faire des chèques à tous

ceux qui sont là pour porter secours. C'est tout simple. C'est un fonds accessible immédiatement aux pouvoirs publics, dès qu'il faut héberger des gens, les déplacer, bref, répondre à une urgence.

Ça fait partie du fonds, ce n'est pas un ajout. Nous disons simplement que, si nous créons un fonds de ce genre, il faut qu'il y ait un mécanisme qui permette aux pouvoirs publics de l'utiliser sans devoir attendre.

• (0950)

M. Peter Braid: Juste une question: qui finance ce fonds?

M. Stéphane Émard-Chabot: Ça fait partie du fonds pour les catastrophes, qui est alimenté par tous les maillons de la chaîne.

M. Peter Braid: Tous les maillons de la chaîne cotisent?

M. Stéphane Émard-Chabot: C'est ça.

M. Peter Braid: Merci.

Le président: Merci.

Madame Morin, vous disposez de cinq minutes.

[Français]

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

Je remercie nos témoins d'être ici.

Madame Frid, je voudrais savoir très précisément quels facteurs l'Office des transports du Canada considère quand il émet des certificats.

Mme Nina Frid: Oui, avec plaisir. Je vous remercie de votre question.

Les facteurs sont établis dans le Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer. On y dit qu'il y a trois groupes de facteurs: les blessures et décès causés à des tiers, y compris les passagers; les dommages matériels occasionnés à des tiers, à l'exclusion des dommages aux cargaisons; et les risques de pollution désignés.

Vous pouvez avoir le règlement si vous voulez.

De plus, le règlement établit 10 facteurs très précis, soit le nombre de voyageurs, le nombre de trains-milles, le volume de trafic ferroviaire...

Mme Isabelle Morin: Je suis désolée mais, puisque j'y aurai accès, je préfère poursuivre en posant ma prochaine question.

J'imagine que ces facteurs peuvent changer avec le temps. Qu'est-ce qui fait qu'après avoir donné, en 2002, le certificat d'aptitude à MMA il n'y ait jamais eu de renouvellement ou de révision de ce certificat? L'office a-t-il l'obligation de revoir ce qui se passe après un certain temps? On sait que la compagnie peut évoluer.

Est-ce, encore une fois, de l'autoréglementation et est-ce à la compagnie de vous aviser qu'elle a changé? Ne serait-il pas plus sécuritaire que l'Office fasse lui-même une révision?

Mme Nina Frid: Comme vous l'avez dit, en vertu de la loi, la compagnie ferroviaire a l'obligation d'aviser l'Office des transports du Canada.

Mme Isabelle Morin: C'est donc encore un processus d'autoréglementation qui peut mener à des accidents. C'est dommage.

Madame Quinlan, vous avez mentionné vouloir plus de transparence pour déterminer l'adéquation en ce qui a trait aux assurances. Pouvez-vous me dire ce que ça donnerait aux municipalités d'avoir plus de transparence? Pourquoi voulez-vous qu'il y en ait davantage?

Mme Pauline Quinlan: Je vais demander à Daniel de répondre à cette question.

[Traduction]

M. Daniel Rubinstein: Volontiers. Ça nous ramène directement aux questions que les gens ont soulevées après la catastrophe de Lac-Mégantic: comment se fait-il que MMA avait une couverture de 25 millions de dollars? Comment ce montant a-t-il été calculé? Comment détermine-t-on qu'il est suffisant?

L'OTC a le choix, en quelque sorte, entre deux options: établir un minimum qui est transparent parce que c'est le même pour tout le monde, ou justifier sa décision.

[Français]

Mme Isabelle Morin: À votre avis, l'explication donnée par l'office pour ne pas rendre accessible ces renseignements est-elle bonne?

Mme Nina Frid: Je peux tenter de répondre à cette question.

[Traduction]

C'est exactement la question que nous avons posée pendant nos consultations: ces montants devraient-ils être rendus publics? Nous avons sollicité toutes sortes de points de vue, et nous allons voir si nous recommandons de rendre publics un plus grand nombre de renseignements.

M. Daniel Rubinstein: Comme des collègues me le rappellent, le public n'a pas confiance dans le système. Pour la gagner, il faudrait peut-être garder confidentiels les renseignements financiers mais rendre publique l'ampleur de la couverture. Encore une fois, je parle des opérations quotidiennes, et si nous ne créons pas un régime complet pour parer aux catastrophes, ce genre de choses n'a plus vraiment de pertinence. L'important, c'est de créer un régime applicable à des catastrophes comme Lac-Mégantic.

[Français]

Mme Isabelle Morin: L'Office des transports du Canada est justement en train de procéder à des consultations. L'examen devait être terminé à la fin de mars 2014. On est maintenant en mai.

Que s'est-il passé? Pourquoi n'a-t-on pas encore les résultats de l'examen?

Mme Nina Frid: Comme je l'ai expliqué, nous avons deux genres de consultations. La deuxième ronde de consultations s'est terminée récemment, soit le 9 mai.

• (0955)

Mme Isabelle Morin: Quand peut-on espérer en avoir les résultats?

Mme Nina Frid: Nous essaierons de préparer les recommandations à l'automne.

Mme Isabelle Morin: D'accord.

C'est tout de même un délai important, étant donné que nous étions censés les recevoir à la fin de mars.

Je vais poser une dernière question.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Je suis désolé, mais votre temps est écoulé.

Madame Young, vous disposez de cinq minutes.

[Traduction]

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Merci de comparaître devant notre comité et de nous présenter des témoignages aussi intéressants. Nous sommes particulièrement heureux d'accueillir la FCM, car ça n'arrive pas souvent. Nous vous remercions d'avoir su collaborer avec le gouvernement à propos de cette terrible catastrophe.

Il a été question de l'obligation qui est faite aux opérateurs ferroviaires de fournir des informations aux municipalités et aux premiers intervenants. Vous dites que ça se fait déjà, mais que ça pourrait être mieux.

Que voulez-vous dire exactement? Pourriez-vous aussi nous dire combien de municipalités se sont inscrites à CANUTEC: la totalité, la moitié seulement? Où en sommes-nous?

[Français]

Mme Pauline Quinlan: Je répondrais oui à votre question.

[Traduction]

Pour ce qui est d'avoir toutes les informations nécessaires pour pouvoir intervenir en cas d'urgence, je pense que nous faisons des progrès.

Vous voulez connaître le nombre de municipalités... bien sûr, nous aimerions que toutes les municipalités qui sont traversées par une voie ferrée fassent partie du groupe d'entités qui recevront ces informations. Nous avons 18 organisations municipales/provinciales au Canada. Nous sommes en discussion avec elles pour nous assurer que les municipalités pourront toutes avoir accès à ça. Je crois que, pour le moment, 700 ou 800 municipalités sont inscrites, mais ce chiffre grandit tous les jours. Nous voudrions qu'elles participent toutes.

Mme Wai Young: Mais à l'heure actuelle, où en est-on? À 10 %? À 50 %? Combien sont-elles à s'être inscrites à CANUTEC?

M. Stéphane Émard-Chabot: C'est difficile à dire, car nous ne savons pas exactement combien de municipalités sont traversées par une voie ferrée. Nous savons que le CN — et c'est un bon indicateur car il quadrille assez bien le pays — traverse 1 100 municipalités. Comme on sait que 800 se sont inscrites, ça vous donne une meilleure idée.

Il faut également savoir que plusieurs municipalités, surtout dans les petites villes et les zones rurales, se sont rassemblées et sont représentées par une personne pour cinq ou dix municipalités. Il arrive que des chefs des pompiers représentent plus d'une municipalité. Autrement dit, si le CN traverse 1 100 municipalités, et qu'environ 800 personnes, dont un grand nombre représentent plusieurs municipalités, se sont inscrites, nous en sommes probablement à 80 ou 90 %, ce qui fait que nous devrions atteindre notre objectif d'ici quelques mois.

Mme Wai Young: Je sais que vous n'allez pas pouvoir répondre à cette question aujourd'hui car ça va prendre trop de temps et il y a un autre sujet dont j'aimerais discuter avec vous. Ma question concernait bien sûr la conférence de la FCM, qui va se dérouler à Niagara. J'espère que toutes les municipalités vont y participer, car, bien sûr, notre gouvernement veut éviter qu'un tel accident se reproduise.

J'ai écouté attentivement ce que vous nous avez dit aujourd'hui, et je vois qu'il est question, dans les discussions avec les premiers intervenants et le gouvernement, d'essayer de trouver un juste milieu afin de donner davantage d'informations aux municipalités, sans compromettre la sécurité au Canada. Je sais que c'est une discussion que vous avez en ce moment.

D'autres témoins qui ont comparu devant notre comité nous ont dit que certaines municipalités autorisaient des constructions trop proches des voies ferrées. Est-ce que c'est un problème dont vous discutez à la FCM? Y a-t-il des ateliers de discussion là-dessus, des règlements de zonage, par exemple? D'un autre côté, il y a la question des gares de correspondance, où les trains vont décharger leur cargaison. Nous avons entendu dire que certains aménagements municipaux empiétaient sur le périmètre de ces gares de correspondance ou que celles-ci étaient vraiment très proches des municipalités, parce que c'est là que les gens vivent et travaillent.

Où en sont vos réflexions sur ce sujet? Nous voulons tous, c'est sûr, tirer des leçons de ce qui est arrivé et adopter de meilleures normes et de meilleurs règlements de zonage. Que fait la FCM à ce sujet?

• (1000)

Le président: Votre temps est écoulé, mais nous allons écouter la réponse.

[Français]

Mme Pauline Quinlan: Je vais répondre brièvement en français.

Ce sujet est abordé à toutes les rencontres de travail de la Fédération canadienne des municipalités. L'Ontario a fait preuve d'un grand leadership dans ses lois en matière d'urbanisme afin de mieux encadrer le développement du réseau ferroviaire. Nous sensibilisons les autres provinces et territoires afin de s'assurer qu'on a ce bon voisinage et que nos plans contiennent également des règlements qui limitent les distances par rapport à l'implantation des chemins de fer.

[Traduction]

M. Daniel Rubinstein: La FCM a élaboré, avec les associations ferroviaires, des directives sur les distances à respecter. Étant donné que nous sommes une organisation nationale, nous ne nous occupons pas d'aménagement du territoire, car cela relève des provinces. Mais des directives ont été adoptées par la ville de Montréal, par la ville de Moncton, qui recommandent une certaine distance de recul pour l'aménagement de nouvelles constructions, et aussi pour la rénovation d'un quartier urbain. Nous sommes bien conscients qu'il y a beaucoup de travail à faire à ce niveau-là. Plus les municipalités seront nombreuses à adopter ce genre de règlement, mieux ça vaudra.

Le président: Merci.

Monsieur Chabot, j'aimerais vous demander une précision au sujet d'une question qu'a posée Mme Young... Ça concerne le nombre de municipalités, et vous avez bien dit autour de 800? Dans ma circonscription, j'ai 17 municipalités, dont la plupart se sont inscrites, mais il n'y a plus de voies ferrées qui traversent la circonscription depuis qu'ils les ont enlevés. J'aimerais donc savoir si les

800 municipalités dont vous parlez sont toutes des municipalités qui sont traversées par des voies ferrées.

M. Stéphane Émard-Chabot: Oui, ces 800 municipalités sont directement touchées par le trafic ferroviaire. Ce sont les seules, en vertu de l'Ordre préventif n° 32, qui ont le droit de recevoir les informations dont il est question. Autrement dit, une municipalité doit être traversée par une voie ferrée pour recevoir ce genre d'information.

Le président: Bien. Merci.

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

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

J'aimerais poursuivre sur la question de l'assurance responsabilité civile. Vous dites que les sociétés ferroviaires de classe 1 ont une couverture de plus de 1 milliard de dollars, mais voici ce que dit l'Association of American Railroads:

Si un accident se produit à proximité ou à l'intérieur d'une zone très peuplée... Les conséquences risquent d'être vraiment catastrophiques et se chiffrer en milliards de dollars en réclamations pour préjudices personnels et dégâts matériels.

Les dommages-intérêts potentiels pourraient compromettre la viabilité financière du réseau de transport ferroviaire de l'Amérique du Nord.

C'est ce que l'Association of American Railroads vous a dit dans le cadre de votre étude. Qu'avez-vous à répondre? Que pouvons-nous faire?

Mme Nina Frid: Je vais essayer de vous répondre du mieux que je peux. Je signale en passant qu'aux États-Unis, une société ferroviaire n'est pas obligée, comme au Canada, d'avoir une assurance responsabilité civile. Il n'existe pas dans ce pays d'organisme gouvernemental qui, comme notre office, exerce une surveillance ou impose des normes.

J'ai rencontré mes homologues du Surface Transportation Board, qui est une organisation un peu semblable à la nôtre. Ils m'ont dit qu'ils n'avaient aucune information sur le niveau de couverture des sociétés ferroviaires américaines. J'ai donc un peu de mal à concilier les propos de l'Association of American Railroads et le régime qui existe actuellement aux États-Unis.

• (1005)

M. Mike Sullivan: Nous ne sommes pas ici pour étudier le régime américain, c'est le régime canadien qui nous intéresse. Si on parle de milliards de dollars, et que les sociétés ferroviaires ne sont assurées que pour 1 milliard de dollars, c'est quand même très cher, même au Canada?

Voici ma deuxième question. La société MMA était une société ferroviaire de classe 2 et avait une assurance de 25 millions de dollars, mais cela ne l'empêchait manifestement pas d'avoir un certificat pour transporter des produits dangereux. Est-il normal que des sociétés de classe 2, qui ont une assurance responsabilité civile limitée, soient autorisées à transporter des produits dangereux?

Mme Nina Frid: C'est une question très complexe. Au Canada, les sociétés ferroviaires ont ce qu'on appelle des obligations de transporteurs publics. La loi les oblige à transporter les marchandises qu'on leur propose, et ce, au tarif qu'elles ont fixé. On ne peut pas dire que les sociétés ferroviaires peuvent choisir les produits qu'elles vont transporter, ou que le gouvernement prescrit ce qu'elles doivent transporter.

M. Mike Sullivan: Si les sociétés de classe 2 ne sont pas assez assurées, pourquoi les autorise-t-on à transporter des produits dangereux?

Je crois que c'est une question à poser au gouvernement, et pas à l'organisme de réglementation. Il me semble que le témoin de la FCM veut ajouter quelque chose.

M. Daniel Rubinstein: C'est précisément la raison pour laquelle nous disons qu'il faut un régime pour parer à des catastrophes impliquant des opérateurs de lignes courtes. Il y a deux enjeux ici. Le premier est de combler l'écart existant entre la couverture de 25 millions de dollars que l'OTC prescrit pour des sociétés comme MMA, et la couverture de 1 milliard ou 1 milliard et demi que le CN a actuellement. Voilà pour le premier.

Le deuxième est de déterminer comment on va financer les dommages-intérêts découlant de graves accidents impliquant des sociétés de classe 1. Nous ne fixons pas de couverture maximum. Il va falloir créer un système de caisse commune.

M. Mike Sullivan: À propos de l'étude que vous êtes en train de faire, pourriez-vous nous faire parvenir toutes les réponses des sociétés ferroviaires et des autres participants à l'étude, afin que nous sachions ce qu'ils disent tous? J'ai lu le résumé, mais il y a manifestement des choses qui manquent.

En ce qui concerne les zones très peuplées, les compagnies d'assurances semblent suggérer, dans les réponses qu'elles vous ont envoyées, qu'il serait préférable d'éviter ces zones-là. Dans le régime actuel, vous n'avez pas de pouvoirs de réglementation. Vous ne pouvez pas obliger une société ferroviaire à éviter les zones très peuplées.

Mme Nina Frid: Pour ce qui est de votre première question, je vous dirai que toutes les soumissions que nous avons reçues se trouvent sur notre site Web. Tout le monde peut les consulter, mais si vous le souhaitez, nous pouvons les compiler et vous les faire parvenir.

M. Mike Sullivan: En revanche, les sociétés ferroviaires qui traversent des zones très peuplées ont des pouvoirs d'expropriation. En fait, dans ma circonscription, elles ont exproprié des terrains afin de faire passer leurs lignes plus près des maisons, vraiment beaucoup plus près.

Pensez-vous qu'il soit normal qu'une société ferroviaire ait le pouvoir d'exproprier des terrains dans une zone urbaine?

Le président: Je vais donner le temps au témoin de répondre.

M. Daniel Rubinstein: Nous essayons bien sûr de nous assurer que les sociétés ferroviaires font les évaluations de risques appropriées, afin de minimiser ce genre de problème. Mais là encore, l'ordre préventif ministériel qui a été publié il y a deux semaines prend en compte toute une série de facteurs, y compris la proximité et la densité de population. On envisage actuellement de demander aux sociétés d'identifier des voies de dégagement, si possible. Nous sommes consultés là-dessus. C'est mentionné dans l'ordre préventif, et nous sommes contents parce que, franchement, ça n'a pas toujours été le cas. Des règlements sont pris, et nous sommes informés après-coup.

C'est l'une des questions que nous avons soulevées. Il faut que tout ce processus donne des résultats, et il y aura certainement des mesures d'atténuation possibles. Nous savons que, dans beaucoup de collectivités, il n'y a pas de voies de dégagement, mais ça ne veut pas dire qu'on ne peut pas prendre des mesures d'atténuation.

Le président: Merci.

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

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie des témoins de comparaître devant notre comité aujourd'hui.

Je sais qu'il y a différents types d'accidents, certains sont délibérés, et d'autres purement accidentels. Je pense que, dans un cas comme dans l'autre, le public en général s'attend à ce que les dommages-intérêts soient payés dans leur totalité, et que la responsabilité soit reconnue au sens strict du terme.

Je conclus également de votre témoignage que, dans le cas de Lac-Mégantic, il est tout à fait anormal qu'un certificat d'aptitude ait été délivré à la société, avec la couverture qui a été mentionnée, mais peut-être que ce certificat ne concernait que les opérations quotidiennes, et qu'on ne pouvait pas prévoir l'éventualité d'une catastrophe de cette envergure.

Ai-je raison de dire qu'on peut avoir une police d'assurance pour couvrir les opérations quotidiennes, mais qu'il est difficile d'obtenir une couverture suffisante pour les accidents catastrophiques?

• (1010)

Mme Nina Frid: Je suis d'accord avec la fin de votre intervention. Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, nous avons analysé les réclamations de toutes les sociétés ferroviaires fédérales depuis 10 ans, et jamais leurs réclamations n'ont dépassé le niveau de leur couverture.

La catastrophe de Lac-Mégantic est un cas unique et fort regrettable, qui nous oblige tous à porter un nouveau regard sur ce dossier des assurances.

Pour les activités quotidiennes, la société MMA était assurée pour 25 millions de dollars par sinistre, pour un montant global de 50 millions de dollars, ce qui signifie qu'elle pouvait avoir deux sinistres dans l'année. Et pour des opérations quotidiennes, nous estimons que c'est suffisant, d'autant plus que c'était comparable aux assurances qu'avaient des sociétés ferroviaires comparables.

M. Ed Komarnicki: Je suppose que, si on adopte un régime à deux niveaux, il faut se demander qui va payer pour les coûts supplémentaires. J'ai bien l'impression qu'au bout du compte, si ce n'est pas le contribuable, ce sera tout comme, car si ça atteint des sommes importantes, ça sera inévitablement répercuté sur les consommateurs et, finalement, probablement sur les contribuables.

Des témoins nous ont dit que c'est la personne qui manipule le produit qui devrait être responsable et qui devrait être assurée, et que, si on commence à s'écarter de ce principe, le produit risque d'être manipulé avec moins de soin. Autrement dit, ces témoins s'opposaient à ce que la police d'assurance soit élargie à d'autres personnes. Qu'en pensez-vous?

Deuxièmement, on nous a dit aussi que les sociétés ferroviaires, qui sont assurées au maximum, imposent des frais supplémentaires selon le type de marchandises que les clients leur demandent de transporter. Autrement dit, les clients payent déjà des frais supplémentaires pour compenser les coûts de l'assurance, et par conséquent, il serait injuste de leur faire payer une partie d'une couverture supplémentaire. Qu'en dites-vous?

Mme Nina Frid: J'ai lu tous les témoignages qui ont été déposés devant votre comité. Il y a eu notamment des expéditeurs qui représentaient des industries chimiques. Tout ce que je peux vous dire, c'est que la création d'une caisse d'indemnisation ou d'un fonds d'assurance en cas de catastrophe ne relève pas de la compétence de l'office, mais que nous sommes prêts à apporter notre aide.

Vous avez dit que les sociétés ferroviaires répercutaient les hausses de coûts sur les expéditeurs, mais, pour que leurs opérations soient rentables, ces sociétés facturent des tarifs qu'elles ont généralement négociés avec les expéditeurs. Ça peut figurer dans un contrat confidentiel, dans une entente de services, ou dans un barème de tarifs. Le gouvernement n'a aucun droit de regard sur les tarifs de transport. Ils sont déréglementés depuis longtemps.

M. Ed Komarnicki: Avez-vous quelque chose à dire? Je vous prie d'être bref, car j'ai une autre question à poser, et il ne doit pas me rester beaucoup de temps.

• (1015)

M. Stéphane Émard-Chabot: Je vous remercie.

La principale question qu'il faut se poser, si vous nous voulons créer un régime, c'est de savoir qui va le financer, si c'est le secteur public ou le secteur privé. Qui est le mieux placé pour le faire? Le marché privé des assurances ne peut pas assurer ce genre d'accident, ça nous le savons. Il me semble que la meilleure solution serait de répartir le fardeau sur tout le monde, car il ne faut pas que ça mette les sociétés ferroviaires en faillite.

Quand on se demande si c'est l'expéditeur, le producteur ou le transporteur qui devrait payer, il ne faut pas oublier qu'un grand nombre de produits dangereux, et de plus en plus d'ailleurs, sont importés. Si on attribue la responsabilité civile ou l'obligation financière uniquement à la personne qui en assure le transport, il faut bien comprendre que cette personne ne sait généralement pas quel produit elle transporte. Nous ne savons pas que le pétrole brut pouvait s'enflammer aussi vite, jusqu'à la catastrophe de Lac-Mégantic. C'est maintenant qu'on sait que ce produit a des propriétés différentes.

La seule personne qui connaisse les propriétés exactes du produit transporté est celle qui l'a fabriqué. Le fabricant de chlore qui se trouve en Chine et qui en exporte au Canada parce que nous n'en fabriquons plus... nous ne savons pas exactement ce qu'il nous vend. Les sociétés ferroviaires ne peuvent pas vérifier, elles doivent transporter ce qu'on leur donne. Il y a des risques, et il me semble que tout le monde doit les assumer, pas seulement le transporteur.

M. Daniel Rubinstein: Oui, mais il y a un précédent en ce sens que, dans les plans d'intervention d'urgence, ce sont les transporteurs qui doivent fournir l'encadrement, les équipements spécialisés et les ressources, car ils sont censés connaître les caractéristiques du produit.

Le président: Monsieur Toet, vous avez cinq minutes.

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

J'aimerais revenir un peu là-dessus. Je crois qu'on s'entend pour dire que le transporteur ne devrait pas assumer seul cette responsabilité. Comme l'a rappelé M. Komarnicki, beaucoup de transporteurs, surtout ceux qui transportent des produits dangereux, nous ont dit qu'ils factureraient un supplément pour les produits dangereux, tout en empruntant la même ligne, à la même vitesse, avec la même composition de train.

Ce qu'il faut déterminer, c'est, dans le cas d'une responsabilité partagée, si ce supplément devait alimenter un fonds séparé, qui serait en fait un fonds d'assurance responsabilité civile.

M. Daniel Rubinstein: C'est ce que nous proposons. Ce n'est pas nous qui établissons les règlements et ce n'est pas nous qui traitons ce genre de questions. Mais ça me paraît normal qu'on envisage cela en l'absence d'un tel fonds. Ça n'existe pas aujourd'hui.

M. Lawrence Toet: Le principe étant posé, comment peut-on répartir cette responsabilité civile? Quel pourcentage pour l'expéditeur, quel pourcentage pour le transporteur ferroviaire? Comment s'y prendre?

C'est bien beau de dire qu'il faut faire telle chose, mais il faut s'entendre sur la façon sur la façon de répartir cette responsabilité.

M. Stéphane Émard-Chabot: Nous faisons des propositions dans nos documents et dans notre déclaration liminaire. Il va bien sûr falloir faire des modélisations pour voir si ce que nous proposons est réalisable. Nous ne nous limitons pas à l'expéditeur et au transporteur, nous incluons aussi l'utilisateur final. Vous pouvez aussi inclure les courtiers qui importent et exportent, ce sont de gros industriels. C'est comme ça que le modèle maritime a été élaboré. Nous, nous proposons un système, mais nous n'avons pas les compétences pour vous dire comment répartir la responsabilité. Nous aimerions participer aux études de faisabilité d'un tel système, et à l'analyse de ses incidences économiques sur les divers secteurs industriels.

N'oubliez pas que ce n'est pas du tout comme si vous demandiez à votre compagnie d'assurances d'assurer vos opérations pendant un an. Ce n'est pas comme une assurance maison. Il s'agit d'un contrat à très long terme. Le fonds n'a pas besoin d'être capitalisé pendant les trois premières années, voire plus, et à ce moment-là, ça devient plus gérable.

M. Lawrence Toet: J'aimerais revenir sur ce que disait M. Sullivan à propos des voies ferrées qui sont de plus en plus proches des maisons. Ça peut arriver, mais c'est rare. C'est plutôt l'inverse qui se produit, ce sont les maisons qu'on construit à proximité des voies ferrées.

J'espérais que vous nous présenteriez, par l'entremise du président, un tableau du libellé précis des différentes propositions que vous avez soumises aux membres de la FCM, à propos de la distance de recul et des plans d'urbanisation. Car il n'y a pas que la distance de recul, il y a aussi les plans d'urbanisation. Il ne faut pas autoriser la construction d'une école secondaire d'un côté de la voie, et d'un Tim Horton de l'autre côté. Et pourtant, c'est ce qui se fait, et il faudrait y remédier.

À partir de quel moment les municipalités devraient-elles avoir une part de responsabilité civile quand elles n'adoptent pas des plans d'urbanisation raisonnables?

• (1020)

Mme Pauline Quinlan: Je pense que les discussions que nous avons au sujet de la distance de recul vont nous permettre d'aboutir à quelque chose. Pour commencer, nous savons que les provinces s'assurent que, dans chaque municipalité, il y a ce que nous appelons...

[*Français*]

un plan d'urbanisme, un schéma d'aménagement.

[Traduction]

Je pense qu'il faut commencer au niveau provincial, et les municipalités, bien sûr, doivent adopter de meilleurs règlements.

Pour ce qui est de la FCM, nous sommes très conscients du problème. Depuis deux ou trois ans, nous soulevons régulièrement la question de la distance de recul à l'Association des chemins de fer du Canada. Vous avez tout à fait raison de dire que la responsabilité n'incombe pas seulement au système ferroviaire, car c'est aussi, dans une grande mesure, celle des municipalités. La catastrophe de Lac-Mégantic nous a montré que nous avons tous un rôle à jouer, et que notre objectif doit être la sécurité de notre population et de notre économie.

M. Lawrence Toet: Nous avons beaucoup parlé des discussions que les sociétés ferroviaires ont avec les municipalités. Nous sommes tous d'accord pour nous en réjouir, d'autant plus que nous avons appris aujourd'hui que ces discussions étaient beaucoup plus sérieuses que dans le passé.

Mais j'espère aussi que les municipalités vont, à leur tour, consulter les sociétés ferroviaires lorsqu'elles envisageront, dans leur plan d'urbanisation, de faire des aménagements à proximité des voies ferrées. Pensez-vous que ça va se faire d'ici cinq à 10 ans? Je pense que ce serait utile qu'elles consultent les sociétés ferroviaires, si ça peut éviter ce genre de tragédie.

On a parlé tout à l'heure de voies de dégagement, mais il arrive parfois que, pendant l'élaboration d'un plan d'urbanisation, on supprime une voie de dégagement parce qu'on oublie que c'est important.

Le président: Monsieur Rubinstein, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Daniel Rubinstein: C'est exactement à ça que servent les directives, et les collectivités qui font ça bien organisent ce genre de consultation. Lorsque nous avons établi les directives en 2003, on supposait que tous les nouveaux aménagements se feraient dans des zones vertes. Quand il est possible de prévoir une distance de recul suffisante et d'aménager un talus, c'est parfait, mais dans un centre-ville, c'est vraiment un défi. Qu'est-ce que vous faites quand Montréal ou Toronto, par exemple, veut développer son centre-ville? C'est pourtant un objectif raisonnable, mais il faut prévoir des mesures d'atténuation, et c'est le promoteur immobilier qui doit en assumer les frais et qui doit faire les consultations dès le départ.

Pour la FCM, c'est difficile parce qu'elle n'a pas compétence sur l'aménagement du territoire. Je sais que ça peut être très frustrant pour les sociétés ferroviaires fédérales, et ce n'est pas nouveau. Ce sont les provinces qui prennent ce genre de décision, mais nous essayons de leur donner le maximum de conseils.

Le président: Merci beaucoup.

Je vais accorder à peu près quatre minutes à M. Mai, à M. McGuinty, et à deux autres députés.

Monsieur Mai.

[Français]

M. Hoang Mai: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse aux gens de la FCM.

Vous avez parlé du discours du Trône du gouvernement. Nous sommes aussi outrés du fait que soit les contribuables, en fin de compte, qui doivent payer pour les dégâts et dommages qui ont été causés par les compagnies ferroviaires. L'objectif n'est pas de diaboliser les compagnies ferroviaires, mais il faut dire que ce n'est pas juste que les contribuables doivent payer pour ça.

Qu'est-ce qui a été promis et qui n'a pas encore été fait? À quoi vous attendez-vous de plus des compagnies d'assurances? Que devrait faire le gouvernement sur le plan législatif?

[Traduction]

M. Daniel Rubinstein: Il y a deux processus qui sont en cours. Nous avons celui de l'OTC qui vise à améliorer le régime pour les opérations quotidiennes et qui, nous nous entendons là-dessus, fonctionne généralement bien mais a besoin d'être rafistolé un peu. Et il y a la création d'un régime d'assurance pour parer aux catastrophes, et la répartition des coûts que cela occasionnera. Ce n'est pas nous qui prenons ces décisions, et c'est un problème. Comment créer ce régime, tous les maillons de la chaîne doivent-ils y contribuer, quels doivent être les tarifs, faut-il imposer un supplément ou une taxe de recouvrement des coûts, après coup? Bien sûr, on peut s'inspirer d'autres régimes en vigueur.

Ce que nous avons dit, c'est que le gouvernement en reconnaît le principe. C'est déjà ça, mais il faudra que ça soit suivi d'une proposition sur laquelle toutes les parties prenantes pourront avoir leur mot à dire.

M. Hoang Mai: Étant donné que vous semblez avoir de meilleurs rapports avec le gouvernement que nous qui sommes dans l'opposition — en tout cas, vous réussissez à obtenir de lui des informations —, savez-vous quand ces règlements seront apportés à votre loi?

• (1025)

M. Daniel Rubinstein: Non, nous n'avons pas de calendrier précis. Je pense qu'il serait normal d'attendre que l'OTC ait terminé son processus et qu'il en ait tiré des conclusions, et aussi que le ministère des Transports ait terminé son examen. Sinon, l'OTC risque de se faire reprocher de n'avoir pas examiné un problème qui ne relève pas de sa compétence. Je pense que les calendriers de ces deux processus vont influencer l'un sur l'autre.

M. Hoang Mai: Mais idéalement, il faudrait que ces règlements entrent en vigueur le plus vite possible.

M. Daniel Rubinstein: Bien sûr.

M. Hoang Mai: J'aimerais poser une question à l'OTC. Si je comprends bien, vous n'avez pas le pouvoir d'imposer une responsabilité civile partagée ou une responsabilité pour les expéditeurs, parce que le gouvernement n'a présenté aucun projet de loi à cet effet. Au bout du compte, vous devez travailler dans les limites du dispositif réglementaire actuel.

Pouvez-vous faire une recommandation disant que nous aimerions, par exemple, que les contribuables n'aient pas à payer, et que par conséquent il faut que ce soit une responsabilité civile partagée...? Je suppose que vous ne pouvez pas faire ça.

Mme Nina Frid: Non, je suis désolée.

M. Hoang Mai: Mais nous voyons bien qu'au bout du compte, si nous voulons vraiment nous assurer...

J'aimerais revenir sur la société MMA. Si j'ai bien compris, MMA, ou toute autre société ferroviaire... C'est ce qu'on a dit tout à l'heure au sujet de l'autoréglementation. Est-ce que c'est la société qui doit vous informer, par exemple, qu'elle a augmenté le volume de sa cargaison, ou qu'elle transporte des produits plus dangereux, pour que vous puissiez lui dire d'augmenter sa couverture d'assurance? C'est comme ça que ça fonctionne?

Mme Nina Frid: C'est à peu près ça, sauf pour la dernière partie de votre question. Prenons l'exemple de MMA. Si une société ferroviaire décide d'acheter de nouvelles lignes, pour agrandir son réseau, ou au contraire d'en abandonner, ce qui a été le cas de MMA, elle doit demander à l'office de modifier son certificat d'aptitude. C'est tout ce qu'elle doit demander. L'office doit alors analyser l'impact de la modification du réseau sur le niveau de couverture et s'assurer qu'elle reste suffisante.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur McGuinty, vous avez quatre minutes.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Madame Frid, pouvez-vous nous dire combien de vérificateurs qualifiés sont actuellement affectés à la sécurité ferroviaire? En avez-vous une idée?

Mme Nina Frid: Malheureusement, je n'en ai aucune idée, parce que nous n'avons aucune responsabilité en matière de sécurité, et que nous n'avons donc pas d'inspecteurs.

M. David McGuinty: Parmi les critères que vous utilisez pour délivrer un certificat d'aptitude, demandez-vous une copie du système de gestion de la sécurité des sociétés ferroviaires assujetties à la réglementation fédérale?

Mme Nina Frid: Non. Pour évaluer le niveau de sécurité d'une société ferroviaire, nous demandons à nos collègues de Transports Canada de nous donner des informations précises sur la société ferroviaire, et tout ce qu'ils savent sur elle.

M. David McGuinty: Est-ce qu'ils vous donnent un exemplaire du système de gestion de la sécurité de chaque société ferroviaire?

Mme Nina Frid: Non.

M. David McGuinty: Avez-vous déjà vu un exemplaire d'un système de gestion de la sécurité?

Mme Nina Frid: Non.

M. David McGuinty: Avez-vous déjà demandé à en voir un?

Mme Nina Frid: Non, mais le système de gestion de la sécurité est plutôt un cadre général.

M. David McGuinty: Un cadre général. L'OTC dit que c'est un cadre général.

Mme Nina Frid: C'est ce que j'ai compris, personnellement.

M. David McGuinty: Est-ce que c'est aussi ce que pensent vos collègues de Transports Canada?

Mme Nina Frid: Je crois que oui, mais vous savez, nous leur posons des questions très précises. Le cadre général nous intéresse moins, ce que nous voulons savoir, c'est si Transports Canada a fait des inspections sur certaines lignes et s'ils peuvent nous faire parvenir leurs rapports. S'ils ont enjoint la société ferroviaire de réparer certains tronçons de la ligne, ils vont nous le dire. Bref, lorsqu'ils constatent certaines défaillances, ils en font part...

M. David McGuinty: Si j'ai bien compris, les fonctionnaires de Transports Canada sont libres de vous dire ce qu'ils ont envie de vous dire? Sont-ils totalement libres de décider ce qu'ils peuvent vous dire et ce qu'ils ne peuvent pas vous dire?

Mme Nina Frid: Je ne dirais pas qu'ils sont totalement libres de le faire. Nous sommes collègues, nous travaillons dans le même secteur, alors il est normal que nous échangions des informations.

M. David McGuinty: Pendant les trois années qu'a duré la vérification du vérificateur général, est-ce qu'ils vous ont dit qu'ils n'avaient pu vérifier que huit sociétés ferroviaires fédérales et qu'ils

n'ont même pas vérifié VIA Rail une seule fois en trois ans — alors que cette société transporte quatre millions de passagers par an? Est-ce qu'ils vous l'ont dit?

Mme Nina Frid: Non, et nous ne leur avons pas posé la question puisque, quand nous avons examiné la situation de MMA, nous ne leur avons posé des questions que sur cette société, et pas...

• (1030)

M. David McGuinty: Vous ont-ils dit que, pour la vérification des sociétés ferroviaires, ils ont un système de roulement triennal?

Mme Nina Frid: D'après leurs déclarations, c'est une information publique.

M. David McGuinty: Une information publique? Je n'en suis pas si sûr...

Mme Nina Frid: Les vérifications par roulement...

M. David McGuinty: Je sais.

Vous ont-ils dit qu'ils n'ont que la moitié des inspecteurs qualifiés nécessaires pour vérifier les systèmes de sécurité?

Mme Nina Frid: Non.

M. David McGuinty: Donc, vous n'avez pas tenu compte de tout ça pour délivrer le certificat d'aptitude?

Mme Nina Frid: Non.

M. David McGuinty: Vous trouvez ça normal?

Mme Nina Frid: Comme je l'ai dit, nous leur avons demandé des renseignements précis au sujet de MMA et de l'état de ses voies, et si Transports Canada l'avait enjointe de faire des réparations sur certains tronçons. Ces renseignements, ils nous les ont donnés.

M. David McGuinty: Vous ont-ils dit aussi que la méthodologie utilisée pour faire les inspections était déficiente?

Mme Nina Frid: Non, nous ne sommes pas en mesure de discuter de méthodologie, car nous ne sommes pas compétents en la matière.

M. David McGuinty: Très bien.

Vous ont-ils dit que Transports Canada ne sait même pas si les inspecteurs actuellement à son emploi ont les aptitudes et les compétences pour faire leur travail?

Pas davantage...

Vous ont-ils dit que leurs inspecteurs et leurs gestionnaires n'ont pas reçu une formation en bonne et due forme?

Pas davantage...

Vous ont-ils dit qu'ils ne peuvent même pas garantir que leurs inspecteurs sont objectifs et indépendants puisque la plupart d'entre eux viennent de sociétés ferroviaires privées? Est-ce qu'ils vous l'ont dit?

Le président: Votre temps est écoulé, mais je vais donner au témoin le temps de répondre.

Mme Nina Frid: Non, nous ne voulions avoir que des faits, c'est tout.

M. David McGuinty: Ce que je vous ai dit, ce sont des faits.

Mme Nina Frid: Je voulais dire des faits relatifs à une société ferroviaire en particulier, c'est tout ce que nous voulons savoir quand nous évaluons la responsabilité de cette société.

M. David McGuinty: Je suis sidéré.

Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Watson, vous avez quatre minutes...

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

M. McGuinty aura parlé pendant 11 minutes de toute autre chose que d'assurance responsabilité civile, alors que c'est lui qui a réclaté une réunion là-dessus.

Parlez aussi longtemps que vous voulez d'informations qui datent de deux ans, monsieur McGuinty, moi, je vais aborder d'autres sujets avec les témoins.

Revenons sur la question de la responsabilité civile. Que fait-on avec les opérateurs de lignes courtes?

Vous avez suggéré de créer un fonds où la responsabilité serait assumée par les expéditeurs et les sociétés ferroviaires, et peut-être même aussi par les courtiers et d'autres parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement, mais il y a le problème des petits opérateurs qui ne peuvent pas payer des coûts aussi élevés. Calculera-t-on leur part de la même façon que celle des sociétés ferroviaires de classe 1? Chacun paiera-t-il le même montant, calculé proportionnellement, ou bien y aura-t-il un barème différent, selon le niveau de risque? Que pouvez-vous nous recommander?

M. Daniel Rubinstein: Il est évident que le niveau de risque est un élément crucial. Nous sommes tous d'accord là-dessus. Pour ce qui est des opérateurs de lignes courtes et des sociétés ferroviaires de classe 1, nous avons dit très clairement dans notre déclaration liminaire qu'on ne peut pas les traiter au même niveau, car la rentabilité économique des lignes courtes n'est pas du tout la même.

M. Jeff Watson: Il faut quand même dire que les sociétés de classe 1 n'ont jamais eu de catastrophe comparable à celle de Lac-Mégantic, alors comment doit-on faire? S'il est vrai que le marché de l'assurance est accaparé par ces sociétés, nous avons aussi un fonds, et il faut voir comment la part des sociétés est évaluée.

Deuxièmement, si on prend le modèle de la caisse d'indemnisation du secteur maritime, qui représente environ 400 millions de dollars, aucune somme n'y a été versée depuis que je suis né, ou à peu près. Il y a eu des périodes où les taux d'intérêt étaient à 22 %, et c'est pour cela que la caisse a atteint ce montant.

Il faut voir ce qui peut être considéré comme une assurance suffisante, même si on autorise les opérateurs de lignes courtes à être moins assurés, quelle taille devrait avoir le fond, quelle devrait être la part de ces opérateurs, et s'il est raisonnable, vu l'ampleur de la catastrophe de Lac-Mégantic, que leur part soit moins élevée que celle des autres?

M. Daniel Rubinstein: Nous savons que les opérateurs de lignes courtes sont des maillons importants de tout le système de transport, et le CN les appelle « nos partenaires des lignes courtes », de sorte qu'il y a bien un partage de la responsabilité entre tous les maillons de la chaîne. Les sociétés ferroviaires de classe 1 ont besoin des opérateurs de lignes courtes pour transporter des produits.

Il va falloir trouver un mécanisme pour répartir ce risque. Nous savons que nos membres, surtout au Québec, sont très réticents à l'idée d'alourdir les charges financières des opérateurs de lignes courtes, qui sont des moteurs économiques importants. Il va donc falloir trouver un moyen de le faire. Vous avez donné l'exemple de la caisse d'indemnisation du secteur maritime, qui a été alimentée par des petites contributions de toutes les parties prenantes, pendant une courte période...

M. Jeff Watson: Si vous avez une couverture de 50 millions de dollars et qu'un sinistre important se produit, une caisse de

400 millions de dollars ne suffit pas pour financer le nettoyage, l'indemnisation des victimes, la remise en l'état de l'environnement, etc. Est-ce que ça suffit? Est-ce qu'il faudrait prévoir davantage?

• (1035)

M. Daniel Rubinstein: C'est au gouvernement qu'il appartiendra de décider.

M. Jeff Watson: Je voulais simplement avoir votre avis.

Une voix: Faites votre travail.

M. Jeff Watson: Je vais le faire, ne vous inquiétez pas pour ça.

M. Daniel Rubinstein: Avant de terminer ma réponse, je voudrais dire que l'annonce que la ministre Raitt a faite au sujet des navires pétroliers pourrait servir de modèle, car c'est une caisse qui est alimentée par le trésor public jusqu'à un certain niveau, et ensuite, les participants paient une part. Il y a différentes options possibles.

M. Jeff Watson: Il y aurait donc deux catégories de parts?

M. Daniel Rubinstein: Oui.

M. Jeff Watson: Il faudrait quand même que le fonds soit alimenté si l'on veut qu'il grossisse. L'autre part pourrait être versée au trésor public, pour couvrir la responsabilité civile initialement.

M. Daniel Rubinstein: C'est exact.

Le président: Il n'y a pas d'autres commentaires?

Monsieur Komarnicki, il vous reste les quatre dernières minutes.

M. Ed Komarnicki: Merci.

Toujours au sujet des opérateurs de lignes courtes, le maire de ma ville d'Estevan se demande si ceux qui transportent des marchandises dans la province sont suffisamment assurés, en cas de catastrophe. Reconnaissez-vous avec moi que le problème des opérateurs de lignes courtes est bien différent de celui des sociétés ferroviaires de classe 1?

Si j'ai bien compris, monsieur Rubinstein, vous proposez une plus grande couverture pour les sociétés ferroviaires de classe 1, et la création progressive d'une caisse d'indemnisation. La situation des sociétés ferroviaires de classe 1 est bien différente de celle des opérateurs de lignes courtes qui, eux, fonctionnent plus dans l'immédiat et ont plus de difficultés à obtenir ce que vous considérez comme une assurance suffisante. Comment pouvez-vous cela en considération, et que prenez-vous en compte pour délivrer des certificats d'aptitude aux opérateurs de lignes courtes?

Mme Nina Frid: Vous avez tout à fait raison, et je suis d'accord avec mes collègues de la FCM. Les opérateurs de lignes courtes jouent un rôle crucial, non seulement au sein du système de transport, mais aussi pour les expéditeurs, surtout dans les Prairies et plus à l'ouest. Ils transportent des produits de base et des marchandises, ce qui stimule l'activité économique en général.

Ce que nous constatons actuellement, c'est que ces opérateurs — et je ne parle que des opérateurs fédéraux, pas des opérateurs provinciaux — ont une couverture qui correspond à l'importance de leurs opérations. Dans les Prairies, il y a très peu de mouvements de produits dangereux, mais là où il y en a, il faut prévoir un fonds d'indemnisation, en cas de catastrophe. Au quotidien, ces opérateurs transportent principalement des marchandises ordinaires en vrac, des produits forestiers, des céréales, des légumineuses, etc.

M. Ed Komarnicki: Ma question s'adresse à M. Rubinstein. C'est vrai que dans les Prairies, on transporte principalement des céréales et des produits de base liés à l'industrie agricole, mais avec l'exploitation du pétrole de Bakken, certaines lignes servent non seulement au transport du grain mais aussi au transport du pétrole de Bakken.

Que faites-vous alors avec le certificat d'aptitude que vous avez délivré pour ces lignes-là? Est-ce que vous leur faites modifier leur niveau de couverture quand ils font ce genre de changement?

Mme Liz Barker (avocate générale, Direction générale des services juridiques, Office des transports du Canada): Quand les sociétés ferroviaires demandent un certificat d'aptitude, elles donnent une liste des marchandises qu'elles transportent à ce moment-là. C'est à partir de ces informations que nous faisons notre évaluation à la fois pour le certificat d'aptitude et pour la couverture d'assurance responsabilité civile qui nous paraît suffisante. Reste à savoir si la liste des marchandises qui a été donnée au départ est encore la même, vu l'augmentation des cargaisons de pétrole de Bakken.

M. Ed Komarnicki: Faites-vous des vérifications à intervalles réguliers, pour vous assurer que tout changement vous a été signalé?

Mme Liz Barker: Non, nous n'avons pas de rôle de vérification. Nous nous en tenons à la loi qui dit que la société de chemin de fer est tenue de le déclarer.

M. Ed Komarnicki: Monsieur Rubinstein.

M. Daniel Rubinstein: Je voudrais simplement préciser que nos observations portent uniquement sur les sociétés ferroviaires fédérales. Nous ne parlons pas des sociétés ferroviaires provinciales.

Pour en revenir à la question du certificat d'aptitude, son libellé est un peu problématique en ce sens qu'après la catastrophe de Lac-Mégantic, nous avons eu du mal à faire un lien entre les changements apportés aux mouvements de produits dangereux et l'aptitude de la société ferroviaire à les transporter. Nous comprenons très bien ce qu'il en est des opérations quotidiennes. Le certificat d'aptitude exige une police assurance, une autoassurance, la capacité de la payer, et tout ce qui concerne la sécurité relève du ministère des Transports, c'est pour ça que nous comptons sur ce ministère pour mettre en place un régime global pour parer à des catastrophes impliquant du pétrole de Bakken ou un autre produit dangereux.

• (1040)

Le président: Sur ce, nous arrivons à la fin de la réunion. Je vous remercie beaucoup, mesdames et messieurs, d'avoir comparu devant notre comité.

Je vous souhaite à tous de bien profiter de cette semaine de pause parlementaire.

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>