



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 050 • 2<sup>e</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 26 mars 2015**

**Président**

**M. Larry Miller**



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

Le jeudi 26 mars 2015

• (1530)

[Français]

**Le vice-président (M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD)):** Bonjour, chers collègues. Je vous souhaite la bienvenue à la 50<sup>e</sup> séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Nous procédons à l'étude du projet de loi C-627, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire (sécurité des personnes et des biens).

De la Fédération canadienne des municipalités, nous accueillons Mme Pauline Quinlan ainsi que M. Daniel Rubinstein.

[Traduction]

Nous recevons également Michael Bourque, de l'Association des chemins de fer du Canada, et Phil Benson, de Teamsters Canada.

[Français]

Les témoins disposeront de 10 minutes pour faire leurs présentations.

Je cède la parole à Mme Quinlan, de la Fédération canadienne des municipalités.

**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.

[Traduction]

Bonjour. Je vous remercie, monsieur le président, de votre présentation. Je remercie aussi les membres du comité d'avoir invité la Fédération canadienne des municipalités — la FCM — à participer à l'étude du projet de loi C-627, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire, sécurité des personnes et des biens. La plus récente comparution de la FCM devant le comité remonte à mai 2014. À ce moment-là, le comité menait une étude sur les systèmes de gestion de la sécurité et le transport des marchandises dangereuses. Nous sommes heureux de nous présenter une fois de plus ici.

[Français]

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

Le Groupe de travail municipal sur la sécurité ferroviaire, que je copréside, fut établi à la suite de la catastrophe qui a dévasté la ville de Lac-Mégantic, en 2013.

Le travail du groupe est guidé par les trois principes suivants, à savoir que les intervenants municipaux de première ligne soient équipés et soutenus en matière d'urgence ferroviaire, que les politiques et les règlements fédéraux en matière de sécurité ferroviaire tiennent compte des préoccupations des municipalités et

que les coûts de la sécurité ferroviaire et des interventions d'urgence ne soient pas déléstés aux contribuables locaux.

Je suis accompagnée aujourd'hui de M. Daniel Rubinstein, gestionnaire des politiques et de la recherche à la Fédération canadienne des municipalités et responsable des dossiers relatifs à la sécurité ferroviaire.

La Fédération canadienne des municipalités représente 90 % de la population du Canada et environ 2 000 municipalités partout au pays. Notre mission est de promouvoir et de protéger les intérêts de toutes les collectivités, petites ou grandes, urbaines ou rurales, centrales ou éloignées, et ce, sur les questions de politiques et de programmes qui relèvent de la compétence fédérale.

La fédération soulève diverses questions relatives à la sécurité ferroviaire et participe activement à de nombreuses initiatives entourant la sécurité ferroviaire. Nous siégeons au Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses au sein du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire et, également, au Groupe de travail sur les interventions d'urgence. Nous travaillons également très étroitement avec le ministre Raitt et avec les fonctionnaires de Transports Canada au sujet de toutes ces questions.

[Traduction]

Avant d'aborder le projet de loi C-627, je tiens à rappeler aux membres du comité que la FCM et le Groupe de travail municipal sur la sécurité ferroviaire nationale sont orientés par les travaux essentiels qu'a menés le Bureau de la sécurité des transports du Canada, le BST.

Le BST joue un rôle crucial au moment de formuler des recommandations en matière de sécurité à l'intention du gouvernement fédéral, et la FCM estime que la mise en oeuvre complète de ces recommandations représente le critère à l'aune duquel le progrès peut être mesuré. Mes collègues de la FCM et moi sommes heureux de constater que le gouvernement a effectivement donné suite en tous points au rapport du BST sur la tragédie de Lac-Mégantic. Nous nous attendons à ce qu'il réagisse de la même façon aux recommandations supplémentaires que formulera le BST une fois qu'il aura eu l'occasion de mener une enquête exhaustive sur les déraillements récemment survenus dans le nord de l'Ontario.

• (1535)

Je vais maintenant dire quelques mots à propos du sujet de la réunion d'aujourd'hui, à savoir le projet de loi C-627. La FCM est totalement favorable à toute mesure législative ayant pour effet de préciser ou d'accroître la capacité du ministre des Transports et de ses fonctionnaires d'effectuer une surveillance et une application rigoureuses des dispositions relatives à la sécurité des chemins de fer fédéraux. Le projet de loi C-627 permettra cela puisqu'il précise que la sécurité ferroviaire englobe la « sécurité des personnes et des biens ».

Comme il a été mentionné au cours de la réunion du comité de mardi dernier, les dispositions du projet de loi s'ajoutent aux pouvoirs accrus en matière de surveillance et d'application prévus par le projet de loi C-52, Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire, déposé le mois dernier par la ministre Raitt.

La question des normes de sécurité applicables aux passages à niveau au croisement d'un chemin de fer et d'une voie publique — qu'on désigne également sous l'appellation plus simple de passages à niveau — a un lien avec le projet de loi C-627. La FCM appuie à tous égards les nouvelles dispositions réglementaires sur les passages à niveau élaborées par Transports Canada, lesquelles fixent pour la première fois des normes en ce qui a trait aux lignes de visibilité, aux systèmes d'avertissement et à d'autres éléments relatifs à la sécurité des nouveaux passages à niveau et de ceux déjà en place. Ces dispositions donnent suite à une recommandation de longue date du BST.

Au cours des sept prochaines années, on devra moderniser tous les passages à niveau au Canada de façon à ce qu'ils répondent aux normes de base énoncées dans le texte réglementaire. Nos membres et les chemins de fer fédéraux viennent tout juste de commencer à s'échanger de l'information à propos des passages à niveau existants, ce qui représente la première étape prévue par les dispositions réglementaires. Cet échange de renseignements doit être parachevé d'ici la fin de 2016.

Vous pouvez vous attendre à ce que la FCM revienne sur la nécessité pour le gouvernement fédéral de verser des fonds supplémentaires aux fins de la modernisation des passages à niveau une fois qu'elle aura eu la possibilité d'évaluer les coûts qu'exigeront les travaux requis pour mettre les passages à niveau existants en conformité avec les nouvelles dispositions réglementaires.

Je vais maintenant passer de la question de la sécurité ferroviaire à celle des interventions d'urgence et de leur planification. Le Groupe de travail municipal sur la sécurité ferroviaire nationale s'est exprimé à propos de la nécessité d'exiger qu'un PIU — un plan d'intervention d'urgence — détaillé soit élaboré pour chaque chargement de liquides inflammables. Les PIU jouent un rôle crucial au moment d'aider les premiers intervenants locaux dans le cas d'un incident grave mettant en cause des marchandises dangereuses.

En avril 2014, Transports Canada a donné suite à la requête de la FCM en étendant aux chargements de pétrole brut, d'éthanol, d'essence, de diesel et de carburant aviation les exigences relatives aux PIU. Cette modification de la réglementation a procuré aux municipalités la certitude que les expéditeurs de liquides inflammables fourniront une aide spécialisée en cas d'incident majeur.

Toujours en avril 2014, la ministre Raitt a mis sur pied le Groupe de travail sur les interventions d'urgence. Ce groupe, composé d'intervenants clés, notamment la FCM, vise à renforcer la planification des interventions d'urgence à l'échelle nationale et les activités de formation connexes, et il doit soumettre ses recommandations à cet égard plus tard cette année.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, en février dernier, la ministre Raitt a déposé le projet de loi C-52 visant à améliorer la sécurité ferroviaire et la sûreté du transport des marchandises dangereuses au Canada. Les principaux éléments du projet de loi C-52 donnent directement suite aux préoccupations relatives à l'assurance et à la responsabilité, à l'échange de renseignements et à la surveillance des chemins de fer fédéraux par Transports Canada que la FCM a soulevées lorsqu'elle s'est présentée ici en mai 2014.

Il s'agit là de quelques exemples de secteurs stratégiques où la collaboration proactive et continue entre la FCM et le gouvernement

fédéral s'est traduite par des réformes concrètes qui accroîtront la sécurité des chemins de fer et de la population du Canada.

● (1540)

Comme des déraillements continuent de survenir, notre tâche n'est malheureusement pas terminée. Là encore, nous nous attendons à ce que le BST présente aux Canadiens une analyse des causes des récents déraillements et des recommandations visant l'accroissement de la sécurité ferroviaire. En outre, nous nous attendons à ce que le gouvernement, l'industrie ferroviaire et le Parlement — par l'entremise du comité — veillent à ce que toutes les recommandations qui seront formulées soient intégralement mises en oeuvre.

En conclusion, je mentionnerai que la FCM voit d'un bon oeil les nouvelles mesures proposées en vue de préciser et d'accroître les pouvoirs du ministre et des inspecteurs de la sécurité ferroviaire en matière de surveillance et d'application de la loi, y compris les modifications de la Loi sur la sécurité ferroviaire proposées par le projet de loi C-627.

[Français]

Je remercie encore une fois le comité de nous avoir permis de lui faire part de notre point de vue.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci, madame Quinlan.

[Traduction]

Nous allons entendre Michael Bourque, de l'Association des chemins de fer du Canada.

Vous avez 10 minutes.

**M. Michael Bourque (président et directeur général, Association des chemins de fer du Canada):** Monsieur le président, membres du comité, je vous salue et vous remercie.

J'aimerais tout d'abord souligner que la sécurité revêt une importance primordiale pour l'industrie ferroviaire. Nos membres sont soucieux de la sécurité, et ils sont constamment à la recherche de façons d'améliorer leur rendement en la matière, que ce soit au moyen d'activités de formation ou d'évaluation des risques, d'investissements dans les infrastructures ou de la technologie.

Notre industrie croit également qu'il est important de travailler en collaboration avec le gouvernement, les organisations syndicales, les municipalités et les autres intervenants au moment d'améliorer notre rendement au chapitre de la sécurité. Plus particulièrement, au cours des 20 derniers mois, de nouvelles pratiques relatives à l'immobilisation et à la conduite des trains, de nouvelles normes touchant les wagons-citernes et de nombreuses autres mesures ont été mises en oeuvre, et tout cela contribuera à accroître la sécurité.

La députée Joyce Bateman a mentionné que la sécurité aux passages à niveau était la motivation sous-jacente au projet de loi C-627, et il s'agit également d'une question très préoccupante pour notre industrie. À l'heure actuelle, on compte plus de 31 000 passages à niveau réglementés au Canada, et les accidents aux passages à niveau représentent près de 20 % des incidents ferroviaires au pays. Malheureusement, le tiers de ces incidents entraînent des décès ou des blessures graves.

La sécurité aux passages à niveau est une question importante, mais je ne suis pas certain que le projet de loi C-627 constitue le meilleur moyen de l'aborder. En fait, je me demande pourquoi nous discutons de ce texte aujourd'hui. Comme un certain nombre de membres du comité l'ont mentionné plus tôt cette semaine, le projet de loi C-52 aura pour effet d'abroger des passages clés du texte qui nous occupe.

À nos yeux, la principale préoccupation que soulève le projet de loi C-627 tient à son caractère éventuellement redondant et à la confusion qu'il risque de créer. Selon l'article 4 de la Loi sur la sécurité ferroviaire actuellement en vigueur, au moment de déterminer si des activités ferroviaires sont sécuritaires ou d'établir l'existence d'une menace à la sécurité, on doit tenir compte « [...] non seulement de la sécurité des voyageurs et des marchandises transportées par chemin de fer mais aussi de celle de toute autre personne et de tout autre bien ».

En outre, suivant l'article 31 de l'actuelle Loi sur la sécurité ferroviaire, les inspecteurs de la sécurité ferroviaire peuvent déjà, pour le compte du ministre des Transports, ordonner la fermeture d'une ligne de chemin de fer ou d'un passage à niveau ou empêcher l'utilisation de matériel ferroviaire s'ils estiment que ces installations ou ce matériel compromettent la sécurité. Cependant, il est fort possible que des améliorations doivent être apportées à la loi, et nous comprenons assurément bon nombre des préoccupations relatives à la sécurité aux passages à niveau que Mme Bateman a formulées devant le comité.

La croissance urbaine près des installations ferroviaires a eu pour effet d'accentuer la circulation aux passages à niveau existants, et des passages à niveau supplémentaires ont été construits partout au pays afin d'atténuer la congestion routière. Les collectivités et les urbanistes doivent trouver des solutions de rechange à la construction de nouveaux passages à niveau et réfléchir aux améliorations qui peuvent être apportées afin d'accroître la sécurité aux passages à niveau en place.

Bien qu'elle ne soit pas expressément axée sur les passages à niveau, l'initiative de voisinage que nous menons conjointement avec la Fédération des municipalités canadiennes nous permet de réaliser des progrès, et la ville de Montréal a récemment adopté nos lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires dans le cadre de son plan de développement à long terme. Montréal est le premier grand centre urbain à adopter ces lignes directrices, et nous espérons que d'autres villes lui emboîteront le pas.

Cela dit, il est possible d'aller plus loin. Je vais citer des propos qui ont été tenus. Il s'agit d'une citation assez longue, mais je vous prie d'être indulgents à mon égard.

Dans son rapport, le comité consultatif chargé de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire a recommandé qu'on modifie la loi afin d'exiger des promoteurs et des municipalités qu'ils amorcent un processus de consultation avec les compagnies de chemins de fer avant de prendre une décision quant à des aménagements qui peuvent compromettre la sécurité ferroviaire.

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

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

C'est mon prédécesseur, Cliff Mackay, qui a formulé ces commentaires à l'intention du comité au moment où il menait son étude de la Loi sur la sécurité ferroviaire en 2012. Ces observations reflètent toujours notre point de vue. La loi oblige les compagnies de chemins de fer à informer les municipalités de tous les travaux qu'elles se proposent d'effectuer. Nous aimerions que la Loi sur la

sécurité ferroviaire soit modifiée de manière à ce qu'elle exige que les promoteurs et les municipalités consultent les compagnies de chemins de fer avant de prendre des décisions quant à des aménagements qui peuvent compromettre la sécurité ferroviaire.

● (1545)

Une autre façon d'aborder la question de la sécurité aux passages à niveau consiste à examiner les dispositions réglementaires applicables à l'ouverture et à la fermeture de passages à niveau au Canada. Sous le régime actuel, Transports Canada a le pouvoir de fermer des passages à niveau à l'issue d'une analyse des risques. Toutefois, l'Office des transports du Canada a le pouvoir d'ouvrir de nouveaux passages à niveau sans mener au préalable une évaluation de la sécurité publique. Cette division des pouvoirs a compromis la sécurité publique et a donné des résultats plus néfastes que bénéfiques. Il est arrivé que l'Office des transports du Canada ordonne l'ouverture d'un passage à niveau après que Transports Canada a ordonné sa fermeture permanente pour des motifs liés à la sécurité.

De surcroît, on n'a enregistré aucune diminution du nombre d'accidents aux passages à niveau au cours de la dernière décennie. Depuis 2003, plus de 2 300 accidents liés aux passages à niveau sont survenus, et ils ont provoqué quelque 670 blessures graves ou décès. Comme je l'ai mentionné plus tôt, au cours des cinq dernières années, 30 % des accidents aux passages à niveau ont donné lieu à une blessure grave ou à un décès. Le nombre croissant de passages à niveau, la croissance du transport ferroviaire de marchandises et de passagers et la croissance de la circulation de camions et d'automobiles permettent de penser que les blessures et les décès liés aux passages à niveau continueront de poser un problème dans l'avenir si aucune mesure n'est prise. Les mesures prises récemment par le gouvernement afin d'accroître la sécurité aux passages à niveau seront utiles, mais la meilleure façon d'accroître la sécurité consiste à fermer un plus grand nombre de passages à niveau.

Le Règlement sur les passages à niveau du Canada est entré en vigueur le 17 décembre dernier. Il annonce une série d'améliorations qui doivent être apportées aux passages à niveau, y compris aux passages à niveau privés. Les chemins de fer d'intérêt local estiment qu'ils devront à eux seuls investir environ 85 millions de dollars afin de respecter les exigences réglementaires, et au moment où le règlement a été adopté, on a estimé qu'il en coûterait à peu près un demi-milliard de dollars à l'ensemble de l'industrie afin de se conformer à ses dispositions.

Nous devons également nous pencher sur la question des passages à niveau privés. Il arrive très fréquemment qu'une route privée qui croise une ligne de chemin de fer soit utilisée par un ou plusieurs propriétaires fonciers, mais qu'aucun accord sur le passage n'ait été conclu. Dans de tels cas, les compagnies de chemins de fer avisent les utilisateurs du passage de la nécessité de conclure un accord fixant les modalités relatives à l'utilisation, à la construction et à l'entretien du passage. Cependant, bien souvent, les utilisateurs ne sont pas disposés à conclure un accord de ce genre, surtout si des travaux de mise à niveau du passage sont requis.

L'article 103 de la Loi sur les transports au Canada porte sur la situation où une compagnie de chemins de fer et le propriétaire d'une terre contiguë au chemin de fer ne s'entendent pas sur le caractère convenable ou l'entretien d'un passage privé. À l'heure actuelle, l'article 103 autorise le propriétaire foncier à présenter une demande à l'office en vue de régler le différend. Aucun droit comparable n'est octroyé à la compagnie de chemins de fer. Nous sommes d'avis que, par souci de sécurité, on devrait accorder également aux compagnies de chemin de fer ce droit de présenter une demande à l'office au titre de l'article 103.

En outre, le gouvernement a récemment apporté des modifications au Programme d'amélioration des passages à niveau. Transports Canada a considérablement réduit le montant qu'il affectera à l'amélioration des passages à niveau — il n'assumera plus que 50 % des coûts des travaux d'amélioration, alors qu'il assumait auparavant 80 % de ces coûts. Sous le régime de l'actuelle formule de financement, les compagnies de chemins de fer devront prendre à leur charge près de 40 % des coûts de ces travaux de modernisation. De plus, on nous a dit que la conformité avec les nouvelles dispositions réglementaires ne représentera plus une raison justifiant une demande de financement au titre du Programme d'amélioration des passages à niveau, et que les compagnies de chemin de fer de compétence provinciale n'auront pas accès à ce financement, en dépit du fait qu'elles devront néanmoins respecter les dispositions réglementaires.

L'autre jour, durant le témoignage de Joyce Bateman devant le comité, j'ai constaté que ce qui constituait initialement une question de sécurité s'était rapidement transformé en une question de commodité. Je comprends qu'il est difficile de composer avec des citoyens qui nous téléphonent pour se plaindre du fait qu'ils ont attendu 15 ou 20 minutes à un passage à niveau, mais songeons un instant à l'autre option qui s'offrirait à nous.

Plus tôt cette semaine, Jim Vena, du CN, a mentionné qu'il n'était pas rare que des trains comptent plus de 150 wagons. Il s'agit là de l'équivalent de 375 camions gros porteurs qui se retrouveraient autrement sur nos routes. En l'absence de services ferroviaires, les problèmes liés à la congestion, à la pollution et aux émissions de gaz à effet de serre seraient amplifiés, et notre sécurité diminuerait. Les trains émettent environ 20 fois moins de gaz à effet de serre que les camions, et ne perdons pas de vue l'argument de nature économique. Les sociétés ferroviaires doivent veiller à ce que leurs trains puissent se déplacer de façon rapide et fluide de manière à ce qu'elles puissent offrir un service de qualité supérieure à leurs clients. Lorsqu'un accident se produit, cela crée de l'engorgement sur l'ensemble du réseau.

L'industrie ferroviaire doit actuellement respecter un quota applicable au transport des grains. L'an dernier, la récolte de grain a été de 20 millions de tonnes métriques supérieure à la récolte moyenne. Le transport de ces grains vers les ports a exigé quelque 2 000 trains de 100 wagons chacun, qu'il a ensuite fallu faire revenir à leur point d'origine.

• (1550)

Nous avons besoin des chemins de fer pour faire rouler l'économie. Par conséquent, avant de prendre de petites mesures qu'on juge susceptibles de régler un problème ponctuel, nous devons nous assurer que cela ne nuira pas davantage à notre capacité de favoriser la compétitivité de nos clients et de l'économie au sein d'un marché concurrentiel mondialisé.

Merci beaucoup.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci, monsieur Bourque.

J'ai oublié de mentionner que M. Don Ashley, de Teamsters Canada, est également parmi nous.

M. Benson et M. Ashley.

**M. Phil Benson (lobbyiste, Teamsters Canada):** Merci, monsieur le président.

Je suis lobbyiste pour le compte de Teamsters Canada. Je suis accompagné de M. Don Ashley, directeur législatif national de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada. Je vais traiter de quelques questions d'ordre contextuel, et M. Ashley parlera du projet de loi en tant que tel.

Je tiens d'abord à souligner que la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada représente les membres du personnel itinérant, du personnel des lignes principales et du personnel de la plupart des chemins de fer d'intérêt local. De concert avec d'autres sections de notre organisation, nous représentons environ 65 % des travailleurs de l'industrie ferroviaire.

Je tiens à vous remercier de m'avoir invité à me présenter devant vous. Comme il s'agit peut-être de la dernière fois que nous nous présentons ici dans le cadre de la présente législature, j'aimerais remercier les membres actuels et les anciens membres du comité de leur courtoisie et de leur travail acharné. Je pense que nous avons réalisé beaucoup de choses. Nous avons encore beaucoup de pain sur la planche, mais je tiens à vous remercier. Si nous nous revoyons, tant mieux, sinon, je vous remercie une fois de plus.

Pour mettre les choses en contexte, je mentionnerai, bien entendu, les déraillements récents et les problèmes liés aux voies que posent les wagons répondant à la norme CPC-1232. Au cours d'une réunion antérieure du comité, nous avons formulé des préoccupations à propos du caractère adéquat de ces wagons et de leur bon fonctionnement. Comme l'a montré la tragédie de Gogama et comme on a pu le constater à proximité de l'accident, ces wagons semblent poser de graves problèmes. De même, nous sommes tous préoccupés à propos des nouveaux 1711.

Un autre sujet qui m'inquiète énormément est celui du transport du bitume dilué. À la suite de la tragédie de Lac-Mégantic — et nous continuons d'adresser nos prières et nos pensées aux familles de cette collectivité, car leur processus de guérison sera long —, j'ai constaté que le bitume dilué ne préoccupait pas les experts aux nombreuses réunions auxquelles j'ai assisté. Ce qui les inquiétait, c'était le pétrole de schiste. De toute évidence, par suite de l'accident survenu dans la région de Gogama, on devra revoir toute cette question du bitume dilué et du bitume synthétique. Je sais que des réunions à venir porteront là-dessus, mais cela m'a beaucoup surpris — je ne m'attendais pas à cela.

Bien entendu, il y a le projet de loi C-52.

Le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> avril, est une autre chose qui nous a beaucoup occupés, comme vous pouvez le constater d'après ma pile de notes à ce sujet. Depuis trois semaines ou un mois, nous avons assisté à une foule de séances d'information sur le projet de loi, les systèmes de gestion de la sécurité, les processus, les mises à jour et le moment où tout cela sera mis en oeuvre. Je vous dirai bien honnêtement qu'il y a des choses qui nous laissent perplexes, d'autres qui nous déçoivent, et d'autres qui nous plaisent beaucoup.

L'un des éléments que nous trouvons très intéressants est lié à quelque chose qui avait été mentionné devant le comité dans le cadre du processus de modification de la Loi sur la sécurité ferroviaire, à savoir le numéro sans frais permettant aux travailleurs de communiquer directement avec des représentants de la sécurité ferroviaire de Transports Canada afin de signaler des problèmes en matière de sécurité. Je vais vous poser une question que je vous ai posée la dernière fois que je me suis présenté devant vous: quand ce numéro sans frais sera-t-il mis en place? L'idée ne semble pas avoir tout à fait disparu, mais je ne comprends pas pourquoi la mise en place d'un service de ce genre pose un problème particulier.

D'un point de vue stratégique, notre position consiste à ne pas soutenir les projets de loi d'initiative parlementaire liés au transport et à la Loi sur les transports au Canada dont l'objet n'est pas lié aux objectifs généraux en matière de sécurité. J'estime que le projet de loi C-52 prouve vraiment le bien-fondé de notre position sur cette question.

Cela dit, nous tenons à remercier Mme Bateman de l'avoir déposé puisqu'elle est manifestement préoccupée. D'une certaine façon, nous aurions pu soutenir le projet de loi, vu que nous ne le trouvions pas particulièrement rebutant dans son ensemble. Il est important que des projets de loi d'initiative parlementaire puissent être déposés. Je ne décourage pas les parlementaires de déposer des projets de loi. Cependant, bien souvent, comme c'est le cas avec la Loi sur les transports au Canada, nous avons affaire à des textes très complexes desquels il est très difficile de supprimer un court passage puisque cela risque d'avoir une foule de conséquences.

Sur ce, je vais céder la parole à M. Ashley, qui parlera du projet de loi.

• (1555)

**M. Don Ashley (directeur législatif national, Conférence Ferroviaire de Teamsters Canada, Teamsters Canada):** Merci, et merci à vous de nous avoir invités ici.

En ce qui concerne le projet de loi en tant que tel, je vous dirai que nous sommes totalement favorables à toute mesure qui accroît la sécurité ferroviaire et la capacité du ministre d'utiliser la réglementation afin d'améliorer la sécurité ferroviaire.

Les incidents aux passages à niveau ont de graves répercussions sur nos membres. Les effets dévastateurs qu'ont les accidents aux passages à niveau sur la population et les collectivités touchent aussi profondément nos membres et leur famille, et ce, pour longtemps. Les accidents aux passages à niveau représentent l'une des principales causes des blessures que subissent nos membres. Là encore, Teamsters Canada appuie toute mesure qui permette d'améliorer les choses à ce chapitre.

En ce qui a trait au texte législatif proprement dit, je vous dirai qu'il est bien rédigé. Pour ce qui est des modifications des articles 31 et 32 de la Loi sur la sécurité ferroviaire, nous préférons le libellé du projet de loi C-52. Nous serions favorables à la solution qui consisterait à retenir le présent projet de loi et à reporter la modification proposée de l'article 9 au projet de loi C-52 ou à celle qui consisterait à modifier le présent projet de loi au moyen du contenu des articles 31 et 32 du projet de loi C-52.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Je remercie les représentants de Teamsters Canada.

[Français]

Nous allons maintenant passer aux questions des députés.

Monsieur Toone, vous avez la parole. Vous disposez de sept minutes.

**M. Philip Toone (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, NPD):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leurs présentations. C'était fort intéressant.

Je pense que le projet de loi mérite encore plus d'attention. Tout le monde a soulevé le fait qu'il y a quand même un autre projet de loi qui est à l'étude. C'est un peu difficile de voir quel sera l'impact de ce projet de loi sur le projet de loi C-52. Cela va rendre la discussion un peu plus complexe.

Néanmoins, nous discutons aujourd'hui du projet de loi C-627 et je vais essayer de m'y restreindre.

J'aimerais commencer avec Mme Quinlan.

**Mme Pauline Quinlan:** Mon nom de famille est Quinlan.

**M. Philip Toone:** Je pense qu'il manquait un « n ».

**Mme Pauline Quinlan:** Oui, malheureusement.

**M. Philip Toone:** Quelle est au juste la relation des municipalités avec les compagnies ferroviaires en ce qui a trait aux passages à niveau? J'essaie de comprendre cette question. Y a-t-il du financement à cet égard? Les compagnies ferroviaires donnent-elles de l'argent aux municipalités? Les municipalités doivent-elles payer un loyer? Qui est responsable de tout cela et comment se fait le financement?

**Mme Pauline Quinlan:** Les municipalités doivent contribuer à l'entretien des passages à niveau. Encore une fois, je présume que cela dépend des provinces. Je peux vous dire que chez nous, au Québec, notamment à Bromont, la voie ferrée qui traverse la ville est celle qui traverse également Lac-Mégantic. Je parle donc du même tronçon. De fait, oui, nous contribuons annuellement à l'entretien des passages à niveau.

• (1600)

**M. Philip Toone:** Alors, la responsabilité...

[Traduction]

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Je ne voulais pas interrompre le membre au moment où il recevait la réponse à sa première question, et je ne veux pas que mon intervention lui fasse perdre une partie du temps dont il dispose. Je crois vous avoir entendu dire qu'il disposait de sept minutes, mais je pense que l'interprète a rendu cela par « cinq minutes ». Je tenais simplement à savoir précisément si le membre disposait de sept minutes pour ses questions et réponses.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** À des fins de clarté, je précise que le premier tour en est un de sept minutes. Le membre dispose donc de sept minutes.

[Français]

**M. Philip Toone:** Merci, monsieur le président. Je vais poursuivre.

Dans ce cas, la responsabilité est celle des municipalités et non pas celle des compagnies ferroviaires. Si jamais il y avait un accident, qui serait responsable?

**Mme Pauline Quinlan:** Ce serait la compagnie ferroviaire. Bien sûr, nous collaborons à ce sujet.

M. Rubinstein pourra compléter ma réponse par la suite, mais nous sommes présentement des partenaires. Nous discutons, entre autres, avec l'Association des chemins de fer du Canada afin de trouver des solutions pour améliorer la sécurité. Bien que nous ne soyons pas responsables de la circulation sur les voies ferrées, nous sommes quand même responsables de la sécurité des citoyens qui habitent nos villes et nos municipalités.

Daniel pourrait peut-être compléter en fournissant des informations touchant le travail plus particulier que nous réalisons avec l'Association des chemins de fer du Canada.

[Traduction]

**M. Daniel Rubinstein (gestionnaire des politiques et de la recherche, Politiques et Relations gouvernementales, Fédération canadienne des municipalités):** Je mentionnerai très rapidement que les sociétés ferroviaires sous réglementation fédérale sont assujetties au Règlement sur les passages à niveau qui a été adopté l'an dernier. Il s'agit d'un texte qui énonce les rôles et les responsabilités que les municipalités doivent assumer en tant qu'autorités responsables du service de voirie et les sociétés ferroviaires de compétence fédérale. Ces responsabilités comprennent des exigences en matière d'échange de renseignements. Chaque partie a des obligations distinctes à respecter.

Quant aux coûts, ils sont fixés par les parties, mais l'Office des transports du Canada peut également prendre des décisions en ce qui concerne la manière dont ces coûts sont partagés.

[Français]

**M. Philip Toone:** Si j'ai bien compris, le présent projet de loi porte seulement sur les tracés qui relèvent de la compétence fédérale?

**Mme Pauline Quinlan:** Oui.

**M. Philip Toone:** Tout de même, plusieurs chemins de fer au Québec et ailleurs relèvent de la compétence provinciale. Si je comprends bien, ce projet de loi n'aura alors aucun impact sur ces chemins de fer?

**Mme Pauline Quinlan:** Daniel pourrait peut-être mentionner quelque chose à ce sujet

[Traduction]

**M. Daniel Rubinstein:** D'après ce que j'ai compris, le projet de loi porte sur les chemins de fer de compétence fédérale assujettis à la Loi sur la sécurité ferroviaire.

[Français]

**M. Philip Toone:** Avez-vous une idée du pourcentage de ces voies ferrées qu'on retrouve au Québec?

Vous représentez la Fédération canadienne des municipalités, alors je vais parler du Canada. Quel pourcentage des chemins de fer au Canada relèvent de la compétence provinciale? Avez-vous une idée du pourcentage à cet égard?

**Mme Pauline Quinlan:** Daniel dispose peut-être de l'information à ce sujet, mais j'estime que le pourcentage est faible. Au Québec, les chemins de fer de compétence provinciale représentent un faible pourcentage. Bien entendu, les grandes compagnies comme le CN, le CP ou, dans notre cas, la Montreal, Maine & Atlantic sont de compétence fédérale. Dans certaines régions du Québec, entre autres, il y a des voies ferrées qui sont de compétence provinciale, mais je crois qu'il y en a peu.

**M. Philip Toone:** Il y a eu récemment beaucoup de modifications qui ont été apportées au chapitre des règlements sur la sécurité

ferroviaire, surtout depuis l'accident à Lac-Mégantic. J'entends souvent dire que les relations entre les compagnies ferroviaires et les municipalités sont parfois difficiles. Porte-t-on suffisamment d'attention à la formation de la main-d'oeuvre et l'appuie-t-on suffisamment? Vous avez parlé des intervenants sur le terrain. Sont-ils suffisamment équipés pour traiter les urgences et les catastrophes qui surviennent à l'occasion?

**Mme Pauline Quinlan:** Je crois que, depuis cette catastrophe et depuis que nous avons débuté le travail à ce sujet, la communication est bien meilleure entre les compagnies ferroviaires et les municipalités. Je pense que les grandes compagnies ont toujours eu une approche plus structurée.

En ce qui a trait aux plus petites compagnies, nous avons eu des rencontres avec les représentants de la Central Maine & Quebec Railway, qui est la nouvelle entreprise qui gère maintenant le transport ferroviaire dans une partie du Québec. Elle a démontré qu'elle voulait travailler en collaboration avec nous.

Il faut tout de même reconnaître que nos services de mesures d'urgence ne pourront jamais intervenir localement. Il faut la contribution, la collaboration et ce plan d'intervention dont sont responsables les entreprises, et ce, évidemment, avec les informations dont nous disposons et nos plans locaux de mesures d'urgence.

● (1605)

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci, monsieur Toone.

[Traduction]

Monsieur Vaughan, vous avez sept minutes,

**M. Adam Vaughan (Trinity—Spadina, Lib.):** Ma question s'adresse d'abord et avant tout aux représentants des compagnies de chemins de fer. À votre connaissance, existe-t-il un quelconque programme fédéral qui finance la transformation des passages à niveau en sauts-de-mouton?

**M. Michael Bourque:** Le gouvernement fédéral exécute un programme d'amélioration des passages à niveau dans le cadre duquel les municipalités et les sociétés ferroviaires peuvent demander des fonds en vue d'apporter une amélioration, laquelle pourrait consister en la construction d'un saut-de-mouton.

Ce programme pose deux problèmes. Le principal tient au fait que, comme je l'ai mentionné un peu plus tôt, l'Office des transports du Canada a le droit d'ouvrir un passage à niveau. Il le fait pour des raisons d'ordre économique. Il n'a pas à tenir compte de questions relatives à la sécurité, de sorte qu'il n'est pas très difficile d'ouvrir un nouveau passage à niveau. Transports Canada peut quant à lui fermer un passage à niveau pour des motifs liés à la sécurité.

En règle générale, la construction d'un passage supérieur exige un investissement d'environ 25 millions de dollars. Pour qu'une société ferroviaire soit intéressée à contribuer à cela, il faudra qu'on ferme les passages à niveau situés à proximité de manière à réduire la possibilité qu'un accident survienne sur le chemin de fer, et les investissements sont faits de façon à ce que la circulation passe par le passage supérieur ou le passage inférieur. Cependant, il est possible que, après qu'on a fait cet investissement, la municipalité présente une demande en vue de faire installer un passage à niveau tout près de là, vu qu'une telle demande est très facile à présenter. Il est trop facile de faire cela.



À mon avis, il s'agit d'un problème de bureaucratie gouvernementale. Dans le passé, on a commis l'erreur de donner à l'office le rôle d'ouvrir de nouveaux passages à niveau. Je pense que les décideurs de l'époque n'étaient pas conscients du nombre de nouveaux passages à niveau qu'on allait ouvrir et qu'ils n'ont pas saisi les répercussions que cela aurait sur la sécurité.

J'estime que nous devons apporter ce changement. En fait, nous en avons fait la suggestion à M. Emerson, qui dirige actuellement l'examen de la loi.

**M. Adam Vaughan:** Madame Quinlan, pouvez-vous m'indiquer le nombre de passages à niveau qui sont modernisés chaque année grâce aux fonds versés dans le cadre du programme qui vient tout juste d'être mentionné? Est-ce que la FCM fait un suivi du nombre de passages à niveau dont la modernisation est financée par le gouvernement fédéral?

[Français]

**Mme Pauline Quinlan:** Je vais demander à M. Rubinstein, qui est plus au fait des détails sur ces questions, de vous répondre.

[Traduction]

**M. Daniel Rubinstein:** Transports Canada effectue un suivi en ce qui concerne la manière dont le programme est utilisé. Ce programme dispose d'une enveloppe budgétaire annuelle de 10 millions de dollars. Le Règlement sur les passages à niveau dont nous disposons désormais établira une norme en ce qui a trait aux types d'améliorations relatives à la sécurité qui doivent être apportées. Nous savons que, au fil du temps, des sommes de cet ordre ne seront tout simplement pas suffisantes pour accroître la sécurité aux passages à niveau.

**M. Adam Vaughan:** Vous faites allusion au budget annuel de 10 millions de dollars.

**M. Daniel Rubinstein:** Oui, 10 millions de dollars par année.

**M. Adam Vaughan:** À Toronto, un passage à niveau... À coup sûr, le dernier passage à niveau qui a été construit dans ma circonscription a coûté environ 80 millions de dollars.

**M. Daniel Rubinstein:** Là encore, il y a les améliorations des passages à niveau existants qui sont exigées par le Règlement sur les passages à niveau que nous avons mentionné, puis il y a la question distincte des sauts-de-mouton, lesquels — vous avez raison de le dire — peuvent s'assortir de coûts beaucoup plus substantiels. Toutefois, au titre des nouvelles dispositions réglementaires, l'ensemble des municipalités et des sociétés ferroviaires devront contribuer aux travaux d'amélioration. Au cours des sept prochaines années, plus de 15 000 passages à niveau devront être modifiés. Il s'agit donc d'une question importante.

**M. Adam Vaughan:** Quinze mille...

**M. Daniel Rubinstein:** Quinze mille passages à niveau.

**M. Adam Vaughan:** ... au moyen d'un budget annuel de 10 millions de dollars.

**M. Daniel Rubinstein:** C'est ce que nous faisons valoir. Au fil du temps, nous aurons probablement besoin d'un soutien supplémentaire afin de nous conformer aux dispositions réglementaires. Comme Mme Quinlan l'a dit durant ses observations préliminaires, nous examinons cela avec nos membres afin de bien comprendre les répercussions financières qu'auront ces dispositions dans l'avenir.

**M. Adam Vaughan:** Lorsque cette question est abordée à la Chambre, bien souvent, la ministre des Transports se lève et affirme que la FCM appuie toutes les mesures du gouvernement fédéral, et elle cite une résolution où la FCM mentionne essentiellement qu'elle

est convaincue et qu'aucune autre mesure n'est requise. S'agit-il bien là du point de vue de la FCM?

[Français]

**Mme Pauline Quinlan:** Nous avons été très impliqués dans les discussions avec la ministre et Transports Canada. Nous croyons qu'il y a eu de réels progrès, mais la position de la FCM est que le travail n'est pas complété et qu'il faut poursuivre et rechercher encore davantage de solutions qui assurent la sécurité, bien sûr, mais qui permettent aussi au transport ferroviaire de continuer à contribuer à l'économie du pays. C'est la position que nous avons prise. Nous croyons que travailler ensemble a certainement apporté des améliorations, mais nous demeurons critiques à cet égard. Nous discutons et nous demandons à notre personnel de prendre connaissance des nouvelles propositions. C'est un travail de collaboration de notre part en ce qui a trait à ce dossier.

• (1610)

[Traduction]

**M. Adam Vaughan:** Il serait juste de dire que la FCM n'est pas convaincue que le travail est terminé et qu'elle n'est pas non plus convaincue que les dispositions réglementaires qui ont été déposées ont permis de prendre toutes les mesures possibles pour assurer la sécurité ferroviaire dans les collectivités.

[Français]

**Mme Pauline Quinlan:** C'est un début, mais je pense qu'il faut poursuivre le travail à ce sujet.

On a également abordé plus tôt la question du financement. Il est certain que la Fédération canadienne des municipalités va continuer à représenter ses membres et à demander que l'on tienne compte des responsabilités qui vont être attribuées aux municipalités. La sécurité est essentielle pour nous, mais la capacité d'intervenir va devoir aussi être étudiée. Comme vous le savez certainement, les municipalités ont quand même des moyens limités. Cela va aussi faire partie des discussions qui se tiendront à l'avenir.

[Traduction]

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci, monsieur Vaughan.

Monsieur Komarnicki, vous avez sept minutes.

**M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC):** Merci, monsieur le président. À coup sûr, dans le cadre de notre discussion, nous avons ratissé très large en abordant quelques sujets de préoccupation d'ordre général qui ont peu de choses à voir avec le projet de loi. J'ai été ravi d'entendre M. Ashley porter son attention sur le texte qui nous occupe. Je sais qu'il y a évidemment des questions relatives à l'aménagement du territoire sur lesquelles les municipalités rurales et urbaines devront se pencher. C'est un fait. Des travaux de construction sont exécutés tout près des lignes de chemin de fer, et les franchissements ferroviaires posent assurément un problème — cela vaut certainement pour les seuls passages à niveau, qui sont très nombreux partout au pays.

J'entends bien souvent les gens se plaindre du fait que les trains mettent trop de temps à passer, ou du fait qu'ils s'immobilisent, ou alors, du fait qu'il est difficile de les percevoir dans la pénombre et qu'il faut améliorer les passages à niveau de façon à ce que le grand public soit conscient du danger, etc. Un fonds a été créé pour cela. Les municipalités présentent des demandes en vue de donner suite à toutes ces plaintes, et, au fil du temps, d'une année à l'autre, un certain nombre de passages à niveau sont modernisés. De façon générale, on les rend plus sécuritaires.

Toutefois, le projet de loi qui nous occupe est lié à un texte législatif bien précis qui vise principalement à accroître la sécurité publique en conférant le pouvoir de délivrer des ordonnances dans les cas où une installation ou une activité ferroviaire compromet la sécurité des personnes ou des biens. Cela me donne à penser que le projet de loi traite très expressément d'une préoccupation évidente et immédiate qui exige une attention.

À mes yeux, cela semble indiquer deux choses.

Cela indique que, si un inspecteur de la sécurité ferroviaire est d'avis que la norme de construction ou d'entretien d'une installation ou d'un élément de matériel ferroviaire — autrement dit, la manière dont il est construit ou entretenu — compromet la sécurité ou la sûreté d'une activité, d'une personne ou d'un bien, il pourra prendre des mesures et délivrer une ordonnance. À cet égard, le ministre se voit expressément conférer le pouvoir d'exiger que la personne responsable de l'exploitation du chemin de fer ordonne à la personne concernée de prendre les mesures correctrices requises. Il s'agit là de quelque chose qui concerne véritablement l'objet du projet de loi.

On peut ouvrir ou fermer un passage à niveau, mais je crois que ces dispositions vont au-delà de cela — elles énoncent que, en cas de préoccupation ou de danger imminent, on doit agir. Il faut qu'il y ait le pouvoir de contraindre quelqu'un à faire quelque chose. Êtes-vous d'accord pour dire qu'il s'agit là de la raison d'être du texte législatif et que c'est effectivement une bonne chose que de disposer du pouvoir supplémentaire d'ordonner que des mesures de ce genre soient prises?

Peut-être que M. Benson ou M. Bourque...

• (1615)

**M. Michael Bourque:** Pour ma part, je ne suis pas en désaccord avec ce que vous avez dit. Pour l'essentiel, nous soutenons que la loi confère déjà ce pouvoir. Si le gouvernement croit que ce pouvoir n'est pas assez étendu, et s'il souhaite renforcer le libellé des nouvelles dispositions législatives — lesquelles se substitueront à celles du projet de loi d'initiative parlementaire qui nous occupe — il y a probablement une bonne raison à cela. Nous ne nous y opposerons pas. Nous croyons que le libellé du projet de loi C-627 embrouille quelque peu les choses puisque nous sommes d'avis, comme je l'ai mentionné, que l'article 31 octroie déjà aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire le pouvoir d'ordonner, au nom du ministre, la fermeture d'une ligne de chemin de fer ou la cessation de l'utilisation de matériel ferroviaire en présence d'une menace imminente à la sécurité. Il s'agit là de notre interprétation du projet de loi.

**M. Ed Komarnicki:** Très bien. Que ce projet de loi soit incorporé à l'autre, qu'il le clarifie ou qu'il le bonifie, il s'agit évidemment, en principe, d'une mesure positive. Cela va au-delà de la simple ouverture ou fermeture. Il s'agit d'une mesure ou d'un ensemble de mesures proactives qu'on oblige quelqu'un à prendre afin de remédier à une situation.

**M. Michael Bourque:** Si j'ai abordé dans le cadre de mon exposé d'aujourd'hui des questions qui dépassaient le cadre du projet de loi C-627, c'est précisément parce que je crois que le législateur peut prendre un certain nombre de mesures proactives en ce qui concerne la sécurité aux passages à niveau. Si nous voulons accroître la sécurité ferroviaire au pays, nous devons apporter un certain nombre de changements très importants. L'OTC a déjà souligné que nous n'avions pas réduit le nombre d'accidents aux passages à niveau au cours des 10 dernières années. Nous avons essentiellement atteint un plateau. Si nous souhaitons prendre des mesures pour accroître la sécurité, nous devons examiner les passages à niveau, envisager de

modifier les règles de gouvernance applicables à l'ouverture et à la fermeture, etc.

**M. Ed Komarnicki:** D'accord, mais comme vous l'avez dit, il est question ici de 31 000 passages à niveau et du fait que le tiers des accidents qui surviennent aux passages à niveau entraînent un décès ou une blessure grave. Ne croyez-vous pas que le fait de pouvoir prendre une mesure précise afin d'écartier ce qui est évidemment un danger imminent représente une chose positive? N'êtes-vous pas d'accord pour dire que le fait de pouvoir prendre des mesures comme celle consistant à ordonner à un train de réduire sa vitesse, à exiger qu'une pièce d'équipement ou une voie ferrée soit réparée pendant qu'elles sont utilisées ou à exiger qu'une société ferroviaire plutôt que quiconque d'autre prenne des mesures positives constitue effectivement une bonne chose?

Je reviendrai à M. Benson. Je crois que M. Bourque veut prendre la parole.

**M. Michael Bourque:** Écoutez, il est très difficile d'être en désaccord avec ce que vous venez de dire. Toutefois, ce que j'ai avancé dans le cadre de mon exposé, c'est d'abord qu'il ne faut pas perdre de vue que le fait d'arrêter temporairement la circulation sur une ligne de chemin de fer afin de régler un problème — comme les sociétés ferroviaires le font chaque jour — est une chose, mais que c'en est une autre de nuire, ce faisant, à la capacité de transporter des marchandises par train, car autrement, toutes ces marchandises devront être transportées par camion.

**M. Ed Komarnicki:** Monsieur Benson, avez-vous quelque chose à dire? J'aimerais ensuite poser une question à Mme Quinlan.

**M. Phil Benson:** Oui, je souscris à vos commentaires. En réalité, abstraction faite de nos observations touchant le fait de ne pas soutenir les projets de loi d'initiative parlementaire, comme M. Ashley l'a indiqué, nous sommes favorables à toute amélioration. Nous étions d'avis que même le projet de loi C-627 sous sa forme actuelle représentait une amélioration.

Toutefois, j'ai quelque chose à dire à propos des accidents aux passages à niveau. Je crois que le fait de simplement chiffrer ces accidents peut nous induire en erreur, vu que la majeure partie des décès survenus aux passages à niveau sont attribuables à des suicides. Je ne sais pas ce que nous pouvons faire pour prévenir cela. En outre, je pense que M. Bourque sera d'accord avec moi pour dire que les intrus posent un problème. Les intrusions volontaires sont une réalité. Ce problème ne se pose pas dans le cas des sauts-de-mouton.

Si nous nous penchons sur ces problèmes et si nous prenons conscience du fait qu'un certain nombre d'entre eux ne seront jamais réglés...

**M. Ed Komarnicki:** La question est de savoir comment on s'y prendra pour régler ces problèmes si on ne peut pas...

**M. Phil Benson:** Ce que je veux dire, c'est que le projet de loi serait plus efficace s'il renfermait la notion de « danger imminent ». Ce qui embrouille les choses, c'est le fait que les propositions que la ministre a formulées relativement au projet de loi C-52 sont beaucoup plus complètes, et c'est la raison pour laquelle nous suggérons de les intégrer au projet de loi qui nous occupe, de manière à ce que nous puissions à tout le moins parachever cette partie du texte avant la fin de la session.

Je félicite Mme Bateman d'avoir déposé le projet de loi.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci, monsieur Komarnicki.

Je cède maintenant la parole à M. Yurdiga, qui pourra, s'il le souhaite, vous céder une partie de son temps.

Allez-y, monsieur Yurdiga.

• (1620)

**M. David Yurdiga (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Voulez-vous que je vous cède quelques minutes?

**M. Ed Komarnicki:** J'ai une question à poser à Mme Quinlan.

Vous avez mentionné que l'utilisation sécuritaire des voies ferrées avait posé des problèmes dans le cadre d'un certain nombre d'incidents qui sont survenus. Est-ce qu'il vous est arrivé, à vous ou à vos membres, de découvrir qu'une société ferroviaire n'avait pas réagi aussi rapidement que vous l'auriez souhaité ou d'une manière que vos mandants ou vos membres auraient jugée convenable, et de souhaiter qu'un certain pouvoir ministériel ait été en place pour l'obliger à agir de la façon appropriée?

[Français]

**Mme Pauline Quinlan:** Je vais donner un exemple qui concerne justement les passages à niveau.

Dans certaines municipalités, la difficulté est d'offrir les services d'urgence aux citoyens lorsque les passages à niveau sont obstrués pendant de longues périodes. Notre fédération est très consciente de ce problème. Je pense qu'il faudra améliorer la situation. Je comprends qu'il faut que la circulation se fasse et que le transport ferroviaire est peut-être préférable au transport routier, mais lorsqu'une ville est séparée en deux et que, par exemple, il y a un incendie majeur d'un côté et qu'on ne peut pas répondre à des appels d'urgence, il y a vraiment un problème.

Je ne sais pas si cela rejoint ce que vous souhaitiez entendre, mais c'est un exemple qui fait en sorte qu'on va continuer à travailler avec les différentes instances pour améliorer la situation. Évidemment, on travaillera aussi en collaboration avec les compagnies de chemins de fer.

[Traduction]

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Monsieur Yurdiga.

**M. David Yurdiga:** Merci, monsieur le président. Merci aux témoins d'être ici.

Nous parlons de sécurité. Tout le monde s'entend pour dire que la sécurité est un élément très important de notre vie quotidienne, qu'il s'agisse de la sécurité ferroviaire ou de la sécurité routière. Peu importe le domaine concerné, la sécurité est une préoccupation de premier plan, et je me réjouis vraiment du fait que le projet de loi ait été présenté. Nous devons veiller à ce qu'il assure la sécurité de nos enfants, de nos épouses et des membres de nos familles.

Ma première question s'adresse à M. Bourque. J'ai de la difficulté à déterminer ce qui compromet la sécurité. S'agit-il de l'expansion et de la croissance des centres urbains? Qu'est-ce qui fait qu'un passage à niveau en arrive à un point où il ne peut plus être considéré comme sécuritaire? Est-ce que cela est attribuable à l'éclairage? À l'expansion d'une ville ou d'une collectivité? Je ne sais pas à quoi cela est attribuable. Y a-t-il des documents qui nous indiquent que tel ou tel passage à niveau peut être utile pour tel ou tel nombre de passages par jour? Est-ce que les dispositions législatives ou les règles du CN ou d'une municipalité comportent des prescriptions à cet égard?

**M. Michael Bourque:** Si vous le permettez, je répondrai d'abord à la première partie de votre question.

Nous sommes en présence d'un problème sociétal. Le Canada s'est développé. Pour l'essentiel, sa croissance a eu lieu dans la partie sud

du territoire. C'est aux abords des lignes de chemin de fer que nous avons construites pour le bâtir que le Canada s'est développé. Au fil du temps, et à mesure que l'importance des chemins de fer s'est accrue au point où ils ont servi à transporter toutes les marchandises que nous produisons, le trafic ferroviaire a augmenté. Grâce à divers gains d'efficacité et à toutes sortes d'investissements, nous avons rendu les chemins de fer plus rapides. Par exemple, le simple fait de disposer de rails soudés a permis d'accélérer les trains et de réduire le bruit qu'ils produisent. L'intrus qui porte des écouteurs et qui croit qu'il entendra le bruit caractéristique d'un train à vapeur arrivant lentement se trompe. Les trains sont très rapides. Les trains de VIA Rail atteignent parfois une vitesse de 100 milles à l'heure.

Nous avons créé un réseau routier sur rails et nous le traitons encore comme s'il s'agissait d'une route de campagne. Nous autorisons tout le monde à faire passer sa propre voie d'accès par-dessus les rails. Des travaux de construction tout simplement insensés sont menés. Il y a des dizaines d'exemples de municipalités qui, en vertu de leur politique en matière de zonage, autorisent la construction d'un restaurant McDonald's aux abords d'une voie ferrée alors qu'une école se trouve juste en face, de l'autre côté des rails. D'après vous, qu'est-ce qui se passe dans ces cas-là? Les enfants traversent sans cesse la voie ferrée pour aller chez McDonald's.

Nous devons réfléchir à ce que nous allons faire en tant que société. Nous avons besoin de ce corridor ferroviaire afin de transporter des marchandises et, de plus en plus, des passagers, et la sécurité est une préoccupation majeure. J'ai mentionné aujourd'hui quelques-unes des solutions sur lesquelles nous devrions, à mon avis, nous pencher. Les sociétés ferroviaires sont assurément disposées à coopérer. Elles paient pour les passages à niveau. Elles versent des fonds lorsqu'on doit améliorer un passage à niveau, lorsqu'il faut construire un passage supérieur et lorsqu'il faut régler un problème lié à la sécurité ferroviaire. On a donné l'autre jour l'exemple d'un fauteuil roulant motorisé qui est demeuré coincé sur des rails. Je crois bien honnêtement que les sociétés ferroviaires devraient prendre des mesures pour qu'une telle manoeuvre puisse être effectuée en toute sécurité. Cependant, il s'agit d'un problème qui concerne l'ensemble de la société.

Pour ce qui est de la deuxième partie de votre question, je vous dirai qu'il y a, par exemple, des règles en ce qui concerne les incendies. À l'heure actuelle, s'il y a un incendie et qu'un train bloque le passage, il est obligatoire de démanteler le train et de libérer le passage. Il y a aussi d'autres solutions. Il y a des municipalités qui ont accès aux communications des régulateurs de trains. Ainsi, elles savent à quel moment les trains arrivent, et les services d'urgence peuvent indiquer aux ambulanciers ou aux pompiers de se rendre à un autre passage parce qu'ils savent qu'il y a un train à cet endroit.

• (1625)

**M. David Yurdiga:** Merci pour ces réponses.

Les entreprises ferroviaires participent-elles au processus de croissance dans les collectivités? Si les municipalités sont des subdivisions en pleine croissance, vous demandent-elles parfois votre opinion et la façon dont cela aura un impact sur votre modèle d'affaires?

**M. Michael Bourque:** Cela varie selon les collectivités. Je me ferai l'écho des commentaires formulés par Mme Quinlan en disant que les propriétaires de chemins de fer entretiennent de très bonnes relations avec les collectivités. En fait, de nombreux chemins de fer d'intérêt local appartiennent aux collectivités ou aux provinces; donc, bien sûr, la communication se fait. L'industrie ferroviaire a formé des premiers intervenants durant de nombreuses années. Notre association a formé des dizaines de milliers d'intervenants, donc, cette relation est continue.

Comme je l'ai mentionné dans mon exposé, nous avons l'obligation d'informer la municipalité de tous les travaux que nous allons effectuer sur le chemin de fer. Nous aimerions qu'elle soit obligée de nous informer des travaux qu'elle planifie effectuer aux alentours des chemins de fer afin qu'ensemble, nous puissions travailler sur la bonne façon de construire à proximité d'un chemin de fer pour que cela soit fait de façon sécuritaire, puisqu'il y a beaucoup trop d'exemples de pratiques non sécuritaires.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci, monsieur Bourque et monsieur Yurdiga.

[Français]

Monsieur Pilon, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes.

**M. François Pilon (Laval—Les Îles, NPD):** Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, j'ai une brève question qui s'adresse aux représentants des trois groupes qui sont ici parmi nous aujourd'hui.

La députée qui a présenté le projet de loi vous a-t-elle consultés avant qu'il ne soit rédigé? Si oui, avez-vous formulé des recommandations? Dans l'affirmative, les recommandations ont-elles été suivies? Les retrouvez-vous dans le projet de loi?

Ma question s'adresse d'abord à Mme Quinlan.

**Mme Pauline Quinlan:** Je m'excuse, mais je n'ai pas compris le début de votre question.

**M. François Pilon:** La députée qui a présenté ce projet de loi vous a-t-elle consultés avant sa rédaction?

**Mme Pauline Quinlan:** Daniel peut peut-être répondre à cette question.

[Traduction]

**M. Daniel Rubinstein:** Non, la FCM n'a pas été consultée au sujet du contenu du projet de loi.

Je vais simplement faire valoir un point: je sais que M. Komarnicki a demandé si, avec les changements, il serait utile d'octroyer davantage de pouvoirs au ministre afin qu'il puisse agir quand il y a un problème. Sans aucun doute, nous dirions que oui. Dans la Loi sur la sécurité ferroviaire actuelle, son pouvoir d'agir se limite à une menace immédiate. Dans le projet de loi, on envisage de ramener ce seuil à une menace importante. Le projet de loi C-52 va encore plus loin...

[Français]

**M. François Pilon:** Je vous rappelle que je ne dispose que de cinq minutes.

[Traduction]

**M. Daniel Rubinstein:** L'industrie ferroviaire a formulé beaucoup de commentaires. J'aimerais avoir la chance de répondre.

[Français]

**M. François Pilon:** Nous connaissons la position des conservateurs.

Monsieur Benson, qu'en dites-vous?

[Traduction]

**M. Phil Benson:** Brièvement, nous sommes d'accord avec la FCM au sujet des pouvoirs du ministre, et la réponse, au sujet de Mme Bateman, est non.

**M. Michael Bourque:** Dans notre cas, Mme Bateman a communiqué avec nous, mais nous n'avons jamais eu la chance de lui parler. Toutefois, elle a communiqué avec nous.

[Français]

**M. François Pilon:** Ma deuxième question s'adresse à Mme Quinlan.

Vous avez dit qu'il y aura des coûts rattachés à cela. Dans le climat actuel de compressions gouvernementales, pensez-vous vraiment que l'argent va être disponible? Dans le projet de loi, on ne parle pas d'argent.

De plus, quels seraient les impacts sur une petite municipalité qui aurait deux ou trois passages à niveau à rénover? Vous dites qu'il y a des coûts reliés à cela et que vous n'en avez peut-être pas les moyens.

**Mme Pauline Quinlan:** Je pense que votre question est très pertinente. C'est d'ailleurs pour cette raison que la Fédération canadienne des municipalités continue de réclamer une contribution et de l'aide lorsque nous travaillons sur les infrastructures de tous genres, mais particulièrement sur ces infrastructures qui ont un lien direct avec la sécurité ferroviaire. Il va falloir travailler en collaboration à cet égard.

Nous avons mentionné plus tôt que cette collaboration était importante et qu'il fallait que les gens puissent dialoguer. Je pense qu'il va y avoir des priorités à établir. De fait, il faudra trouver des façons de partager le financement de ces investissements.

•(1630)

**M. François Pilon:** Mon autre question s'adresse à M. Benson.

Vous avez dit qu'une partie importante des accidents aux passages à niveau seraient inévitables. Avez-vous des chiffres à ce sujet? Quel est ce pourcentage? Nous le savons, il y a des suicides et toutes sortes de choses qui seront inévitables. Avez-vous des pourcentages à nous fournir à ce sujet?

[Traduction]

**M. Phil Benson:** Nous allons vous fournir les chiffres exacts, et ils sont assez choquants. Je peux vous dire que quand j'ai rencontré les membres du personnel du ministre, ils ont été assez choqués d'apprendre que nous recevons, chaque semaine, chaque jour, des appels concernant des gens qui se trouvent sur la voie et qui y meurent, mais nous allons vous fournir les chiffres précis.

[Français]

**M. François Pilon:** Il ne me reste qu'une minute.

J'ai une dernière question qui s'adresse à M. Benson.

J'ai remarqué que vous et Mme Quinlan avez beaucoup parlé de sécurité ferroviaire ailleurs qu'aux passages à niveau. Selon vous, était-il urgent de présenter ce projet de loi? Y avait-il d'autres choses beaucoup plus urgentes à faire pour améliorer la sécurité ferroviaire au Canada?

[Traduction]

**M. Phil Benson:** C'est une question difficile, monsieur.

Je crois que nous devons apporter toutes les améliorations possibles. Nous saisissons les occasions à mesure que nous les cernons. Je crois que la partie la plus importante en ce qui concerne le projet de loi C-52 sera faite au cours de la prochaine législature, lorsque l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire aura lieu. À ce moment-là, je crois que nous aurons plusieurs suggestions à faire. La première est de mettre un terme à l'autogérance et à l'autoréglementation de l'industrie.

Nous apprécions vraiment le fait que le ministre planifie d'augmenter le nombre d'inspecteurs, d'accroître les pouvoirs du ministre et des inspecteurs et qu'il fasse avancer ces idées. Je crois qu'elles constituent des facteurs positifs. Nous avons beaucoup de travail à faire. Nous sommes loin de la fin. Je crois qu'un jour nous y arriverons, mais je crois que ce qui manque, c'est qu'après le 11 septembre, il a fallu que je travaille sur ce dossier pendant 7, 8, 9, 10 ans, avant d'en arriver au point où nous avons réellement commencé à voir la fin. Ici, quelques années à peine après la tragédie de Lac-Mégantic, je crois que nous avons affaire à un processus de 6, 7, 8 ou même 9 ans.

Certains ont pensé que des wagons-citernes 1232 pourraient régler le problème. Nous ne pensions pas que c'était le cas. Finalement, ils ne règlent pas le problème. Nous allons trouver des problèmes et des enjeux. À mesure que nous allons de l'avant, nous allons travailler ensemble et, espérons-le, le comité travaillera très fort sur ce problème, comme il l'a toujours fait. J'ai hâte de travailler avec vous.

[Français]

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci, monsieur Pilon.

Je remercie également les témoins.

[Traduction]

Madame Young, vous avez cinq minutes.

**Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC):** Merci, messieurs, et madame Quinlan d'être ici. C'est un réel plaisir de vous avoir avec nous afin que nous puissions apprendre de votre grande expertise et de vos expériences, si tragiques soient-elles.

Je voulais simplement poursuivre sur ce que disait M. Bourque, parce que je crois qu'il est essentiel de ne pas nous limiter au projet de loi dont nous parlons aujourd'hui, mais de parler aussi de l'orientation que nous nous donnons comme pays. Vous parlez du fait que, bien sûr, nous avons besoin de ce couloir ferroviaire et qu'il s'agit, en fait, d'un élément vital pour notre pays. En même temps, les collectivités s'épanouissent et prennent de l'expansion, ce qui est une bonne chose, mais, malheureusement, elles le font à des endroits qui pourraient être dangereux pour elles.

Je sais que vous avez mis un comité, ou quelque chose du genre, en place.

Toutefois, si vous savez que les risques d'accident et les décès sont inévitables, et c'est ce que je comprends de vos propos à tous, pourquoi un tel groupe de personnes qualifiées et expérimentées représentant les diverses organisations que vous représentez, sachant qu'il y a ces enjeux importants et graves au Canada... Pourquoi n'existe-t-il pas un plan pour résoudre ce problème?

Je crois que je vais commencer par Michael, et peut-être que chacun d'entre vous pourrait répondre à cette question qui, je crois, est très directe, mais très importante.

Merci.

**M. Michael Bourque:** Eh bien, je ne veux pas donner l'impression qu'aucun travail à cet égard n'est fait, parce que beaucoup de travail de qualité est accompli.

J'ai mentionné les lignes directrices sur la proximité que nous avons élaborées avec la FCM. Nous travaillons conjointement pour tenter de convaincre les provinces et les municipalités d'adopter ces lignes directrices. Nous travaillons sur un certain nombre d'éléments techniques à cet égard — une étude sur les vibrations, par exemple — afin que les ingénieurs en sachent davantage sur la façon de construire à proximité d'un chemin de fer.

Beaucoup de bon travail est effectué, et je ne veux pas sembler excessivement critique du cadre réglementaire en place. Parfois, il faut simplement un peu de temps avant qu'il donne des résultats. Par exemple, en ce qui a trait au Règlement sur les passages à niveau, il vient tout juste d'être présenté dans sa version définitive, le 17 décembre 2014. Un délai de cinq à sept ans pour appliquer la majorité des dispositions est prévu afin que les entreprises puissent se permettre d'intégrer les changements et de vérifier les lignes de visibilité. Parfois, elles doivent modifier le chemin de fer en entier ou détruire des bâtiments. Toutes sortes de changements seraient nécessaires afin de se conformer à ce règlement.

Il y a beaucoup de bon travail. Nous vivons dans un contexte d'amélioration continue. Je terminerai en disant qu'il s'agit d'un problème touchant l'ensemble de la société. Nous avons besoin de ces couloirs, et nous avons besoin de travailler ensemble. Il faut que tous les ordres de gouvernement participent et construisent des passages supérieurs et des passages inférieurs afin que nous puissions être en sécurité tout en utilisant ces chemins de fer.

• (1635)

**Mme Wai Young:** Je suis assez préoccupée par le problème de zonage et par l'exemple que vous avez donné plus tôt, soit le fait de construire une école d'un côté du chemin de fer et un McDonald's de l'autre côté. Bien sûr, il s'agit de faire preuve de gros bon sens. Pourtant, cela arrive dans de nombreuses collectivités — et je remarque que vous hochez tous la tête.

Il ne s'agit pas simplement de construire des passages à niveau sécuritaires. Il s'agit d'établir un zonage et de planifier pour l'avenir, je crois, puisque c'est de cela qu'il s'agit... ou avez-vous besoin d'une loi fédérale qui établit qu'une ligne directrice de 300 mètres ayant préséance sur l'ensemble du zonage du couloir ferroviaire doit être en vigueur? Je ne suis pas certaine.

Toutefois, je voulais simplement dire que des travaux plus exhaustifs peuvent éventuellement être effectués à cet égard. Puisque si Montréal est la seule ville qui a adopté les lignes directrices, et vous savez que la construction se fait très rapidement — à coup sûr, elle est très rapide dans ma ville, Vancouver —, nous avons un sérieux problème. Ces bâtiments se construisent pendant que nous parlons, et pourtant, le zonage ne rattrape pas son retard, bien sûr.

Je vais vous demander de garder vos commentaires brefs, puisque je n'ai qu'un temps limité. Peut-être pourrions-nous entendre ceux qui n'ont pas parlé, s'il vous plaît.

**M. Phil Benson:** C'est une excellente question.

Pour que vous le sachiez, l'ensemble de l'industrie — les Teamsters, les employeurs de l'ACFC — travaille là-dessus. Nous partageons une préoccupation, mais il y a trois ordres de gouvernement. Quand je travaillais sur un autre dossier il y a de nombreuses années, j'ai été réellement consterné d'apprendre combien cela coûtait. On parle de 20 à 25 millions de dollars. Prenons simplement une situation dans laquelle, d'accord, nous allons construire un passage supérieur afin que les jeunes puissent traverser. Nous venons de voir ce que le pont qui traverse le Queensway a coûté, à Ottawa.

C'est une question de financement et d'engagement de tous les ordres du gouvernement. Il ne s'agit pas simplement du zonage. De plus, si nous les construisons, j'aime l'idée des routes qui servent à livrer les biens et les services dont le pays a besoin...

**Mme Wai Young:** Monsieur Benson, vous envisagez le sujet de façon rétrograde. Certainement, il y a des enjeux de sécurité, et nous en avons entendu parler, mais je parle de l'avenir, et le problème tient au zonage, n'est-ce pas?

**M. Phil Benson:** Il tient en partie au zonage, mais aussi en partie au fait qu'aucune ville ne va prendre une portion de terre et la rendre stérile en y empêchant toute construction. Qui va payer pour le passage supérieur, et qui va payer pour l'urbanisme? Avez-vous tenu compte de cela dans votre règlement?

**Mme Wai Young:** Eh bien, je dois dire que dans le cas où il y a des promoteurs...

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Madame Young...

**M. Phil Benson:** Je ne saurais être en désaccord. Je crois qu'il y a une solution et que nous devrions travailler à l'atteindre.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Si le comité le permet, j'utiliserais le prochain tour. Je sais que c'est le tour du NPD, mais puisque je ne suis pas assis de ce côté de la table, j'utiliserai ce tour, si cela ne vous dérange pas. Est-ce que cela convient à tout le monde?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Parfait. Merci.

Merci aux témoins d'être ici.

Cette question s'adresse à M. Bourque. Vous avez mentionné le problème de la fermeture et de l'ouverture des passages à niveau. Que devrait-on faire de plus en tenant des consultations? Vous avez dit que les entreprises ferroviaires devraient être consultées, surtout si nous parlons de la réouverture d'un passage à niveau, mais qu'en est-il quand il s'agit de fermetures? Croyez-vous que l'on devrait consulter davantage le public, ou peut-être les municipalités?

Quelle est votre opinion à ce sujet?

• (1640)

**M. Michael Bourque:** Une consultation exhaustive est toujours une bonne chose. Toutefois, ce que nous laissons entendre, c'est que, actuellement, un changement s'impose au chapitre du fonctionnement du gouvernement. Il serait approprié que cela soit mis en lumière pendant l'examen de la Loi sur les transports au Canada.

Je dirais que l'Office des transports du Canada n'est pas la bonne organisation pour approuver la construction de nouveaux passages à niveau. Selon moi, la première obligation dans le cadre de la construction d'un nouveau passage à niveau, c'est d'assurer la sécurité, et que, par conséquent, un nouveau passage à niveau devrait être approuvé par Transports Canada dans l'optique de la sécurité ferroviaire, si vous voulez.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Le projet de loi C-627 permettrait-il, par exemple, que la décision du ministre de fermer un passage à niveau ait un impact sur les activités des chemins de fer? Par exemple, le fait de fermer des passages à niveau, ou de ne pas faire...

**M. Michael Bourque:** Eh bien, s'ils décident de fermer le chemin de fer, il y a un impact. S'ils décident de fermer l'aspect routier du passage à niveau, cela n'a pas d'impact sur nous. Très franchement, nous croyons que le passage à niveau le plus sécuritaire est un passage à niveau qui a été fermé. Nous aimerions voir bien moins de passages à niveau dans notre pays.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Quand vous lisez le projet de loi, est-ce que vous, ou quelqu'un d'autre ici, voyez la possibilité que...?

Oui, monsieur Rubinstein.

**M. Daniel Rubinstein:** Si je me peux me permettre, laissez-moi l'occasion, en tant que seul représentant municipal présent aujourd'hui, de répondre à certaines des questions qui ont été soulevées ici. Les quatre ou cinq derniers députés ont parlé de l'utilisation des terres. Laissez-moi simplement prendre une seconde, si vous le voulez bien.

L'initiative en matière de proximité que nous avons mise en œuvre en collaboration avec l'Association des chemins de fer établit des lignes directrices pour nos membres et pour les provinces concernant la gestion de l'utilisation des terres près des couloirs ferroviaires. La raison pour laquelle cette initiative est entreprise à l'échelle provinciale et municipale, comme M. Bourque l'a dit, c'est qu'il s'agit de l'échelle à laquelle l'utilisation des terres est gérée. Il n'est pas de compétence fédérale de gérer l'utilisation des terres pour les provinces ou les municipalités, et c'est pourquoi l'initiative est axée sur ces ordres de gouvernement.

M. Bourque a parlé de tenir des consultations avec ses membres quand l'un de nos membres effectue des changements au chapitre de l'utilisation des terres. Je crois qu'il est très important que le comité réalise que cette super autoroute permettant à des biens de voyager est absolument essentielle pour l'économie. Nos membres ne sont pas consultés en cas de changements au chapitre de la fréquence, du volume ou de la longueur des trains — n'importe lequel de ces enjeux — dans l'un de nos grands couloirs. Quand nous regardons n'importe quel passage à niveau, et ce, dans n'importe quelle collectivité, il ne s'agit pas d'un enjeu unilatéral. Pour chaque passage à niveau, deux parties sont concernées.

Absolument, les municipalités doivent se pencher sur leur rôle au chapitre de l'utilisation des terres. Il n'y a pas que la ville de Montréal qui a l'obligation de présenter un avis. En Ontario, une obligation juridique de présenter un avis est en place pour l'ensemble de la province, et elle est semblable à ce que M. Bourque a demandé au gouvernement d'envisager à l'échelle nationale. Je ne peux simplement pas insister assez sur l'importance d'une perspective bilatérale au chapitre des enjeux liés aux passages à niveau. Nous devons observer les changements là où ils sont amorcés. S'il y a de changements relatifs à la longueur, à la fréquence ou à la capacité du train qui sont apportés sans égard à la capacité du chemin de fer, et que ces changements causent davantage de problèmes aux passages à niveau, alors nous ne pouvons pas reculer et dire que ces problèmes ne sont dus qu'à l'utilisation des terres. Les deux côtés sont importants.

Une fois encore, l'initiative au chapitre de la proximité nous permet de faire avancer cet enjeu autant que nous le pouvons au sein de notre pays, où l'utilisation des terres est définie à l'échelle provinciale et municipale, et nous ferons ce type de commentaires dans le cadre de l'examen de la LTC, qui se penchera sur ces enjeux. Je suis certain que le comité aura l'occasion de se pencher sur ces recommandations dans leur ensemble. La séance d'aujourd'hui ne traite pas de l'examen de la LTC ni de ces recommandations.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** D'accord. Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Braid, pour cinq minutes, s'il vous plaît.

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

Merci à tous d'être ici cet après-midi. Nous avons eu certaines discussions utiles aujourd'hui.

À la suite de certains commentaires qui ont été formulés cet après-midi, j'aimerais mieux comprendre certains enjeux concernant la propriété et la responsabilité. Monsieur Bourque, je crois que vous avez mentionné qu'au Canada, il y a plus de 30 000 passages à niveau. Est-ce exact?

**M. Michael Bourque:** Il s'agit de ceux qui sont réglementés par le gouvernement fédéral. Il y en a aussi un certain nombre qui sont réglementés par les gouvernements provinciaux, et de nombreux passages à niveau ne sont pas répertoriés. Il est impossible d'obtenir le nombre exact de passages à niveau dans notre pays, mais il y en a des dizaines de milliers.

**M. Peter Braid:** D'accord. Qui possède la majorité de ces passages à niveau? Des entreprises ferroviaires? Des administrations municipales? Qui possède ces passages à niveau?

• (1645)

**M. Michael Bourque:** La propriété est répartie un peu partout. Si on parle d'un passage à niveau dans une municipalité passante, l'assiette des rails appartient à l'entreprise ferroviaire, et le passage à niveau appartient en partie à l'entreprise ferroviaire et en partie à la municipalité, et elles ont une entente en vigueur pour l'entretien du passage à niveau.

**M. Peter Braid:** Qui est vraiment responsable, au bout du compte, alors, de s'assurer de la sécurité du passage à niveau et de son entretien régulier?

**M. Michael Bourque:** Comme l'a dit Daniel, en vertu du Règlement sur les passages à niveau, la responsabilité est partagée. Certainement, selon les entreprises ferroviaires, il existe une obligation de s'assurer que les passages à niveau sont sécuritaires. L'un des problèmes auxquels nous faisons face, c'est le très grand nombre de passages à niveau. Souvent, ce sont des passages à niveau privés. Comme je l'ai mentionné, certains des passages à niveau privés n'ont aucun type d'entente en vigueur, et rien n'indique un quelconque partage des responsabilités.

Pour répondre à votre question, l'éventail est très large. Il est impossible de citer un seul exemple précis, puisque c'est un large éventail.

**M. Peter Braid:** D'accord. En termes simples, est-il exact de dire que certains passages à niveau appartiennent à des entreprises ferroviaires, que certains appartiennent à des municipalités, et que certains appartiennent aux deux? Est-ce une affirmation juste? Si c'est le cas, quand on parle de passages à niveau qui appartiennent à des entreprises ferroviaires, ne devrait-il pas être de la responsabilité

de l'entreprise ferroviaire d'assurer sa sécurité continue et son entretien régulier?

**M. Michael Bourque:** Le seul cas dans lequel une entreprise ferroviaire serait la seule propriétaire de son passage à niveau, ce serait sur sa propre propriété, et, dans un tel cas, il est évident qu'elle en prendrait soin.

De façon générale, comme je l'ai dit — et, bien sûr, nous reconnaissons qu'il est nécessaire de traverser des chemins de fer —, du point de vue de la sécurité, nous aimerions qu'il y en ait moins. J'ai justement assisté à une conférence internationale sur la sécurité ferroviaire il y a quelques années, et le gouvernement de l'Inde a fait une présentation. Il a un plan d'expansion ambitieux pour son réseau de chemins de fer, et son objectif est de ne créer aucun nouveau passage à niveau. Et cela, pour des raisons de sécurité.

**M. Peter Braid:** Depuis combien de temps les lignes directrices relatives à la proximité dont vous avez parlé sont-elles en place?

**M. Michael Bourque:** Nous venons de les renouveler en 2013, donc, la nouvelle version précède l'accident de Lac-Mégantic d'à peine quelques mois.

**M. Peter Braid:** Dans quelle mesure êtes-vous certains que les municipalités suivent ces lignes directrices, et, quand elles ne les suivent pas, qu'est-ce qui les empêche de le faire?

**M. Michael Bourque:** Comme Daniel l'a mentionné, certaines administrations, comme l'Ontario, font d'importants progrès. Montréal, dont le maire a déjà fait partie du comité, est, bien sûr, un peu plus éclairé à ce sujet que d'autres. Toutefois, nous faisons des progrès. Nous aimerions que davantage de municipalités adoptent ces lignes directrices.

**M. Peter Braid:** Montréal, ce n'est qu'une seule ville, donc, quelle est l'étape suivante?

**M. Daniel Rubinstein:** Laissez-moi dire, monsieur Braid, que de grandes villes dans l'ensemble du pays se penchent très sérieusement sur cette question actuellement. Bien sûr, la tragédie de Lac-Mégantic a sensibilisé tout le monde à ce problème. Je ne veux pas que le comité ait l'impression que Montréal est la seule et unique ville à avoir envisagé la question. Certaines grandes villes en particulier, au pays, en sont à différentes étapes dans l'étude et la mise en oeuvre des lignes directrices. Comme l'a dit M. Bourque, ce processus est complété par les revendications que nous soumettons aux gouvernements provinciaux relativement aux examens en matière d'utilisation des terres qu'ils effectuent à leur échelle.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci, monsieur Braid.

Monsieur Watson, vous avez cinq minutes.

**M. Jeff Watson:** Merci, monsieur le vice-président. Merci à nos témoins d'être ici aujourd'hui.

J'aimerais revenir au projet de loi lui-même, si je peux me le permettre. Nous avons eu une bonne discussion de portée générale, et je veux être certain que nous ne mettons pas dans un même sac un certain nombre d'enjeux, qu'il s'agisse de la séparation, de l'amélioration, de la fermeture de passages à niveau, auxquels la question de la sécurité des passages à niveau n'est pas nécessairement liée.

Par exemple, si nous avons un problème relativement à la défectuosité d'un signal, ou s'il se produit une panne répétée d'un signal, ce projet de loi, si je comprends bien, octroierait aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire le pouvoir d'ordonner une réduction de la vitesse ou de délivrer un arrêté afin de pouvoir s'assurer que certaines mesures correctives sont prises de façon temporaire. Par exemple, si des signaleurs sont présents pour arrêter la circulation ou pour la diriger, ces mesures devraient être prises. Les membres du groupe d'experts s'entendent-ils pour dire qu'il s'agit d'une clarification importante et d'un pas en avant en ce qui a trait à la sécurité d'un chemin de fer à un passage à niveau en particulier? Quelqu'un a-t-il une objection à ce sujet?

• (1650)

**M. Don Ashley:** Nous sommes d'accord avec vous, et nous croyons que ce pas en avant est nécessaire. De plus, comme M. Bourque l'a dit plus tôt quand il a répondu à la question de savoir si la formulation « sécurité ferroviaire » allait assez loin, ou ce qu'elle comprenait ou ne comprenait pas — nous pourrions argumenter là-dessus toute la journée devant un tribunal. Je crois que les modifications présentées ici apportent simplement une certaine clarté afin que le projet de loi ne soit pas dilué. L'intention est peut-être comprise ici, mais quand le projet de loi sera en vigueur sur le terrain et utilisé par les inspecteurs, cette clarté ne sera plus là, et le projet de loi pourrait être interprété d'une autre façon; cette formulation met les choses au clair.

**M. Jeff Watson:** En fait, les inspecteurs, s'ils n'ont pas l'impression que le libellé est clair en ce qui a trait aux règlements ou aux pouvoirs qui existent, pourraient ne pas avoir la confiance voulue pour prendre une mesure corrective particulière ou agir, parce qu'ils veulent agir en ayant la certitude qu'ils ont le pouvoir de faire ce qu'ils font.

N'est-ce pas, monsieur Ashley?

**M. Don Ashley:** C'est exact.

**M. Jeff Watson:** D'accord. Si nous parlons de la question des lignes de visibilité par exemple, elles pourraient faire l'objet d'une ordonnance temporaire. Ce projet de loi, si je comprends bien, permettrait d'ordonner à une entreprise ferroviaire de, peut-être, réduire la vitesse jusqu'à ce que le problème de lignes de visibilité soit réglé. Quelqu'un croit-il qu'il s'agit de quelque chose que nous ne devrions pas envisager en ce qui a trait à ce projet de loi? Quelqu'un trouve-t-il cet aspect problématique ou s'oppose-t-il à cette mesure en particulier?

**M. Don Ashley:** Une fois encore, nous sommes d'accord avec cette idée.

**M. Jeff Watson:** Parfois, quand des travaux sont effectués, le propriétaire d'une terre adjacente pourrait s'en plaindre. Ce propriétaire pourrait déposer une plainte particulière, et peut-être a-t-il des préoccupations légitimes en matière de sécurité ou peut-être ne veut-il simplement pas qu'il y ait des travaux à côté de sa propriété. Dans un conflit semblable, je comprends que cela permettrait au ministre de régler ce type de plaintes, et si elles sont vexatoires, de rejeter une plainte qui, en fait, n'est pas motivée par

des préoccupations légitimes en matière de sécurité ou qui n'est pas dans l'intérêt public, et de permettre aux travaux de se poursuivre.

Quelqu'un soutient-il une mesure comme celle-ci ou quelqu'un s'y oppose-t-il?

**M. Phil Benson:** C'est une mesure que nous soutiendrions. Bien sûr, ce projet de loi n'exclut pas un contrôle judiciaire, mais je crois qu'il est important que, s'il s'agit d'un réel enjeu en matière de sécurité ferroviaire ou que quelque chose doit être fait, il faut le faire. Pour des préoccupations légitimes, exactement, mais advenant des plaintes purement vexatoires, cela aiderait à éliminer ces rares plaintes qui sont présentées.

**M. Jeff Watson:** Du point de vue du gouvernement, bien sûr, et nous en avons un peu entendu parler à la table aujourd'hui, l'une de nos députés a vu un problème et a tenté de le régler à l'aide du projet de loi C-627. Bien sûr, le gouvernement, de son propre point de vue, a présenté un projet de loi, le projet de loi C-52, qui traite d'un certain nombre de problèmes, mais qui reconnaît le travail de la députée; il cherche une façon, je crois, si ce projet de loi devait être adopté en premier, d'harmoniser ces dispositions avec la loi.

Nous ne savons pas quel projet de loi sera adopté, ou si les deux le seront, ou peu importe. Nous arrivons à la fin d'une législature, donc, le comité doit traiter de ce projet de loi en particulier et de son libellé spécifique. À cet égard, et sans tenir compte du projet de loi C-52, les intervenants ici présents soutiennent-ils les mesures du projet de loi C-627? C'est ce dont le comité doit décider.

**M. Phil Benson:** Adoptez le projet de loi.

**M. Daniel Rubinstein:** Oui, de la perspective de la FCM, comme je l'ai déjà dit, je crois que la tendance clé, autant dans ce projet de loi que dans le projet de loi C-52, c'est l'expansion de la portée des pouvoirs conférés au ministre et aux inspecteurs quand il y a une menace. Nous savons que l'élaboration du règlement sur les passages à niveau en ce qui a trait aux infrastructures piétonnières est actuellement limitée aux menaces immédiates. Cela est très étroit; donc, l'utilisation de « menace importante » dans le projet de loi, et même l'interprétation plus large du projet de loi C-52, sont les bienvenues.

• (1655)

**M. Jeff Watson:** Monsieur le président, je voudrais simplement remercier la députée, Mme Bateman, qui a présenté le projet de loi, et j'ai hâte de l'étudier article par article dans le cadre d'une prochaine séance.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** J'aimerais remercier les témoins d'avoir été ici aujourd'hui.

[Français]

Je vous remercie d'avoir partagé avec nous votre expertise. Vos recommandations et vos conseils vont permettre aux députés de ce comité d'étudier plus en profondeur ce projet de loi.

[Traduction]

Je voudrais simplement rappeler aux membres que le délai pour présenter des modifications est fixé à ce vendredi à 14 heures. Merci.

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>