



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 052 • 2<sup>e</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 23 avril 2015**

**Président**

**M. Larry Miller**



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

Le jeudi 23 avril 2015

• (1530)

[Traduction]

**Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)):** La séance est ouverte. Il s'agit d'une séance télévisée. Il nous reste encore une minute avant de commencer, mais je crois que tout le monde est prêt.

Madame la ministre, merci beaucoup d'être là.

Monsieur Tupper, madame Kinney et monsieur Langlois, je vous remercie vous aussi.

Je vais maintenant céder la parole à la ministre.

**L'hon. Lisa Raitt (ministre des Transports):** Merci, monsieur le président.

Je tiens à souligner que nous commençons exactement avec une minute d'avance, ce qui est une bonne chose aujourd'hui.

[Français]

Bonjour, monsieur le président et honorables membres du comité.

[Traduction]

Je suis très heureuse d'être ici aujourd'hui pour parler du projet de loi C-52, la Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire. Comme vous le savez très bien, il s'agit d'un texte législatif important.

Pour commencer, je vais vous parler des modifications proposées à la Loi sur les transports au Canada, la LTC.

Le déraillement tragique à Lac-Mégantic nous a permis de constater le besoin de renforcer notre régime actuel de responsabilité et d'indemnisation des compagnies de chemin de fer. La Montreal, Maine and Atlantic Railway avait seulement souscrit une assurance responsabilité civile de 25 millions de dollars, ce qui, nous le savons maintenant, n'était vraiment pas suffisant, compte tenu de l'ampleur incroyable des dommages aux biens, des préjudices corporels et des décès survenus ce soir-là.

[Français]

Dans le discours du Trône de 2013, notre gouvernement s'est engagé à accroître la responsabilité des compagnies de chemin de fer et des expéditeurs. Le projet de loi C-52 appuie cet engagement en veillant à ce qu'il y ait suffisamment de fonds d'indemnisation pour payer les dommages et indemniser les victimes dans l'éventualité d'un accident ferroviaire.

[Traduction]

Grâce au projet de loi, les compagnies de chemin de fer devront obligatoirement souscrire une assurance d'un certain montant en fonction du type et de la quantité de matières dangereuses transportées. Ces montants varieront de 25 millions pour les compagnies de chemin de fer sur courte distance transportant peu de matières dangereuses, voire aucune, à 1 milliard de dollars pour

les compagnies de chemin de fer qui transportent d'importantes quantités de matières dangereuses, notamment le CN et le CP.

On a établi ces exigences obligatoires en matière d'assurance à la lumière d'analyses des coûts des accidents passés et en tenant compte de la gravité des accidents impliquant certaines matières. Ces exigences garantissent que l'assurance d'une compagnie de chemin de fer reflète directement les risques associés à son exploitation. Ces montants d'assurance ont été jugés appropriés pour couvrir les coûts de la grande majorité des accidents potentiels.

Même si un événement de l'importance de la tragédie à Lac-Mégantic est heureusement extrêmement rare, nous voulons nous assurer que tous les coûts liés à un tel drame seraient couverts. C'est la raison pour laquelle on a créé une caisse supplémentaire financée par les expéditeurs. Cette caisse permettra d'avoir accès à un montant d'indemnisation supplémentaire qui s'ajoutera à l'assurance des compagnies de chemin de fer en cas d'accident lié au pétrole brut et à toute autre matière qui sera ajoutée dans la réglementation.

En cas d'accident ferroviaire lié à du pétrole brut, les compagnies de chemin de fer seront tenues automatiquement responsables — sans qu'il faille prouver qu'il y a eu faute ou négligence —, jusqu'à concurrence de leur niveau d'assurance. En outre, cette responsabilité s'appliquera immédiatement. Il y aura certaines exceptions à cette responsabilité stricte. Par exemple, une compagnie de chemin de fer ne sera pas tenue responsable d'un accident qui découle d'une guerre, d'hostilités ou d'une insurrection civile, comme un acte terroriste, puisque ces occurrences échappent totalement à son contrôle. Si les coûts de l'accident dépassent le montant d'assurance obligatoire de la compagnie de chemin de fer, la caisse supplémentaire permettra de couvrir les coûts liés aux dommages restants.

En ce qui concerne la caisse supplémentaire, nous avons prévu une définition large du pétrole brut en raison des graves dommages que tous les types de pétrole brut peuvent causer en cas de déversement. Même un pétrole brut moins volatil peut avoir un effet grave sur l'environnement et entraîner des coûts d'assainissement très élevés. La caisse sera financée grâce à un droit prélevé auprès des expéditeurs de 1,65 \$ par tonne de pétrole brut transporté par des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Ce droit sera indexé en fonction de l'inflation.

L'objectif est de capitaliser la caisse jusqu'à 250 millions de dollars. Ce montant permettrait d'offrir une couverture supplémentaire importante en cas d'accident lié au pétrole brut qui viendrait s'ajouter aux différents montants d'assurance. À la lumière d'une prévision raisonnable de la croissance du transport de pétrole par voie ferroviaire au cours des prochaines années, nous avons déterminé qu'un droit de 1,65 \$ par tonne permettrait d'atteindre cette cible en environ cinq ans. Cela dit, il convient de souligner que, pour l'instant, cette capitalisation de 250 millions de dollars est une cible, et non un plafond.

Le projet de loi permet au ministre des Transports de suspendre ou de rétablir le prélèvement du droit, au besoin. On pourra l'imposer indéfiniment ou pour une période déterminée. Cela signifie que le droit pourrait continuer à être perçu après cinq ans si la croissance du transport du pétrole par voie ferroviaire est inférieure aux prévisions. Cela signifie aussi que la caisse pourrait être capitalisée à un niveau différent jugé approprié.

Soyons clairs, monsieur le président: la caisse couvrira tous les coûts non couverts par l'assurance de la compagnie de chemin de fer et ne sera pas assortie d'un plafond. Dans la situation peu probable où les coûts des dommages découlant d'un accident dépassent le montant de l'assurance de la compagnie de chemin de fer et le montant de la caisse supplémentaire, le gouvernement utiliserait le Trésor pour payer les coûts supplémentaires, mais recouvrerait les sommes versées au moyen des droits prélevés.

• (1535)

[Français]

En imposant des niveaux d'assurance aux compagnies de chemin de fer et en prévoyant une réserve de fonds supplémentaires, le projet de loi C-52 promet de s'assurer que, dans l'éventualité d'un accident ferroviaire, les ressources seront suffisantes pour couvrir tous les dommages.

[Traduction]

À la suite du déraillement tragique à Lac-Mégantic et afin d'appliquer les recommandations du vérificateur général du Canada dans son rapport de 2013, les modifications proposées à la LSF renforceront davantage la surveillance des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et le cadre de sécurité ferroviaire du Canada dans certains domaines.

Ces domaines incluent un nouveau pouvoir qui permettra au ministre d'ordonner à une compagnie d'apporter des mesures correctives s'il estime que la mise en oeuvre du système de gestion de la sécurité et de la compagnie risque de compromettre la sécurité ferroviaire. Il y aurait aussi un nouveau pouvoir pour réglementer la communication de renseignements, de dossiers et de documents entre deux parties autres que le ministère; l'exemple qui vient tout de suite à l'esprit, c'est la communication entre une compagnie de chemin de fer et une municipalité. On a en outre augmenté les pouvoirs des inspecteurs de la sécurité ferroviaire afin qu'ils puissent intervenir de façon plus efficace auprès d'une personne ou d'une entité, y compris les compagnies de chemin de fer, les autorités routières et les municipalités pour atténuer les menaces à la sécurité. Mentionnons aussi le fait que le ministre bénéficiera d'un pouvoir plus général lui permettant d'exiger d'une compagnie de chemin de fer qu'elle mette fin à une activité qui pourrait compromettre la sécurité des opérations ferroviaires ou de suivre toute procédure ou de prendre toute mesure corrective précisée; et un cadre de remboursement des coûts engagés par les provinces et les municipalités qui interviennent en cas d'incendie dont on estime qu'ils ont été causés par les activités d'une compagnie de chemin de fer.

Un des éléments de la stratégie de prévention de Transports Canada a été de s'assurer que le ministère compte sur un cadre de surveillance efficace. Cela permet de s'assurer que l'industrie respecte les divers règlements établis et la réaction aux changements qui surviennent dans l'environnement de risque. Transports Canada examine et contrôle continuellement ses niveaux de ressources pour les rajuster et réaffecter des ressources, au besoin, en réaction aux nouveaux enjeux, aux nouvelles tendances et aux situations qui représentent des risques accrus.

Dans le cadre de la réaction du ministère au rapport du Bureau de la sécurité des transports sur l'accident à Lac-Mégantic, j'ai annoncé l'augmentation des ressources consacrées au Programme de sécurité ferroviaire. Ce programme comptait environ 100 inspecteurs au moment de l'accident à Lac-Mégantic. En date de mars 2015, Transports Canada comptait sur 122 employés responsables de la surveillance de la sécurité ferroviaire.

De plus, je tiens à assurer au comité que les systèmes de gestion de la sécurité ne sont pas des systèmes fondés sur l'autoréglementation, loin de là. Les systèmes de gestion de la sécurité s'ajoutent à un cadre réglementaire solide de sécurité ferroviaire, qui inclut les exigences de la Loi sur la sécurité ferroviaire et de la réglementation, des règles et des normes de génie connexes. Le nouveau Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire de 2015 entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril dernier est plus normatif que celui de 2001 et renforce vraiment les activités visant à assurer la sécurité ferroviaire partout au Canada.

Monsieur le président, je répondrai volontiers à vos questions.

Voici qui conclut ma déclaration préliminaire.

**Le président:** Merci, madame la ministre.

Je n'ai aucune question pour vous, mais je suis convaincu que certains des intervenants en ont.

Monsieur Mai, vous avez sept minutes.

[Français]

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

Je remercie également Mme la ministre et nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Madame la ministre, au sujet du fonds en cas de désastre, vous avez mentionné une somme de 250 millions de dollars. Pourriez-vous nous dire comment on est arrivé à ce montant? Considérant la situation actuelle, combien de temps faudra-t-il avant d'atteindre la somme de 250 millions de dollars?

[Traduction]

**L'hon. Lisa Raitt:** Merci, monsieur Mai.

Je vais demander à mon collègue ici présent de vous fournir les détails précis.

Quel est le titre de votre poste, Shawn? Vous êtes le sous-ministre adjoint des Politiques?

**M. Shawn Tupper (sous-ministre adjoint, Politiques, ministère des Transports):** C'est exact.

**L'hon. Lisa Raitt:** Je ne me suis pas trompée: M. Tupper, pour les politiques. C'est un mordu de politiques.

C'est ce que M. McGuinty dit de vous. Je vous appelle mon ami, qui va maintenant répondre à la question, s'il vous plaît.

**M. Shawn Tupper:** Merci.

En fait, nous avons fait des calculs assez simples. Nous avons tenu compte de la quantité de pétrole brut transporté dans notre réseau et des prévisions futures en la matière et avons déterminé que 250 millions de dollars est une capitalisation initiale raisonnable. Nous avons ensuite divisé ce montant par la quantité de pétrole brut qui, selon nous, sera expédiée. Puisque nous voulions obtenir 250 millions de dollars, nous en sommes arrivés à un montant de 1,65 \$.

● (1540)

**M. Hoang Mai:** Combien de temps faudra-t-il pour atteindre ces 250 millions de dollars?

**M. Shawn Tupper:** Nous avons établi une cible de cinq ans.

**M. Hoang Mai:** Cinq ans? D'accord.

[Français]

Quels sont vos chiffres concernant le désastre de Lac-Mégantic? On entend parler de 400 millions de dollars, sinon plus. Le gouvernement du Québec a consacré beaucoup d'argent à cela. Pourriez-vous nous dire quels sont les montants, selon vous, des coûts liés à la catastrophe de Lac-Mégantic?

[Traduction]

**L'hon. Lisa Raitt:** Je crois que les données continuent d'entrer pour ce qui est du nettoyage environnemental. Comme vous le savez, un processus d'indemnisation des victimes est actuellement en place, et le dossier est devant un niveau de tribunal précis. Je crois qu'un règlement a été conclu.

Je ne sais pas si mes représentants ont plus de renseignements que moi. Des chiffres anecdotiques ont été fournis, et ils sont très élevés, mais n'oubliez pas, tout commence par le premier niveau d'assurance... Par conséquent, dans le cas du CN et du CP, on commence avec 1 milliard de dollars, puis il y a les 250 millions, et il peut y en avoir plus.

[Français]

**M. Hoang Mai:** Il y a des inquiétudes et, sauf erreur, l'objectif du projet de loi est de s'assurer que les contribuables n'ont pas à payer pour le nettoyage. Dans le cas de Lac-Mégantic, avez-vous envisagé de rendre ces fonds rétroactifs et qu'ils puissent s'appliquer au cas de Lac-Mégantic, pour que les contribuables n'aient pas à payer pour le nettoyage?

[Traduction]

**L'hon. Lisa Raitt:** Monsieur Mai, notre gouvernement a toujours dit que nous allions faire front commun avec les gens de Lac-Mégantic pour nous assurer qu'il y a suffisamment de fonds pour le nettoyage et les indemnités.

Pour la question qui nous occupe, la caisse supplémentaire des expéditeurs sera permanente, mais n'est pas rétroactive.

[Français]

**M. Hoang Mai:** Merci.

[Traduction]

Au paragraphe 17(1), nous abrogeons la définition de la « science de la fatigue », la définition de cette mesure est la suivante: « méthode scientifique systématique fondée sur des données servant à mesurer et à gérer la fatigue humaine ». Selon les notes d'information qui nous ont été fournies relativement au projet de loi, la définition a été abrogée parce qu'elle était trop contraignante ou qu'elle l'a été durant l'élaboration du nouveau système de gestion de la sécurité. Pouvez-vous nous expliquer en quoi la définition était contraignante? De plus, pourquoi ne pas utiliser les données scientifiques?

**L'hon. Lisa Raitt:** La définition de science de la fatigue limitait la capacité d'adopter des dispositions réglementaires liées au SGS, alors la proposition était de l'éliminer complètement et d'inclure plutôt des critères en vertu desquels l'autorité réglementaire en matière de SGS pourrait être utilisée pour gérer la fatigue des employés.

Laureen peut peut-être vous en parler plus en détail.

**Mme Laureen Kinney (sous-ministre adjointe, Sécurité et Sûreté, ministère des Transports):** Bien sûr, si vous me le permettez.

Sans tomber dans tous les détails juridiques — Alain pourra le faire, au besoin —, essentiellement, lorsque nous avons commencé à rédiger un nouveau Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire que nous voulions beaucoup plus solide, comme la ministre l'a mentionné, nous avons constaté que nous ne pouvions pas ajouter certains éléments précis liés à un système normal de gestion de la fatigue — et, si vous le voulez, nous pouvons vous fournir ces quatre ou cinq éléments — en raison du libellé de la définition. Il s'agissait d'une bonne définition de la science de la gestion de la fatigue, mais elle s'appuie sur trois courts éléments, et ceux-ci limitaient notre capacité d'en faire plus en matière de gestion de la fatigue. Voilà donc essentiellement pourquoi la définition a été abrogée.

**M. Hoang Mai:** Merci beaucoup.

Je vais laisser le temps qu'il me reste à M. Sullivan.

**Le président:** Il vous reste 1 minute 45 secondes.

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

Madame la ministre, vous avez indiqué que l'incident à Lac-Mégantic est un événement extrêmement rare. Cependant, depuis l'incident à Lac-Mégantic, il y a eu plus d'une douzaine de collisions en Amérique du Nord impliquant le transport ferroviaire de pétrole. À la suite de l'événement le plus récent, celui de Gogama, en Ontario, le CN a volontairement réduit sa vitesse. Elle est maintenant de cinq miles à l'heure inférieure à la vitesse que vous aviez suggérée.

Les compagnies de chemin de fer ont aussi fourni au ministère des évaluations du risque, qui, j'en suis sûr, vous ont aidés à déterminer le montant d'argent, mais que démontrent ces évaluations du risque? Premièrement, pouvons-nous obtenir des copies de ces évaluations? Le CN a déjà dit qu'il était prêt... Deuxièmement, que nous apprennent ces évaluations du risque en ce qui concerne les risques dans des zones urbaines très peuplées comme Toronto et quels sont les risques accrus auxquels les résidents sont exposés en raison de l'augmentation de 400 % du volume de pétrole brut transporté?

● (1545)

**L'hon. Lisa Raitt:** Monsieur Sullivan, si vous me le permettez, je vais commencer par répondre à la question sur l'évaluation du risque. Essentiellement, même si le CN veut communiquer les renseignements et a dit qu'il allait en communiquer une partie, non seulement ces renseignements sont exclusifs d'un point de vue commercial, mais il s'agit aussi de renseignements liés à la sécurité, et c'est donc sous cet angle que le ministère doit évaluer la situation.

En ce qui concerne les questions touchant la gravité de l'incident à Lac-Mégantic, je me suis exprimée ainsi en raison du lourd coût en vies humaines et des coûts environnementaux très élevés. Même s'il y a eu un certain nombre de déraillements qui ont provoqué des fuites de carburant, qui ont provoqué des incendies et des dommages, il n'y a rien eu d'aussi important...

C'est exactement ce que nous essayons de faire avec ce genre de loi: nous assurer que ça ne se produise pas. Nous travaillons en collaboration là-dessus depuis juillet 2013 si je ne m'abuse.

**Le président:** Je suis désolé, monsieur Sullivan. Votre temps est écoulé.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

**M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.):** Monsieur le président, je suis heureux de vous revoir.

Merci beaucoup, madame la ministre, d'être là cet après-midi.

Madame la ministre, permettez-moi de commencer par la question suivante: lorsque vous avez préparé le projet de loi, avez-vous tenu compte des répercussions financières liées à la prise des mesures prévues dans le projet de loi?

**L'hon. Lisa Raitt:** Monsieur McGuinty, je dirais que nous avons vraiment consulté les intervenants à ce sujet.

Plus précisément, il y a là deux aspects: il faut examiner les coûts pour les personnes touchées, et les coûts d'application et de mise en oeuvre pour le ministère. Si je ne m'abuse, c'est de ça que vous parlez. Transports Canada, qui a été responsable de la rédaction du projet de loi et qui a mené les consultations, n'a pas indiqué avoir besoin de ressources supplémentaires pour procéder à la mise en oeuvre. Ensuite, les intervenants nous ont fourni une rétroaction, que nous avons intégrée dans le projet de loi avant la publication finale.

**M. David McGuinty:** Par conséquent, pour ce qui est des coûts, par exemple, liés à l'établissement de la caisse d'indemnisation et de son administration, il n'y a pas de coûts?

**L'hon. Lisa Raitt:** Nous avons déjà la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, monsieur McGuinty, et nous pouvons réunir les deux. Nous croyons que le niveau de ressources sera adéquat.

**M. David McGuinty:** Y aura-t-il des ressources pour l'Office des transports du Canada qui devra assumer un nouveau rôle en matière de résolution des conflits?

**L'hon. Lisa Raitt:** En ce qui concerne le financement de l'Office des transports du Canada soit Shawn, soit Laureen vont répondre.

**M. Shawn Tupper:** Je n'ai pas ces données.

**L'hon. Lisa Raitt:** Allez-y, Laureen.

**Mme Laureen Kinney:** C'est une bonne question, mais je crois qu'un des enjeux liés à la disposition tient au pouvoir législatif de prendre un règlement. Évidemment, la portée et l'étendue de la réglementation auront un impact sur le niveau de travail requis. La fréquence, comme on pourrait s'y attendre, est assez faible. Nous ne croyons pas que l'OTC devra souvent s'occuper de ce genre de dossier. Nous avons bien sûr discuté avec des représentants de l'office avant la rédaction, mais je crois qu'il est trop tôt pour savoir quelles seront les répercussions au fil du temps. Cependant, nous évaluons régulièrement les questions économiques.

**M. David McGuinty:** D'accord. C'est donc dire qu'il y aura peut-être des coûts. C'est exact? Il pourrait y avoir des coûts pour l'OTC.

**L'hon. Lisa Raitt:** Cela dépend, monsieur McGuinty, parce que l'OTC n'aura peut-être pas à s'occuper de dossiers liés aux grains et à leur transport par rail à ce moment-là, alors sa charge de travail pourrait s'équilibrer.

Je dois aussi ajouter que M. Emerson préside actuellement à notre demande un comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada et qu'il s'intéresse lui aussi à l'OTC. Grâce à ce processus, j'imagine que nous obtiendrons aussi de bons conseils relativement au niveau de ressources de l'OTC, et des décisions pourront être prises une fois que nous aurons le rapport en main.

**M. David McGuinty:** Eh bien, je le demande, madame la ministre — et je crois que vous savez où je veux en venir — parce que la dernière fois que nous avons discuté durant une séance du comité, je vous ai posé des questions au sujet des compressions de 11 %, ou de 202 millions de dollars, essayées par votre ministère, à

un moment où vous manquiez d'employés principaux et d'inspecteurs.

J'ai la transcription du discours du budget en main. J'ai écouté le discours, et, en fait, j'ai lu les 3 553 mots qu'il contient. Le mot « transport » n'y apparaît qu'une fois, et c'est lorsqu'il est question de sécurité maritime.

Madame la ministre, c'est une question qui nous intéresse beaucoup, et nous allons regarder la situation de très près pour connaître les répercussions des responsabilités supplémentaires des offices et des organismes de réglementation — par exemple — et de vos employés, sans ressources supplémentaires. En fait, il va falloir s'acquitter de toutes ces responsabilités supplémentaires malgré un manque à gagner de 202 millions de dollars — soit plus de 10 % — dans le budget de votre ministère. Diriez-vous que ces chiffres sont exacts?

**L'hon. Lisa Raitt:** Là où je suis d'accord, c'est que le ministère a un montant global et qu'il peut réaffecter des fonds à l'interne en fonction des priorités du moment, et nous avons travaillé en très étroite collaboration avec les représentants du ministère pour élaborer ce texte législatif, leur plan futur et leurs budgets des cinq prochaines années. Nous avons une bonne idée de ce qu'il faut faire, et je suis convaincu que le ministère a suffisamment de ressources pour y arriver.

**M. David McGuinty:** La dernière fois que nous nous sommes parlé, nous ne nous entendions pas sur le fait que votre ministère essayait une compression de 11 % ou 202 millions de dollars. Sommes-nous maintenant d'accord avec le fait que votre ministère a essuyé une telle compression?

**L'hon. Lisa Raitt:** Ce n'est pas ce que j'ai dit, monsieur McGuinty. Ce que j'ai dit...

**M. David McGuinty:** Y a-t-il eu des compressions?

• (1550)

**L'hon. Lisa Raitt:** Les fonds demandés par Transports Canada sont les fonds dont les représentants du ministère estiment avoir besoin pour réaliser tous les projets et toutes les priorités qui figurent dans le RPP.

**M. David McGuinty:** D'accord. Alors est-ce que votre...

**L'hon. Lisa Raitt:** C'est le montant qui a été indiqué. Tout comme l'année dernière — et je ne vous apprends rien —, grâce au processus des budgets supplémentaires des dépenses, si quelque chose se présente en cours de route, on peut toujours revenir devant le Parlement et demander des crédits supplémentaires. C'est ce que nous avons fait dans le passé lorsqu'il s'est passé des choses que nous n'avons pas pu prévoir.

**M. David McGuinty:** Je veux simplement confirmer cette information pour les Canadiens qui nous regardent. J'ai devant moi le document de la Bibliothèque du Parlement qui a été remis au comité et dans lequel il est indiqué que, dans le Budget principal des dépenses de 2015-2016, le financement de Transports Canada a été réduit de 202,4 millions de dollars, soit 11 %. Est-ce vrai ou non? N'êtes-vous pas d'accord pour dire que c'est important, compte tenu de la mise en oeuvre du présent projet de loi?

**L'hon. Lisa Raitt:** Non, monsieur McGuinty. En ce qui concerne la mise en oeuvre du projet de loi, c'est quelque chose dont les représentants du ministère ont tenu compte lorsqu'ils ont présenté leur demande relativement au Budget principal des dépenses et à leurs budgets permanents pour faire ce qui doit être fait. Je suis convaincue que les représentants du ministère savent ce qu'ils font.

**M. David McGuinty:** Je vous le demande à nouveau, madame la ministre, afin que ce soit bien clair: le présent Budget principal des dépenses prévoit-il une compression de 11 % pour Transports Canada?

**L'hon. Lisa Raitt:** Monsieur McGuinty, Transports Canada demande les fonds dont il a besoin pour réaliser ses projets et ses priorités. Les représentants du ministère ont indiqué que c'est le montant dont ils avaient besoin, et c'est le montant qui leur a été donné.

**M. David McGuinty:** Alors il y a eu une compression?

**L'hon. Lisa Raitt:** Transports Canada a indiqué les fonds...

**M. David McGuinty:** Y a-t-il eu une compression?

**L'hon. Lisa Raitt:** ... dont il a besoin pour assurer la prestation de tous ses services, monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** D'un exercice à l'autre, en ce qui concerne les budgets, y a-t-il eu une réduction?

**L'hon. Lisa Raitt:** Les représentants ont examiné leurs priorités et leurs projets pour cette année et ils ont déterminé que c'est le montant dont ils avaient besoin.

**M. David McGuinty:** Madame la ministre, c'est vous qui êtes à la tête du ministère...

**L'hon. Lisa Raitt:** En effet.

**M. David McGuinty:** ... alors y a-t-il eu une compression de vos budgets? Veuillez simplement répondre à la question. C'est écrit ici en noir sur blanc.

**L'hon. Lisa Raitt:** Je comprends ce que vous dites, monsieur McGuinty, mais la réalité, c'est que les représentants définissent les projets et les priorités du ministère et ils indiquent...

**M. David McGuinty:** Je suis sûr qu'ils le font et qu'ils font du bon travail. Alors y a-t-il eu une compression du financement?

**L'hon. Lisa Raitt:** Ils ont indiqué le montant dont ils avaient besoin. Ils ont indiqué...

**M. David McGuinty:** Ils ont donc indiqué qu'ils avaient besoin...

**L'hon. Lisa Raitt:** ... qu'ils avaient besoin de moins d'argent qu'au cours des exercices précédents. Mais ils...

**M. David McGuinty:** D'accord. Alors ils ont indiqué qu'ils avaient besoin de 11 % de moins.

**L'hon. Lisa Raitt:** Monsieur le président, puis-je finir de répondre à la question?

**Le président:** Oui.

Monsieur McGuinty, la dernière fois, vous avez dépassé les bornes, et je vous ai laissé vous en tirer. Si vous voulez que la ministre réponde à la question, il faut la laisser répondre.

**M. David McGuinty:** J'en serais ravi. Je l'ai déjà posée six fois de suite.

**Le président:** Je crois que j'ai entendu la réponse.

**L'hon. Lisa Raitt:** Ce qui est proposé pour 2015-2016, c'est le montant qui a été mis de l'avant. Si les représentants du ministère constatent en cours d'année qu'ils ont besoin de plus d'argent, ils ont toujours la possibilité de le demander dans le cadre des budgets supplémentaires des dépenses...

**M. David McGuinty:** D'accord.

**L'hon. Lisa Raitt:** ... ce que nous avons fait dans le passé.

**M. David McGuinty:** D'accord. Alors il y a eu une compression. Merci, madame la ministre. C'est apprécié.

**L'hon. Lisa Raitt:** Je n'ai rien dit de tel, monsieur McGuinty. Les représentants obtiennent le niveau de ressources qu'ils demandent. C'est ce qu'ils voulaient.

**M. David McGuinty:** Alors quel est le budget pour cette année, madame la ministre?

**L'hon. Lisa Raitt:** Je n'ai pas le montant avec moi, monsieur McGuinty, parce que je suis ici pour parler de la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire.

**M. David McGuinty:** Moi aussi.

**L'hon. Lisa Raitt:** Je peux aider pour ce qui est de la préparation...

Vous pouvez me dire le montant, parce que, de toute évidence, vous l'avez devant vous.

**M. David McGuinty:** Vous êtes la ministre des Transports et vous n'avez pas en main les chiffres du budget avec vous aujourd'hui?

**L'hon. Lisa Raitt:** Je n'ai pas apporté les chiffres du budget...

**M. David McGuinty:** D'accord.

**L'hon. Lisa Raitt:** ... mais je peux demander à un représentant du ministère de trouver l'information, et je me ferai un plaisir de vous la fournir.

**M. David McGuinty:** Combien de temps me reste-t-il?

**Le président:** Il vous reste deux ou trois secondes. Utilisez-les...

**M. David McGuinty:** Judicieusement? Merci, monsieur le président.

Une des composantes du régime de sécurité ferroviaire c'est, bien sûr, l'utilisation de wagons-citernes sécuritaires. Je n'ai pas vu le nouveau règlement très attendu concernant les nouveaux wagons-citernes dans le projet de loi. Pourquoi pas? Les entreprises qui fabriquent ces wagons demandent ces normes et elles demandent une annonce à ce sujet immédiatement.

**L'hon. Lisa Raitt:** Je suis d'accord avec vous, monsieur McGuinty. Nous travaillons avec beaucoup de diligence pour produire très bientôt la nouvelle norme. Le ministère a fourni une mise à jour sur son site Web, mais, ce qui est plus important, c'est qu'il faut nous assurer d'harmoniser la norme le plus possible avec celle des États-Unis, et ces discussions sont en cours.

**Le président:** Merci.

Monsieur Watson, vous avez sept minutes.

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

Nous sommes ici aujourd'hui pour parler du projet de loi C-52, pas des comptes publics de l'exercice précédent, et certainement pas de wagons-citernes, dont il n'est pas question dans le projet de loi C-52. Je vais donc, madame la ministre, vous poser des questions qui portent sur le projet de loi actuellement à l'étude.

L'article 153.1 proposé du projet de loi C-52 porte que:

La compagnie de chemin de fer n'est pas tenue pour responsable en application du paragraphe 152.7(1) si elle démontre:

- a) soit que l'accident ferroviaire résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile ou d'une insurrection;
- b) soit qu'un autre moyen de défense prévu par règlement s'applique.

Madame la ministre, cet article inclut-il aussi le terrorisme — y compris, par exemple, une attaque terroriste d'un loup solitaire — comme défense en ce qui concerne la responsabilité de la compagnie de chemin de fer?

**L'hon. Lisa Raitt:** Merci beaucoup.

Monsieur le président, ce que je peux dire au comité, c'est que, depuis le dépôt du projet de loi et dans le cadre des discussions connexes, nous avons bien sûr rencontré l'industrie et aussi des représentants du milieu de l'assurance. Je veux que tout le monde comprenne bien que le libellé utilisé dans cet article relativement à la défense liée aux hostilités d'une guerre, à une guerre civile ou à une insurrection prévue à l'article 153.1 est harmonisé avec les autres lois canadiennes. En outre, toutes ces dispositions sont interprétées de façon à inclure aussi les actes terroristes. Merci de me permettre d'apporter cette précision devant le comité.

• (1555)

**M. Jeff Watson:** Merci, madame la ministre.

On a entendu dire — et je crois que c'est une erreur — que la caisse supplémentaire était assortie d'un plafond de 250 millions de dollars. C'est quelque chose qu'on entend souvent. Je crois que cette information a été reprise dans les manchettes. Ce n'est pas ainsi que je comprends le projet de loi.

Madame la ministre, pouvez-vous préciser ce qu'il en est?

**L'hon. Lisa Raitt:** Oui. Les gens peuvent parfois faire un lien facile entre la notion de « capitalisation » et la notion de plafond, *cap*, en anglais. Tout ce que nous avons dit, c'est que, initialement, il s'agira d'une caisse de 250 millions de dollars. C'est ainsi que nous en sommes venus au montant de 1,65 \$ et au nombre d'années en fonction des volumes de pétrole transportés.

Mais, ce qu'il ne faut pas oublier, monsieur le président, c'est qu'il n'est pas dit que la caisse doit être assortie d'un plafond ou d'une limite. La caisse servira à payer tous les dommages qui dépassent les montants de l'assurance des compagnies de chemin de fer en cas d'accident ferroviaire lié au pétrole brut. Les réclamations à l'égard de la caisse ne seront pas limitées. Comme je l'ai dit, nous avons choisi une capitalisation de 250 millions de dollars, parce que cela permettrait une importante couverture supplémentaire en cas d'accident lié au pétrole brut, mais c'est une cible théorique.

De plus, le projet de loi prévoit l'utilisation d'arrêtés ministériels pour suspendre ou rétablir le prélèvement du droit de façon à s'assurer que la caisse est suffisante au cas où la responsabilité est supérieure à ce que prévoient les exigences en matière d'assurance. De plus, au besoin, même si nous ne voulons pas conserver inutilement des capitaux excessifs — puisque nous ne voulons pas nécessairement d'une caisse qui ne peut pas être utilisée —, dans la situation peu probable que les dommages découlant d'un accident dépassent le niveau d'assurance et le montant de la caisse, le Trésor du gouvernement viendra combler le manque à gagner de la caisse, mais ce sera un prêt, et le prêt pourra être remboursé grâce aux droits prélevés auprès des expéditeurs.

**M. Jeff Watson:** En fait, on ne voudrait pas prélever des droits perpétuellement, et ce, selon moi, pour les raisons que vous avez données plus tôt, madame la ministre, soit, premièrement, que ce ne sera peut-être pas nécessaire. Selon moi, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires est un exemple parfait de cela, où on avait établi une cible initialement, et le prélèvement des droits a ultimement été arrêté, mais la caisse a continué à croître grâce aux intérêts touchés jusqu'à atteindre un niveau important. Si j'ai bien compris, on fonctionnerait ici pas mal de la même façon.

**L'hon. Lisa Raitt:** C'est le modèle que nous avons décidé de suivre, et ce, pour une bonne raison. Du point de vue des politiques publiques, les expéditeurs ne veulent pas que le gouvernement prélève des taxes et des droits continuellement et fasse croître ce

capital qui ne peut pas être utilisé dans d'autres secteurs de l'économie.

**M. Jeff Watson:** Je veux revenir à la question de la « science de la fatigue » pour un moment. La définition est abrogée. Je crois que c'était au paragraphe 17(1). Mais on prévoit un pouvoir — je crois que c'est au paragraphe 34(3) — pour autoriser, si je peux me permettre l'expression, au règlement sur les SGS de s'attaquer à la question de la gestion de la fatigue et des horaires des employés.

Je crois que Mme Kinney a fait référence, du moins de façon théorique, à certaines des limites de la définition dans la législation. Je regarde les principes qui, selon moi, sont inclus dans le règlement sur le SGS publié dans la Gazette. Pouvez-vous nous parler des quatre aspects qui sont dans le règlement sur le SGS?

**L'hon. Lisa Raitt:** Pour ce qui est des quatre éléments que nous voulions absolument aborder au sujet de la fatigue humaine, les principes sont les suivants: la fatigue humaine est un phénomène physiologique; la vigilance humaine est affectée par les rythmes circadiens; le rendement a même diminué en fonction des heures de veille et de la dette de sommeil accumulée; et les humains ont des besoins physiologiques de base minimaux pour ce qui est du sommeil. Ce sont des choses importantes que les gens nous ont demandé de reconnaître.

**M. Jeff Watson:** En ce qui concerne l'application concrète des règles, une fois la réglementation adoptée et une fois ces règles intégrées à leurs systèmes de gestion de la sécurité, les entreprises devront uniquement établir des horaires qui respectent ces principes et s'assurer que les horaires des employés sont conformes. Est-ce exact?

**Mme Lauren Kinney:** Si vous me le permettez, je vais le dire un peu différemment. Les entreprises devraient tenir compte de ces éléments dans leur système de gestion de la sécurité. Elles devraient en tenir compte au moment d'établir les horaires de travail et les règles en matière de repos. Elles devraient aussi prendre en considération tous les risques découlant de leur façon de gérer cet enjeu, puis elles devraient trouver des façons d'atténuer les risques. Elles doivent prendre ces principes et les appliquer concrètement. C'est un peu complexe, mais, de façon générale, vous avez raison.

• (1600)

**M. Jeff Watson:** D'accord. Alors la réglementation donne la marge de manoeuvre nécessaire pour régler cet enjeu parce que vous ne pouviez pas rédiger de règles pour corriger le problème.

**Mme Lauren Kinney:** Exactement.

**M. Jeff Watson:** D'accord, très bien.

Madame la ministre, les compagnies de chemins de fer de catégorie I craignent d'être exposées à des risques supplémentaires du fait que des exploitants de chemin de fer sur courtes distances utilisent leurs voies en raison des exigences réglementaires sur l'interconnexion. Les compagnies de chemin de fer pourront-elles refuser de permettre à d'autres exploitants de chemin de fer d'utiliser leurs voies aux fins d'interconnexion? De quelle façon allez-vous gérer toute la question de l'interconnexion?



**L'hon. Lisa Raitt:** Les compagnies de chemin de fer ont déjà des obligations touchant l'interconnexion, et ces obligations ne seront pas touchées par le projet de loi. Il y a actuellement un risque que les compagnies de chemin de fer de catégorie I refusent de fournir aux exploitants de chemins de fer sur courtes distances l'accès à leurs voies, surtout ceux qui ont des fiches de sécurité peu reluisantes, compte tenu de préoccupations liées à l'assurance. Le projet de loi garantit que les exploitants de chemins de fer sur courtes distances souscriront une assurance d'un montant minimal, ce qui permettra d'atténuer ce risque pour elles.

La réglementation de l'interconnexion garantit que la marchandise expédiée se rend efficacement dans les marchés visés, mais il reviendra à l'OTC de trancher la question de savoir si une compagnie de chemins de fer de catégorie I peut refuser l'accès à ses voies à un exploitant de chemins de fer sur courtes distances dans le contexte de la réglementation sur l'interconnexion, le cas échéant.

**Le président:** Merci, monsieur Watson. Votre temps est écoulé.

Monsieur Yurdiga, vous avez sept minutes.

**M. David Yurdiga (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Merci, monsieur le président, et merci, madame la ministre, d'être là aujourd'hui.

Pouvez-vous préciser au comité de quelle façon fonctionnera le filet de sécurité offert par le Trésor?

**L'hon. Lisa Raitt:** Dans le cas très improbable où le montant de l'assurance et la caisse des expéditeurs ont été utilisés en entier, le Trésor servira de filet de sécurité, mais ce processus sera toujours assorti de modalités précisées par le ministre des Finances.

Voici ce qui se produirait: les droits prélevés aux expéditeurs permettraient, dans un premier temps, de rembourser le prêt du Trésor à la caisse. On procéderait ensuite à une recapitalisation de la caisse grâce aux droits prélevés. Le projet de loi permet aussi et accorde le pouvoir de mettre en place un droit spécial visant les compagnies de chemin de fer pour aider à rembourser le prêt et s'assurer que la responsabilité continue d'être partagée de façon appropriée en cas d'accident catastrophique. Nous avons précisé de quelle façon nous pouvons nous retourner et utiliser ces droits prélevés auprès des expéditeurs pour rembourser le prêt.

**M. David Yurdiga:** Merci, madame la ministre.

Comme vous le savez, l'article proposé 152.9 du projet de loi C-52 porte que:

La compagnie de chemin de fer dont la responsabilité est engagée, en l'absence de preuve de faute ou de négligence, pour le même accident ferroviaire en application du paragraphe 152.7(1) et de toute autre loi est responsable en application de ce paragraphe jusqu'à concurrence de la limite de responsabilité la plus élevée entre la limite prévue à ce paragraphe et celle prévue par l'autre loi.

Pouvez-vous s'il vous plaît préciser l'intention de cet article et nous dire s'il exposera les compagnies de chemins de fer à un risque supplémentaire?

**L'hon. Lisa Raitt:** Encore une fois, c'est l'une des préoccupations soulevées par l'industrie et les assureurs, et je suis heureuse d'avoir l'occasion d'en discuter avec vous pour préciser notre position.

Ce que je peux dire au comité, c'est qu'il s'agit d'un libellé standard, qui est conforme au cadre moderne de responsabilisation et d'indemnisation proposé pour les oléoducs dans le projet de loi C-46 ainsi qu'au régime pour les activités d'exploitation pétrolières et gazières au large des côtes prévu dans le projet de loi C-22, qui a reçu la sanction royale le 26 février 2015. L'objectif de cette disposition est de s'assurer que le régime renforcé mis en place pour le transport ferroviaire n'empêchera pas l'application, en cas

d'accident ferroviaire, d'autres régimes, y compris des régimes à venir, qui établissent des limites de responsabilisation plus élevées. C'est une précision qu'a demandée l'industrie, et je suis heureuse d'avoir pu en parler aujourd'hui.

**M. David Yurdiga:** Merci.

Madame la ministre, pouvez-vous s'il vous plaît décrire le processus de consultation réalisé par votre ministère pour s'assurer de tenir compte des commentaires des intervenants dans le cadre de la rédaction du projet de loi? Que vous ont dit les intervenants?

**L'hon. Lisa Raitt:** Nous avons entrepris ce processus dans le discours du Trône, et nous avons toujours dit très clairement quelles étaient nos intentions. Le processus a été long, et les consultations, nombreuses. Les gens qui ont participé aux consultations voudront peut-être répondre à cette question.

Je ne sais pas si vous voulez répondre, monsieur Tupper, ou si vous voulez le faire, madame Kinney. C'est comme vous voulez.

**M. Shawn Tupper:** Je serais heureux de répondre. Je crois qu'il s'agissait d'un processus assez simple. Nous avons organisé des réunions publiques avec les intervenants et les parties intéressées et nous avons aussi reçu des observations écrites.

Essentiellement, je crois que nous avons obtenu d'assez bonnes réactions dans le cadre des consultations. La plupart des questions et des préoccupations soulevées concernaient des points à préciser, et, comme la ministre l'a dit, cela nous permettait de nous assurer que les gens comprennent bien les détails. De façon générale, le processus s'est assez bien déroulé, et les participants étaient assez nombreux.

● (1605)

**M. David Yurdiga:** Merci.

Combien de temps me reste-t-il?

**Le président:** Il vous reste un peu plus de trois minutes.

**M. David Yurdiga:** Merci.

Madame la ministre, pouvez-vous expliquer de quelle façon la caisse pour les accidents ferroviaires impliquant des matières dangereuses sera financée?

**L'hon. Lisa Raitt:** Bien sûr. Comme nous l'avons dit, l'objectif de notre examen du régime de responsabilité et d'indemnisation était premièrement de nous assurer d'adopter une politique du « pollueur-payeur ». C'était le point de départ de tout le processus. Nous voulions aussi nous assurer d'avoir suffisamment de ressources pour les victimes potentielles et pour payer les coûts d'assainissement de façon à ce que les contribuables soient protégés en cas d'accident.

Mais nous devons nous assurer de le faire de façon équitable. Ce ne sont pas seulement les compagnies de chemin de fer qui sont en cause. Les expéditeurs le sont aussi. C'est ainsi que nous en sommes venus au projet de loi que vous avez sous les yeux ainsi qu'aux exigences en matière d'assurance.

Dans un premier temps, en ce qui concerne les compagnies de chemin de fer, il fallait déterminer le niveau d'assurance approprié, en raison de ce qui s'était produit à Lac-Mégantic et vu qu'il n'y avait que 25 millions de dollars de disponibles. Il fallait donc examiner quels seraient les niveaux d'assurance appropriés, ce qui a été fait. Deuxièmement, il fallait jeter un coup d'oeil de l'autre côté aussi, à une deuxième source d'indemnisation, qui est devenue la caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant certaines marchandises. Nous avons déterminé qu'il fallait commencer par le pétrole brut, et ce, pour diverses raisons, y compris le fait que c'est une marchandise de plus en plus transportée. Cependant, au départ, ce n'était pas l'unique raison; c'est parce que nous savons exactement ce qui est arrivé à Lac-Mégantic et nous avons constaté quels étaient les coûts associés à un tel drame. Puisque le pétrole brut n'est pas le seul produit qui peut causer des dommages en cas d'accident ferroviaire, il reste là une ouverture, et nous aurons à l'avenir la possibilité d'ajouter, dans la réglementation, d'autres matières dangereuses.

L'administration de la caisse financée par les expéditeurs exigera la mise sur pied d'un organisme, mais, comme je l'ai déjà dit, nous faisons déjà quelque chose de semblable dans le cadre de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires au titre de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, et il y a beaucoup de similitudes. Nous avons reproduit ces responsabilités, tant du point de vue de la gestion de la caisse que du point de vue de la responsabilisation.

Nous allons commencer avec le pétrole brut. Les compagnies de chemin de fer devront verser une indemnisation jusqu'à concurrence de leur niveau d'assurance sans qu'il faille prouver la faute ou la négligence. Nous nous assurons aussi de tenir compte des choses dont elles ne peuvent pas être tenues responsables. J'en ai déjà fourni la liste en réponse à une question précédente. De plus, nous avons prévu un pouvoir de réglementation nous permettant d'inclure autre chose que le pétrole brut en ce qui concerne les compagnies de chemin de fer. Aux fins de continuité, les dommages couverts par la caisse refléteraient ceux dont les compagnies de chemin de fer seraient tenues responsables, pour toutes les pertes et tous les dommages.

Nous avons indiqué de quelle façon nous voudrions aller de l'avant pour capitaliser la caisse. Nous avons déterminé que la meilleure façon de procéder serait de prélever un droit par tonne. Il s'est agi, comme M. Tupper l'a souligné, d'un exercice assez simple, dans le cadre duquel on a déterminé le montant du droit. Nous avons dit que les expéditeurs allaient devoir payer le droit aux compagnies de chemin de fer, et que celles-ci remettraient ensuite les fonds au gouvernement, qui les déposerait dans un compte spécial du Trésor. Comme on l'a déjà dit, la caisse sera là en dernier recours, parce que les coûts de la plupart des accidents seront couverts grâce aux niveaux assurance obligatoires. Il y aura peu... espérons qu'il n'y aura aucun accident, mais, dans certaines situations, il pourrait être nécessaire d'avoir recours à la caisse. Si la caisse est vidée à la suite d'un accident, alors le Trésor serait là comme filet de sécurité.

C'est essentiellement une version plus longue que ce que j'ai dit dans mon discours et que la façon dont j'ai répondu aux questions à ce sujet dans le passé. Nous voulons nous assurer que la caisse est gérée de façon transparente. En outre, l'administrateur devra présenter au Parlement un rapport sur la gestion de la caisse par le truchement du ministre des Transports. Il y aura une disposition liée à un examen spécial de la caisse au moins une fois tous les cinq ans aussi.

En un mot, c'est ça.

**Le président:** Merci beaucoup, madame la ministre.

Nous allons maintenant passer à vous, monsieur Sullivan. Vous avez cinq minutes. Je crois savoir que vous allez partager votre temps avec M. Kellway. La parole est à vous.

**M. Mike Sullivan:** Merci, monsieur le président.

Madame la ministre, vous avez laissé entendre que le projet de loi permettra de prévenir des accidents. J'aimerais faire valoir que je ne crois pas que la portion du projet de loi sur l'assurance permettra de prévenir des accidents. Évidemment, cela pourrait faire en sorte que les compagnies de chemins de fer qui sont...

**L'hon. Lisa Raitt:** Je crois que nous sommes probablement tous les deux d'accord là-dessus.

**M. Mike Sullivan:** D'accord.

Pour ce qui est de prévenir des accidents, cependant, les récentes collisions à Gogama et aux États-Unis ont permis de constater que les wagons-citernes CPC-1232 ne sont pas sécuritaires parce qu'ils ne permettent pas le confinement du pétrole en cas de collision à une vitesse inférieure à la vitesse limite que vous avez établie dans les villes.

Il y a là deux choses. Je sais que la division du transport des matières dangereuses compte un groupe de travail sur le confinement. Les membres de ce groupe de travail ont-ils trouvé une vitesse sécuritaire en zone urbaine pour les 1232? Quelle est cette vitesse?

De plus, les représentants du CN ont admis qu'il y aura toujours des accidents. Ils nous ont remerciés de les avoir invités, et leur contribution a été très utile, mais ils ont dit qu'il y aura toujours des accidents. Il ne peut pas y en avoir aucun. C'est ce qu'ils ont dit. Ce que nous devons faire, c'est de veiller au confinement de la marchandise et de nous assurer qu'il n'y a pas d'explosion. Si les wagons 1232 ne sont pas sécuritaires à 40 milles à l'heure, à quelle vitesse le sont-ils?

• (1610)

**Le président:** Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** J'invoque le règlement, monsieur le président. Je comprends le désir d'avoir une discussion générale sur toute une gamme de sujets, mais nous sommes ici pour parler du cadre réglementaire lui-même, et plus précisément la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur le transport au Canada, ainsi que les modifications proposées par le gouvernement au cadre. Nous procéderons à une étude article par article là-dessus, et j'aurais certainement espéré...

L'intervenant fait peut-être ainsi savoir qu'il aime le projet de loi au complet et qu'il ne veut pas y apporter de modification, mais je m'attendrais au moins à ce que les sujets abordés soient liés au cadre législatif. Nous pouvons toujours demander à la ministre de revenir pour une discussion générale au sujet du confinement et des vitesses de train ou je ne sais quoi d'autre.

**M. Mike Sullivan:** J'imagine que mon temps se poursuit.

**Le président:** Nous l'avons arrêté, oui.

**M. Mike Sullivan:** À ce sujet, c'est la ministre qui a dit que le drame à Lac-Mégantic était un événement extrêmement rare. C'est elle qui a dit que le projet de loi vise à prévenir les accidents. Je parle de confinement, parce que c'est pour cette raison qu'on a eu le drame à Lac-Mégantic. Le pétrole n'a pas été confiné dans le cadre d'un accident. Par conséquent, je parlais du projet de loi.

**L'hon. Lisa Raitt:** En fait, je peux vous aider ici.

Je vais répondre à la question. J'apprécie l'intervention de mon collègue, pendant que j'obtenais des renseignements précis.

Je peux dire au comité que le processus d'évaluation du risque n'est pas terminé. Nous avons reçu les évaluations, mais, pour l'instant, nous n'acceptons pas les règles proposées. À ce sujet, plus tard aujourd'hui, je vais émettre une autre injonction ministérielle concernant la vitesse. L'injonction est la suivante: 40 milles à l'heure dans des localités où la population recensée est supérieure à 100 000 habitants.

Je vais le faire plus tard aujourd'hui.

**M. Mike Sullivan:** Ce n'était pas déjà le cas? Je croyais que la vitesse était déjà établie à 40.

**L'hon. Lisa Raitt:** Elle était à 50.

Laureen peut vous aider à ce sujet.

**Mme Laureen Kinney:** Si vous me permettez une précision, il y a eu une réduction de la vitesse à 50 milles pour tous les trains principaux comptant 20 wagons de matières dangereuses ou plus. Cette directive a été communiquée l'année dernière. Il fallait aussi réaliser des évaluations du risque, et il était prévu que, pour les zones à risque élevé, il faudrait envisager une vitesse de 40 milles à l'heure, pour le transport de pétrole brut, par exemple. Mais cette exigence varie d'une zone urbaine à une autre. Nous avons examiné environ 28 facteurs de risque.

**M. Mike Sullivan:** Merci.

Allez-y.

**Le président:** Monsieur Kellway.

**M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD):** Merci beaucoup, monsieur le président. Et par votre intermédiaire, merci à la ministre d'être là aujourd'hui.

Vous avez mentionné la formule utilisée — ou c'est M. Tupper qui l'a fait — pour calculer le niveau de financement de la caisse. Essentiellement, il s'agissait des volumes actuels et des augmentations prévues, et l'objectif était d'obtenir 250 millions en cinq ans. Pouvez-vous, s'il vous plaît, me dire quel est le volume de transport actuel et quel est le volume prévu? Comment fait-on le calcul ici?

**M. Shawn Tupper:** Je n'ai pas le mode de calcul précis sous la main. C'est un peu fort d'appeler ça une équation. Essentiellement, notre objectif était de capitaliser la caisse. Nous avons établi une cible théorique de capitalisation. Nous avons essayé de bien définir quels sont les volumes qui transitent actuellement par rail. Essentiellement, il s'agissait de calculs simples: nous avons déterminé combien de pétrole est transporté en cinq ans, puis nous avons fait une simple division.

Je peux vous fournir les chiffres, si vous voulez des données précises.

**L'hon. Lisa Raitt:** Par votre intermédiaire, monsieur le président, si l'intervenant veut voir les prévisions utilisées dans nos calculs, nous serons très heureux de les fournir au comité, par votre intermédiaire, afin que vous puissiez la distribuer à tous les membres.

**M. Matthew Kellway:** Ce serait très bien. Merci beaucoup.

Ensuite, la somme dont nous parlons est qualifiée de raisonnable et il a été dit qu'il s'agissait d'une cible théorique. Pouvez-vous nous en dire plus au sujet du scénario qui vous a permis d'en arriver à cette somme?

Je crois savoir, madame la ministre, que vous avez reçu une lettre du maire John Tory de Toronto et de 17 conseillers qui sont très

préoccupés — et on les comprend — par le transport de matières dangereuses, qui passe sur des voies qui sont situées littéralement dans leur cour arrière, à Toronto, dans des quartiers où la population est très dense. Pouvez-vous nous décrire le scénario que vous aviez imaginé pour déterminer que cette somme serait suffisante?

• (1615)

**L'hon. Lisa Raitt:** Par votre intermédiaire, monsieur le président, les représentants du ministère ont réalisé un certain nombre d'analyses. Ils ont examiné les divers types d'accidents qui se sont produits dans le passé et l'ampleur des dégâts dans chaque cas. Ils ont ensuite littéralement procédé à une analyse statistique du montant nécessaire, compte tenu du fait que l'assurance paierait une partie des coûts, afin de s'assurer de pouvoir payer tous les coûts liés à un éventuel accident.

Je cherche les renseignements précis, parce que je sais que c'est ce que vous voulez. J'ai déjà eu ces renseignements sous la main.

M. Tupper les a, ici, il pourrait peut-être vous en parler.

**M. Shawn Tupper:** Essentiellement, nous avons procédé à une analyse minutieuse des données historiques, et nous avons établi une prévision qui, selon nous, couvrirait entre le 90<sup>e</sup> et le 99<sup>e</sup> percentile en fait de risque...

**M. Matthew Kellway:** C'est ma question...

**Le président:** Monsieur Kellway, votre temps...

**M. Matthew Kellway:** Avec tout le temps perdu à chercher dans les documents, puis-je obtenir 30 secondes de plus?

**Le président:** Eh bien, pas 30 secondes, mais...

**M. Matthew Kellway:** Je suis préoccupé par le recours aux données historiques alors qu'on constate une croissance exponentielle du transport ferroviaire de matières dangereuses. Il est évident que les probabilités augmentent au fil du temps, et c'est pourquoi la formule m'intéresse.

**Le président:** C'est plus un énoncé qu'une question.

Madame la ministre, pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez, s'il vous plaît?

**L'hon. Lisa Raitt:** La réponse à cette question, c'est que c'est exactement pour cela que nous avons prévu le recours au Trésor en cas de besoin. On pourrait ensuite imposer un droit aux expéditeurs pour recouvrer le prêt consenti et recapitaliser le fonds. C'est exactement pour cette raison que nous l'avons fait: pour nous assurer d'établir un niveau de protection qui se situe entre le 91<sup>e</sup> et le 99<sup>e</sup> percentile, ce qui est une bonne analyse. Nous pourrions ainsi nous assurer que le pollueur paye et que les contribuables ne se retrouvent pas avec la facture.

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Leung, vous avez cinq minutes.

**M. Chungsen Leung (Willowdale, PCC):** Merci, monsieur le président.

Madame la ministre, j'aimerais que vous nous précisiez rapidement de quelle façon la caisse d'indemnisation des accidents ferroviaires impliquant des matières dangereuses sera financée. Plus précisément, une fois qu'elle sera financée, y aura-t-il un plafond? Ou va-t-on poursuivre le prélèvement des droits jusqu'à ce qu'elle atteigne un montant astronomique? De quelle manière prévoit-on gérer la caisse de façon à ce que, comme c'est le cas de toutes les autres caisses, une certaine croissance soit possible? Ou va-t-on en transférer la gestion à une tierce partie, comme une compagnie d'assurance, qui fera le travail?

**L'hon. Lisa Raitt:** Merci beaucoup de ces questions.

Monsieur le président, la caisse a été créée de façon semblable aux autres caisses très efficaces déjà en place. Sa structure reflète leur structure. Je parle plus précisément de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Pour dire les choses simplement, dans le cadre de cette caisse, nous avons imposé un droit aux expéditeurs. Nous prélevons ce droit et nous administrons un fonds devant servir au cas où l'on a épuisé les autres sources permettant de financer le nettoyage et l'indemnisation. Dans notre cas, nous disons qu'il y aura un niveau d'assurance minimal. Après cela, la caisse sera disponible.

Nous venons tout juste de discuter longuement de l'importance d'examiner les données historiques liées aux montants associés à ces accidents. Je suis convaincu que le ministère a fait une analyse minutieuse, et c'est la raison pour laquelle la cible de capitalisation initiale est de 250 millions de dollars.

Pour vous donner un exemple, dans le cas du CN ou du CP, s'il devait y avoir un accident et qu'il fallait indemniser des victimes ou procéder à des activités de dépollution environnementale en raison des dégâts causés par du pétrole brut, alors, dans un premier temps, les victimes se tourneraient vers la compagnie de chemin de fer, parce qu'elle est pleinement responsable jusqu'à concurrence de son niveau d'assurance. C'est elle qui a causé l'accident. Les victimes fourniraient à la compagnie ferroviaire leurs factures, et cette dernière les rembourserait par l'entremise de la compagnie d'assurance.

L'un des éléments importants du projet de loi, c'est que, avant le projet de loi — et c'est actuellement ainsi que les choses se passent —, si le CN ou le CP refusaient la responsabilité de l'accident, ils avaient la possibilité d'attendre et de laisser les particuliers les traîner en justice. Nous voulions éliminer toutes les dépenses et toute l'incertitude associée à cette possibilité et permettre une indemnisation rapide. Par conséquent, dans un premier temps, les particuliers pourraient présenter leurs demandes de remboursement directement à la compagnie d'assurance.

Si ce premier milliard de dollars — dans le cas du CN ou du CP — devait être utilisé en entier, alors les victimes pourraient se tourner vers la caisse, communiquer avec notre administrateur, ici, au sein du gouvernement, pour être remboursées rapidement et complètement. La caisse est uniquement financée par les expéditeurs. C'est non pas une caisse des compagnies de chemin de fer, mais une caisse des expéditeurs. Le processus de financement de la caisse est le suivant: les compagnies de chemin de fer facturent aux expéditeurs un droit puis remettent les montants prélevés à l'administrateur de la caisse. Les fonds sont conservés dans un compte distinct du Trésor. C'est une structure qui a bien fonctionné dans le passé et que nous avons adoptée.

Nous devons respecter la Constitution et nous assurer de faire les choses en toute légalité, et dans cette optique, c'est le meilleur processus qui existe pour s'assurer que, au bout du compte, les contribuables n'ont pas à payer la facture pour l'assainissement et que ce sont plutôt les pollueurs coupables, soit la compagnie de chemin de fer ou l'expéditeur — en raison du fait que le transport de ces marchandises est dangereux —, qui assument au bout du compte leur responsabilité respective.

•(1620)

**M. Chungsen Leung:** C'est donc une caisse supplémentaire. Consultons-nous actuellement les intervenants, les compagnies de chemins de fer qui s'occupent du transport, au sujet de l'impact de

ces coûts et de la question de la compétitivité dans le cadre des activités de transport de tels produits au Canada ou aux États-Unis?

**L'hon. Lisa Raitt:** En ce qui concerne les compagnies de chemin de fer, puisque c'est un droit de passage, cela n'aura pas d'impact sur elles. Ce que je peux dire au sujet des niveaux d'assurance des compagnies de chemin de fer, c'est que le CN et le CP ont déjà une assurance d'un montant d'un milliard de dollars.

Certains exploitants de chemin de fer sur courtes distances du pays devront beaucoup augmenter le montant de l'assurance qu'ils payent déjà et, par conséquent, leurs primes augmenteront. Cependant, nous avons discuté avec les exploitants touchés, et ils comprennent l'importance de s'assurer de souscrire une assurance adéquate. En outre, nous connaissons l'impact de la mesure sur leur bilan financier.

En ce qui concerne l'impact sur les expéditeurs de pétrole brut, qui devront payer 1,65 \$, nous sommes convaincus que c'est un montant qu'ils pourront absorber. Ils comprennent très bien notre intention et en comprennent les raisons. Nous sommes tout à fait à l'aise avec cet aspect des choses. De plus, comme je l'ai déjà dit, une telle structure a déjà été adoptée pour d'autres modes de transport.

**Le président:** Merci. Votre temps vient tout juste d'être écoulé.

Il nous reste du temps pour une intervention de deux minutes et demie à trois minutes de chaque côté.

Monsieur Mai, vous pouvez poser une ou deux questions selon le...

Oh, je suis désolé, monsieur Kellway.

**M. Matthew Kellway:** Très rapidement, je vais poursuivre là où nous nous sommes arrêtés, monsieur le président.

Madame la ministre, j'ai dit que les dangers sont de plus en plus importants en raison de la croissance exponentielle du transport de pétrole par rail et que les probabilités augmentent tout comme les risques. Vous avez dit « exactement », et ajouté que c'est la raison pour laquelle le Trésor est là en dernière instance. C'est ce que je veux savoir. Quel est le scénario que vous prévoyez? Quels sont les dommages aux bâtiments, les préjudices pour l'environnement et — ce qui est encore plus important — le nombre de vies perdues dont on parle?

**L'hon. Lisa Raitt:** Monsieur le président, comme les membres du comité le savent, la meilleure façon de se faire une idée du montant nécessaire à l'avenir, c'est d'examiner les données historiques. La tragédie à Lac-Mégantic...

**M. Matthew Kellway:** Mais les chiffres augmentent.

**L'hon. Lisa Raitt:** La tragédie à Lac-Mégantic est de loin l'un des accidents les plus graves liés au transport de matières dangereuses qui se soient produits...

**M. Matthew Kellway:** Heureusement.

**L'hon. Lisa Raitt:** ... alors il ne faut pas l'oublier au moment de quantifier les choses.

Monsieur le président, un aspect important du processus consiste aussi à trouver un juste équilibre avec la probabilité raisonnable qu'un tel événement se reproduise. Tout ce que nous avons fait depuis juillet 2013, c'est dans le but de prévenir de tels incidents: prévenir les déraillements et atténuer les risques, si un déraillement se produit, pour s'assurer que le nettoyage puisse être fait rapidement. En outre, le troisième principe, c'est celui du pollueur payeur. C'est bien sur ces choses que nous nous sommes concentrés depuis.

Cela en fait partie. Un autre élément est la réduction de la vitesse en zone urbaine, comme nous en avons parlé. Pour y arriver, il faut aussi élaborer une nouvelle norme pour les wagons-citernes. Il a fallu entre autres décider d'éliminer progressivement les anciens wagons DOT-111, ce que nous avons aussi fait, et créer un échancier au bout duquel tous les wagons devront avoir été changés pour le tout nouveau wagon qui sera bientôt en production.

C'est un travail en cours. Nous continuons à faire avancer le dossier. Nous poursuivons nos activités de surveillance. Les représentants du CN ont témoigné devant le comité et ils vous ont fourni de bons renseignements. Ils ont aussi une responsabilité en matière d'exploitation sécuritaire. Ça ne se limite pas uniquement à notre travail et à l'adoption de lois. Ils doivent exploiter leur entreprise de façon sécuritaire au quotidien et ils doivent investir dans leur infrastructure, et nous serons ici pour les en tenir responsables.

**Le président:** Il nous reste 40 secondes pour une question et une réponse.

[Français]

**M. Hoang Mai:** Je serai bref, madame la ministre.

On sait que les municipalités et les premiers répondants ont un problème de ressources. Lorsqu'on a rencontré des représentants de l'Association canadienne des chefs de pompiers, ils nous ont parlé de l'aide du gouvernement, qu'il s'agisse de l'avis dont il est question ici, de l'aide pour la formation, d'un appui pour les ressources, ainsi de suite. A-t-on envisagé d'utiliser une partie de ce fonds ou des fonds additionnels? Qu'est-ce qui a été fait à cet égard?

• (1625)

[Traduction]

**L'hon. Lisa Raitt:** Mme Kinney va répondre.

**Mme Lauren Kinney:** C'est une bonne question. C'est le genre d'enjeux qui ont été soulevés dans un certain nombre de conversations.

L'une des choses que le ministre a annoncées au printemps dernier, c'est la création d'un groupe de travail sur les interventions d'urgence. L'objectif était de réunir un groupe diversifié d'intervenants du domaine, des pompiers municipaux jusqu'au groupe de pompiers autochtones en passant par les entreprises qui interviennent au nom des expéditeurs lorsqu'il y a ce genre de déversement.

Le groupe de travail compte environ 35 membres. Il s'est réuni chaque mois et a formulé un certain nombre de recommandations en matière d'intervention. Il a élaboré un nouveau programme de formation, qui est presque prêt, et qui sera recommandé à ceux qui offrent de la formation afin de pouvoir renforcer la capacité d'intervention des pompiers — afin qu'ils aient les antécédents nécessaires pour intervenir —, en cas d'incendie dans des gisements de pétrole, etc.

Pour ce qui est des ressources, c'est un sujet qui n'a pas encore été traité en priorité jusqu'à maintenant, mais, très certainement, à mesure que les gens trouvent de nouvelles façons d'améliorer le système en tant qu'ensemble d'administrations et d'autorités responsables, ces questions seront soulevées.

**Le président:** Merci.

Monsieur Watson, je peux seulement vous accorder deux minutes.

**M. Jeff Watson:** Merci, monsieur le président.

Rapidement, en ce qui concerne la croissance exponentielle, le transport ferroviaire de pétrole a diminué l'année dernière, et nous ne connaissons pas encore quelles seront, en 2015, les répercussions de

la baisse du prix du pétrole à l'échelle internationale sur les activités d'extraction et de transport du pétrole. Cela dit, nous faisons ce que nous pouvons pour nous assurer que, lorsque la vapeur se renversera, à un moment donné, nous aurons mis en place le meilleur cadre de prévention possible et, au bout du compte, un régime de responsabilité et d'indemnisation aussi.

À ce sujet, je veux passer aux exigences minimales en matière de niveau d'assurance. Je crois que c'est à l'annexe IV, à l'article 14. L'article entrera en vigueur une année après l'obtention par le projet de loi de la sanction royale. Qu'a déterminé le ministère en ce qui a trait à la capacité du marché de fournir les polices d'assurance nécessaires et à un prix que les compagnies ferroviaires sur courtes distances peuvent se permettre? Puis, bien sûr, lorsque ces exigences minimales augmenteront, l'industrie sera-t-elle en mesure de poursuivre cette croissance ou de la maintenir, et quel sera l'effet du prix sur les transporteurs ferroviaires sur courtes distances?

**L'hon. Lisa Raitt:** Très rapidement, monsieur le président, de ce que j'ai cru comprendre durant les consultations, les compagnies d'assurance établissent les primes en fonction du profil de risque de chaque compagnie de chemin de fer. Ce que nous avons compris, c'est que les compagnies de chemin de fer devraient habituellement payer de 650 000 \$ à 850 000 \$ par année pour une assurance responsabilité civile de 250 millions de dollars. Pour une assurance de 100 millions de dollars, c'est environ 200 000 \$ par année.

Les exploitants de chemin de fer sur courtes distances nous ont aussi parlé de leur crainte concernant l'augmentation de leurs coûts d'exploitation en raison de la hausse de leurs primes d'assurance. En effet, le saut de 200 000 \$ à 650 000 \$ est important. Certains transporteurs ferroviaires sur courtes distances vulnérables sur le plan financier auront plus de difficulté à absorber ces coûts supplémentaires. Pour leur permettre d'y arriver, nous allons rajuster les nouvelles exigences afin qu'elles soient appliquées progressivement, comme vous l'avez mentionné, et nous pourrions ainsi aussi voir de quelle façon le marché de l'assurance s'adaptera à la demande accrue.

Cependant, monsieur le président, si je peux me permettre d'ajouter quelque chose de très important, c'est l'une des principales leçons que nous avons tirées de la catastrophe à Lac-Mégantic; souscrire une assurance de 25 millions lorsqu'on transporte du pétrole brut n'est pas suffisant. Nous avons pris une décision dans le discours du Trône, et nous passons de la parole aux actes.

**Le président:** Merci.

Nous n'avons plus vraiment de temps, mais si vous voulez ajouter quoi que ce soit en 30 secondes, madame la ministre, la parole est à vous.

**L'hon. Lisa Raitt:** Je n'ai pas de surprise pour le comité. Je ne vous demande pas de rencontrer d'autres témoins comme je l'ai fait dans le passé, mais je tiens à souligner, si vous me le permettez, que la semaine prochaine est la Semaine de sensibilisation à la sécurité ferroviaire. S'il se passe quelque chose dans votre circonscription en matière de sécurité ferroviaire, comme l'Opération Gareautrain ou quelque chose d'autre au niveau municipal, dites-le nous. Nous aimerions bien suivre nous aussi ce qui se passe sur les médias sociaux et nous assurer de promouvoir l'importance de la sûreté ferroviaire.

**Le président:** Merci beaucoup, madame la ministre, et merci aux représentants de votre ministère.

Je demande maintenant à la ministre et aux autres témoins de vouloir libérer la table. Nous accueillons d'autres témoins durant la deuxième moitié de la séance et nous voulons qu'ils s'installent le plus rapidement possible. Nous allons suspendre la séance deux ou trois minutes.

• (1625)

(Pause)

• (1630)

**Le président:** Nous reprenons les travaux.

Je tiens à remercier tous les témoins qui sont là aujourd'hui. Je sais que bon nombre d'entre vous sont de l'Association des chemins de fer du Canada, et que vous êtes ici à titre d'expert, si je peux m'exprimer ainsi. Tout le monde a son rôle à jouer.

Monsieur Bourque, je crois que vous allez diriger la discussion, alors je vous cède la parole.

**M. Michael Bourque (président et directeur général, Association des chemins de fer du Canada):** Merci beaucoup. Je vais seulement diriger la discussion. Nous allons commencer par M. James Beardsley de Marsh.

**Le président:** Comme vous le souhaitez, monsieur Bourque.

**M. James Beardsley (président, Global Rail Practice, Marsh and McLennan Companies, Association des chemins de fer du Canada):** Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous de me permettre de prendre la parole aujourd'hui.

Je m'appelle Jim Beardsley, et je suis le président de la Global Rail Practice de Marsh. Je suis accompagné de Mme Lois Gardiner, première vice-présidente d'Aon Global Risk Consulting. Nous représentons les deux plus importants courtiers d'assurance ferroviaire au Canada.

Nous sommes heureux d'avoir la possibilité de présenter notre point de vue collectif sur certaines des ramifications potentielles sur le marché de l'assurance ferroviaire que pourrait avoir l'adoption du projet de loi C-52 sous sa forme actuelle. Nous croyons que ces ramifications pourraient nuire aux compagnies de chemin de fer qui s'efforcent de se conformer au projet de loi et peut-être entraîner des répercussions inattendues et négatives sur la prestation des services essentiels que ces compagnies fournissent pour l'économie canadienne et au profit de l'économie dans son ensemble pour toutes les organisations de la chaîne d'approvisionnement.

De nos jours, sur le marché de l'assurance en général, les acheteurs profitent d'une abondance d'assurances. Toutefois, il est important de souligner que la responsabilité ferroviaire n'est pas le marché de l'assurance en général; il s'agit plutôt d'un marché spécialisé mondial. Les marchés spécialisés sont plus limités que le marché général du point de vue du nombre d'assureurs disponibles et du montant de l'assurance ou des capacités. De plus, comme la propension à prendre des risques varie entre les assureurs d'une même spécialité, on ne peut pas interchanger les capacités dans l'ensemble d'une tour de programmes.

Si vous examinez le graphique de la tour de programmes que nous avons présenté, vous pouvez voir que les assureurs qui couvrent le risque au sommet de la tour sont habituellement différents de ceux qui le couvrent en bas ou au milieu. Là où je veux en venir, c'est que, si des capacités sont perdues à l'égard d'une partie du placement, rien ne garantit que le vide peut être comblé par les autres assureurs.

En 2008, pour la première fois au Canada, les compagnies de chemin de fer ont pu construire une tour de responsabilité de plus de 1 milliard de dollars, ce qui donne à penser qu'une perturbation du

marché pourrait mettre en péril la capacité de la plupart des compagnies actives d'atteindre, grâce aux assurances, la limite minimale du milliard de dollars qu'exige le projet de loi. Pour les chemins de fer d'intérêt local, ce degré de protection est offert, en théorie; toutefois, il ne serait pas viable financièrement et ces compagnies seraient peu susceptibles de pouvoir s'assurer de la sorte.

Les assureurs gèrent leur exposition en utilisant des données qu'ils connaissent bien et qui renforcent la sécurité de leur processus de souscription. La possibilité que, sur un marché fluide et cyclique, une partie du libellé proposé du projet de loi C-52 et certaines des extensions de la protection entraînent suffisamment d'incertitude dans le milieu des assurances pour miner la capacité des compagnies de chemin de fer de se conformer au projet de loi est une source de préoccupation majeure.

Lois.

• (1635)

**Mme Lois Gardiner (première vice-présidente, Risk Consulting, Western Canada, Aon Global Risk Consulting, Association des chemins de fer du Canada):** Dans le passé, l'incertitude au chapitre de l'assurance s'est manifestée sous la forme de limites réduites, de contraintes à la protection et de prix accrus. Aujourd'hui, nous souhaitons encourager le comité à réduire certaines des incertitudes liées aux assurances au moyen d'amendements de clarification du projet de loi, ce qui favorisera la stabilisation des capacités disponibles.

L'exemple de la responsabilité absolue au lieu de la responsabilité fondée sur la faute ou la négligence décrite dans l'article 152.8 proposé est un changement majeur qui pourrait s'avérer problématique pour les assureurs. Même si nous comprenons que la responsabilité absolue est une caractéristique du nouveau projet de loi, il ne précise pas clairement quelles compagnies de chemin de fer « impliquées » seraient soumises à la responsabilité absolue, car le terme « impliqué » n'est pas décrit ni défini précisément dans le projet de loi, comme vous pouvez le constater dans l'article 152.7 proposé. Sur ce marché, les assureurs sont susceptibles d'assurer plusieurs compagnies qui pourraient être « impliquées », alors qu'elles ne participent pas physiquement au transport des marchandises ayant causé la perte.

Sous le régime créé par le libellé proposé concernant la responsabilité absolue, les assureurs pourraient penser qu'ils paieront peut-être beaucoup plus que la limite qu'ils auraient pu payer sous un régime fondé sur la faute. Cette modification pourrait créer de l'incertitude et encourager les assureurs à réduire la capacité afin de se protéger contre l'inconnu. Dans le même ordre d'idées, l'utilisation de phrases comme « des mesures prises » et « la perte de la valeur de non-usage », au lieu de quelque chose comme « raisonnablement engagées », toutes mentionnées dans l'article 153 proposé, donne aux assureurs l'impression qu'il n'y a pas de limite, ce à quoi ils pourraient à leur tour réagir de façon exagérée. Il est possible que cette incertitude puisse limiter gravement les capacités disponibles sur le marché de l'assurance ferroviaire qui est mondial.

De plus, il faut clarifier davantage la description du fait que la limite minimale agit également comme un plafond par accident à l'égard de la responsabilité, comme y fait allusion l'article 152.7 proposé. Nous estimons que cela ajoutera de la certitude à la prévision des pertes pour les assureurs. Nous recommandons aussi la clarification du rôle de l'autoassurance approuvée mentionnée à l'alinéa 92.1b) proposé comme substitut possible à l'assurance responsabilité civile. Cette caractéristique assouplit la capacité des compagnies de chemin de fer à se conformer au projet de loi.

Selon l'article 94.2 proposé du projet de loi, « l'Office suspend ou annule le certificat d'aptitude » d'une compagnie de chemin de fer non conforme. Nous recommanderions l'utilisation d'un libellé plus flexible afin que l'organisme puisse être en mesure de prendre une décision qui sera avantageuse pour tous les intervenants. Par exemple, la substitution du terme « suspend ou annule » par « peut suspendre ou annuler » pourrait offrir une plus grande flexibilité.

Une autre inquiétude tient au fait que nous pouvons imaginer que le cumul de limites au titre de la responsabilité absolue pourrait en fait décourager la collaboration entre les compagnies de chemin de fer, surtout si elles soupçonnent que la cause directe d'une perte pourrait être la responsabilité d'une compagnie de chemin de fer qui n'est pas visée par le projet de loi. L'économie dépend de cette collaboration entre les compagnies de chemin de fer.

**M. James Beardsley:** Pour conclure, nous exhortons le comité de songer à définir plus clairement le libellé du projet de loi relativement aux aspects mentionnés ici et de s'efforcer d'éliminer ou de réduire au minimum les termes qui ajoutent à l'incertitude des assureurs avant le vote final sur l'adoption du projet de loi.

Merci pour le temps que vous nous avez accordé. Nous serons heureux de répondre à vos questions, mais nous allons tout d'abord entendre la déclaration de M. Robert Taylor, du Canadien Pacifique.

**M. Robert Taylor (vice-président adjoint, défense des intérêts nord-américains, Chemin de fer Canadien Pacifique, Association des chemins de fer du Canada):** Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité.

Je m'appelle Robert Taylor, et je suis vice-président adjoint, Promotion des intérêts en Amérique du Nord, au CP. Nous exploitons un réseau de 22 000 kilomètres s'étendant sur l'ensemble du Canada et des États-Unis. En 2014, nous avons transporté plus de 2,7 millions de chargements de wagons.

Je suis fier de dire que le CP est le chemin de fer le plus sécuritaire en Amérique du Nord. Nous avons obtenu la fréquence la moins élevée d'accidents ferroviaires à chacune des huit dernières années. En 2014, nous avons eu 1,2 accident ferroviaire par millions de milles de chemin de fer. Notre rendement pour cette année-là constituait une amélioration de 30 % par rapport à l'année précédente; il s'agit d'un nouveau record.

La sécurité ferroviaire est d'une importance cruciale, tout comme la modernisation du régime de responsabilité et d'assurance pour le Canada. Notre cheminement n'est pas encore terminé, mais l'amélioration continue de la sécurité est évidente.

Il importe de reconnaître que le réseau ferroviaire de l'Amérique du Nord transporte 99,998 % des matières dangereuses, y compris du pétrole brut, sans incident. Comme même un seul accident en est un de trop, nous travaillons continuellement à l'élimination du dernier 0,002 % de risque de nos activités. Nous pouvons transporter des marchandises dangereuses de façon sûre et sécuritaire.

Je vais maintenant aborder le projet de loi.

Nous appuyons l'intention derrière le projet de loi C-52, c'est-à-dire de mieux définir et de rendre responsable toutes les parties à la production, à la fabrication, au transport et à la distribution de marchandises dangereuses. Nous devons renforcer la sûreté et la sécurité de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire afin de pouvoir maintenir un système de transport de calibre mondial qui est responsable et réceptif et travaille à la prévention des incidents ainsi que de prévoir l'indemnisation et la responsabilité en cas d'incident.

Plusieurs éléments de ce projet de loi sont des dispositions que le CP demande depuis des années, et nous sommes ravis de la prise de

ces mesures. Toutefois, nous pensons que, à l'égard de quelques aspects importants, le projet de loi manque de clarté stratégique, et nous demandons instamment au comité d'en tenir compte au moment où il procédera à son étude du projet de loi. Les plus importants de ces éléments sont les suivants:

Le libellé « impliqué dans un accident ferroviaire », dans l'article 152.7 proposé, surtout dans le cas où la circulation est interchangeée ou passe d'une voie à une autre, en est un. Le deuxième est l'article 152.9 proposé, qui renvoie à d'autres lois qui pourraient annuler le plafond de responsabilité absolue des compagnies de chemin de fer. Le troisième est la façon dont le fonds financé par les expéditeurs sera reconstitué s'il est épuisé. Quatrièmement, nous nous demandons également pourquoi le fonds financé par les expéditeurs ne sera constitué au départ que de 250 millions de dollars, alors que la compagnie de chemin de fer a une responsabilité absolue d'un milliard de dollars.

Il s'agit d'éléments importants qui doivent être clarifiés dans le cadre de votre étude du projet de loi.

Merci.

• (1640)

**Le président:** Monsieur Bourque.

**M. Michael Bourque:** Monsieur le président, notre dernier intervenant est Terry Berthiaume, d'Essex Terminal Railway. Il est exploitant de ligne courte.

**Le président:** Merci.

Veuillez être le plus bref possible.

**M. Terry Berthiaume (président et directeur général, Essex Terminal Railway Company, Association des chemins de fer du Canada):** Merci, monsieur le président. Je suis très reconnaissant d'avoir l'occasion d'explorer les conséquences inattendues que pourrait avoir le projet de loi C-52 sur ma compagnie et sur le milieu dans lequel nous évoluons.

Je vais commencer par dire que, si tous les hommes sont égaux, ce n'est pas le cas des compagnies de chemin de fer. C'est particulièrement vrai dans le cas de l'Essex Terminal Railway Company. La totalité de nos recettes provient de manoeuvres interréseaux. Elles viennent des services que nous offrons aux industries qui sont situées le long de notre ligne ferroviaire et du transport de ces marchandises vers et depuis les transporteurs de ligne principale auxquels nous sommes reliés. Je crois que nous sommes uniques à cet égard. Les auteurs de la LTC ont reconnu cela lorsqu'ils nous ont exemptés des dispositions réglementaires relatives à l'interconnexion en raison du fait que 90 % de nos recettes provenaient de ces manoeuvres.

Nous sommes uniques à d'autres égards. Nous fonctionnons entièrement à l'intérieur de zones de triage. Nous n'avons pas de voie sur la ligne principale. Notre voie principale ne fait que 19 kilomètres de long. Même si nous ne transportons pas de pétrole brut, nous prenons en charge plus de 40 000 tonnes de marchandises dangereuses. Soixante-dix pour cent de ces marchandises ne parcourent que 4,4 kilomètres sur notre chemin de fer, à des vitesses ne dépassant pas 10 km/h durant les heures de clarté, sur des terrains très plats où il n'y a pas de collines. Notre bilan de sécurité est incroyable.

Je travaille pour la compagnie depuis 34 ans. Notre culture de sécurité est très solide. Durant ces 34 ans, notre assureur n'a jamais payé de réclamation due à des dommages à la propriété ou à la voie ferrée d'un tiers.

Mais, à cause du projet de loi C-52, nous serons forcés de quadrupler notre assurance. Cette augmentation s'assortira de coûts très importants, et ce sont des coûts que nous ne pouvons pas refiler à nos clients. Nous fonctionnons dans un milieu très concurrentiel, dans une économie locale très déprimée. Nous avons le taux de chômage le plus élevé au Canada. Nous avons perdu la moitié de notre chiffre d'affaires au cours des 10 dernières années, et c'est parce que des usines ont fermé leurs portes. Elles ont déplacé leurs activités vers d'autres régions, où l'exploitation est plus économique. Toute mesure que nous prendrions qui accroîtra les coûts d'exploitation de nos clients entraînera certainement des pertes commerciales pour eux et la perte d'emplois pour les quelques 850 personnes qui travaillent pour les industries que nous servons.

J'ai été heureux d'entendre la ministre dire que les limites de la responsabilité des compagnies de chemin de fer devraient être égales au risque que présente la compagnie. Le risque lié à nos activités n'est manifestement pas le même que celui de la MM and A. Nous fonctionnons à de très basses vitesses. Comme je l'ai déjà dit, notre culture de sécurité est impeccable.

•(1645)

**Le président:** Pourriez-vous conclure, monsieur Berthiaume?

**M. Michael Bourque:** Nous aborderons le reste par des questions.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

Enfin, nous vous accueillons, monsieur Benson, pour 10 minutes ou moins, s'il vous plaît.

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

Il s'agit en réalité de deux projets de loi, dont le premier concerne les assurances. Nous avons demandé la création de ces types de fonds. Nous les appuyons. Après avoir demandé des renseignements, nous avons appris que l'argent déposé dans le fonds serait versé dans un compte à fins déterminées. Notre question est la suivante: sera-t-il versé dans une boîte postale scellée du RPC ou dans un tiroir-caisse de l'AE? Nous recommanderions qu'il soit versé dans une boîte postale scellée, comme devraient l'être tous les comptes à fins déterminées.

Le deuxième problème, bien entendu, concerne le caractère adéquat du fonds. Nous croyons savoir que des évaluations des risques ont été effectuées. Toutefois, après Lac-Mégantic, nous entendons parler de coûts allant de 800 millions de dollars à 1 milliard de dollars. Nous pensons que, peut-être, pour qu'il corresponde à celui du transport maritime, le versement dans le fonds de 1 milliard de dollars ou d'une somme plus élevée pourrait être requis, mais je vais laisser le comité se pencher là-dessus.

La deuxième partie du projet de loi est celle sur laquelle nous voulons nous concentrer. Il s'agit des parties qui portent sur la Loi sur la sécurité ferroviaire. Permettez-moi seulement de mentionner que, parfois, lorsque des projets de loi sont examinés et amendés, les parties savent ce qui doit être fait, mais ces choses ne se font tout simplement pas à ce moment-là. J'avancerais que c'est ce qui est arrivé en 2011, quand nous avons examiné la loi, mais, après Lac-Mégantic, le contexte a changé. Dans l'ensemble, nous sommes heureux des pouvoirs que ce projet de loi confère au ministre et au ministère afin qu'ils puissent surveiller les activités ferroviaires, mais nous avons quelques préoccupations à vous soumettre afin que vous les dissipiez.

Encore une fois, nous posons la question: « Quand notre numéro sans frais sera-t-il mis en place? » La réponse est qu'il s'est retrouvé dans le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, où il n'est pas vraiment à sa place. Lorsque cette idée a été incluse sous forme de modification de la Loi sur la sécurité ferroviaire, il était entendu que cette disposition, en fait, devrait plutôt être comme une règle. C'est pourquoi nous vous demandons de modifier l'article 18 de la Loi sur la sécurité ferroviaire afin de donner au ministre le pouvoir de procéder à la mise en oeuvre du signallement interne non punitif et du signallement confidentiel aux employés de Transports Canada des infractions à la loi et de choses du genre.

Le paragraphe 17(1) du projet de loi que nous étudions aujourd'hui supprime la définition du terme « science de la fatigue ». Nous pensons que cela devrait être interprété à la lumière des modifications apportées à la gestion de la fatigue entre la *Gazette*, partie I, et la *Gazette*, partie II, dans le nouveau Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire. La *Gazette*, partie I, décrivait clairement le personnel itinérant — les mécaniciens de locomotive, les chefs de train, etc. — auquel le règlement doit s'appliquer, disposition qui est disparue dans la version parue dans la *Gazette*, partie II, en plus de ce qui, selon nous, est un libellé plutôt vague.

Nous avons demandé: « Pourquoi avoir supprimé la définition? » Au début, on nous avait laissé croire que la définition provenait du comité. Ce n'était pas le cas. Elle avait été exigée par la Justice. Ensuite, on a dit, comme vous l'avez entendu plus tôt, que la définition causait des problèmes du point de vue de la rédaction. Nous avons dit qu'il était curieux que ces problèmes n'aient pas été relevés au moment de la publication dans la *Gazette*, partie I. Enfin, on nous a dit que, selon la définition, l'industrie serait tenue d'avoir recours à des études scientifiques et évaluées par les pairs et que ce serait difficile en ce qui concerne la science de la fatigue. Vraiment? C'est exactement ce qui arrive dans les domaines aérien et routier lorsque nous avons affaire à ces questions. Nous vous demandons de supprimer le paragraphe 17(1), de réintégrer la définition et, si Mme Kinney a raison, de la modifier de façon appropriée.

En même temps, corrigeons un autre élément qui n'a pas été inclus dans l'étude. La gestion de la fatigue devrait assurément faire partie du système de gestion de la sécurité, mais les règles devraient être établies à l'échelle de l'industrie. Sans ce changement, chaque compagnie de chemin de fer pourrait adopter sa propre conception de la gestion de la fatigue, et, ainsi, chacune tenterait d'obtenir un avantage concurrentiel par la manipulation d'une question touchant la sécurité. Nous proposons une autre modification de l'article 18 de la Loi sur la sécurité ferroviaire qui conférerait au ministre le pouvoir de — et je cite — créer des systèmes de gestion de la sécurité comprenant le principe de la science de la fatigue applicable à l'établissement des horaires.

Nous croyons qu'il serait peut-être temps d'étudier un anachronisme contenu dans l'article 20.1 de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Je ne vais pas le réciter au complet. Je vais le paraphraser: La compagnie qui se propose d'établir des règles concernant les paragraphes 18(1) ou (2.1) ou de modifier de telles règles en dépose, pour approbation, le texte auprès du ministre de son propre chef. De plus, l'article 20.1 de la loi permet à l'Association des chemins de fer du Canada, un groupe de lobbyistes, d'agir au nom des compagnies.



C'est unique. Je ne crois pas qu'une telle situation ait cours nulle part ailleurs dans le milieu du transport. Il s'agit d'un article qui a permis à un SMA du ministère des Transports sur le point de prendre sa retraite d'approuver des modifications des règles le 26 décembre. Nous nous opposons à ces règles parce que nous étions d'avis qu'elles affaiblissaient la directive ministérielle sur la sécurité ferroviaire après Lac-Mégantic et que les modifications visaient moins la sécurité publique que des objectifs ministériels... Rien de surprenant.

Soyons sérieux. Le public croit-il que les compagnies de chemins de fer de l'ACFC placeront l'intérêt public avant les profits?

Nous pensons que ce projet de loi — si on regarde l'article sur la sécurité ferroviaire — pourrait être rebaptisé « la loi de la méfiance envers les compagnies ». Les pouvoirs d'inspection ou les pouvoirs conférés au ministre sont tous de très bons éléments, qui auraient probablement dû être inclus en 2011, mais qui ne l'ont pas été. Débarrassons-nous des articles 20 et 21. Mettons fin à la perception — la réalité, selon nous — selon laquelle l'industrie se gouverne et se régleme elle-même.

• (1650)

Nous pensons que les règles devraient être modifiées d'une façon analogue à ce qui se fait dans les autres secteurs, où on propose des modifications, par exemple, au CCATM ou au conseil consultatif pour le transport de marchandises dangereuses, et nous avons mis sur pied le conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire. Modernisons la loi. Si nous devons entreprendre ce processus, entreprenons-le.

Je serai heureux de répondre à toutes vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Benson.

Nous allons passer à M. Mai; vous avez la parole pour sept minutes.

[Français]

**M. Hoang Mai:** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Benson, je vais commencer avec vous. Je ne sais pas si vous étiez présent lorsque j'ai posé une question à la ministre sur la raison pour laquelle la définition de la gestion de la fatigue avait été enlevée. Que pensez-vous de la réponse des fonctionnaires?

[Traduction]

**M. Phil Benson:** Elle est conforme à ce qui nous a été dit. Nous avons tenu plusieurs séances d'information à ce sujet, monsieur Mai, et je vous remercie beaucoup pour la question. Cette réponse correspond à ce qu'on nous a dit; toutefois, on ne nous a pas expliqué le raisonnement qui la sous-tend. L'idée selon laquelle cette définition entraînerait des difficultés liées au fait de mener des études et d'avoir à consulter des scientifiques a été soulevée. Nous avons demandé à parler à leurs juristes, entre les publications dans les parties I et II de la *Gazette*, afin de déterminer quel était le problème. Bien entendu, on nous a dit que ce n'était pas possible.

Ce qui préoccupait énormément les responsables de la CFTC — la Conférence ferroviaire Teamsters Canada —, qui n'ont pas pu se présenter aujourd'hui parce qu'ils participent à des réunions du comité exécutif, c'était la suppression de la mention précise du personnel itinérant visé. Ils ont l'impression que la nouvelle version parue dans la *Gazette*, partie II, laisse entrevoir une possibilité — en raison du libellé varié, mais je ne parlerai pas de cela ici — que les gens qui ont réellement besoin que le système de gestion de la fatigue soit mis en place en soient en fait exclus.

On nous a dit que nous avons tort. Nous verrons bien ce qui arrivera dans l'avenir, mais nous sommes grandement préoccupés, et c'est pourquoi nous demandons un amendement apportant des éclaircissements. La question de la gestion de la fatigue doit être réglée. Le comité s'est penché sur cette question, et des études ont porté sur cette question. Les gens savent que nous devons régler ce problème dans l'industrie ferroviaire. Comme nous l'avons dit au sujet du projet de loi, nous faisons probablement moins confiance aux compagnies de chemins de fer que le gouvernement. Le projet de loi l'indique clairement.

**M. Hoang Mai:** Rapidement, concernant le numéro sans frais, je pense que vous l'avez déjà mentionné.

Pouvez-vous nous dire ce qui a été fait depuis la première fois que vous avez soulevé la question? Pourquoi l'initiative n'a-t-elle pas avancé?

**M. Phil Benson:** Parlez-vous de la gestion de la fatigue?

**M. Hoang Mai:** Non, du numéro sans frais.

**M. Phil Benson:** Le numéro sans frais a été inséré dans le système de gestion de la sécurité; ainsi, un libellé absurde porte que la compagnie doit établir un système de signalement non punitif et qu'elle doit avoir ce numéro sans frais qui permet, essentiellement, de joindre le ministre. Son inclusion dans le système de gestion de sécurité ne fait donc aucun sens. Ce devrait être une chose que fait le ministre.

[Français]

**M. Hoang Mai:** Ma prochaine question s'adresse à M. Berthiaume.

Vous avez parlé de l'impact que cela pouvait avoir sur votre compagnie. Que proposez-vous précisément? Pourrait-on changer quelque chose dans le projet de loi pour prendre en considération les risques que prend votre compagnie, par exemple, qui sont moindres, selon vous, que pour les autres compagnies?

[Traduction]

**M. Terry Berthiaume:** Une possibilité consisterait à nous exempter de ces dispositions réglementaires de la même manière que nous avons été exemptés de la réglementation relative aux manoeuvres interréseaux, compte tenu des caractéristiques très particulières de notre compagnie. Le fait est que nous ne menons pas nos activités sur des lignes principales. Nous fonctionnons sur de très courtes distances, à des vitesses très basses. Notre vitesse maximale est de 10 km/h. Pour ces raisons, je pense qu'il est justifié de nous exempter de ces dispositions réglementaires. Nous conserverions les limites d'assurance de 25 millions de dollars, que nous respectons depuis de nombreuses années et pour lesquelles il n'y a eu aucune réclamation, absolument aucune. Je suis là depuis 34 ans, et nos assureurs ne nous ont versé aucune réclamation.

**M. Hoang Mai:** J'aurais une question pour M. Bourque. Savez-vous si d'autres compagnies sont dans la même situation? Ou celle de M. Berthiaume est-elle différente?

• (1655)

**M. Michael Bourque:** Oui, c'est précisément là que nous voulons en venir. Sa compagnie est très différente.

Mais il y a d'autres conséquences pour d'autres compagnies de chemins de fer d'intérêt local. Je pense que l'argument important qui a été avancé, c'est que les chemins de fer d'intérêt local ne sont pas tous égaux. Ils sont tous différents. C'est pourquoi certaines conséquences imprévues découleront du projet de loi.

Je vais vous donner un exemple. Disons qu'un chemin de fer d'intérêt local souscrit une assurance de 25 millions de dollars, ce qu'il est tenu de faire parce qu'il ne transporte habituellement pas de pétrole brut ni d'inhalants toxiques, vraiment, mais qu'il pourrait à l'occasion transporter un wagon de diesel ou quelque chose d'autre. Disons que, un jour, on lui demande de transporter un wagon de pétrole brut. En vertu de ses obligations de transporteur public, il doit transporter cet unique wagon de pétrole brut, et son assurance doit passer de 25 millions de dollars à 100 millions de dollars.

Le profil de cette compagnie pourrait indiquer qu'elle est très sécuritaire, qu'elle est exploitée sur un terrain très plat, que son bilan de sécurité est extrêmement bon, que son infrastructure est moderne, etc. Pourtant, elle doit acheter pour 75 millions de dollars d'assurance de plus, sans quoi elle doit déroger aux conditions de sa licence et manquer à son obligation de transporteur public en disant « non » au client.

C'est le genre de conséquences imprévues qui, selon moi, justifient un libellé qui est un peu plus nuancé, afin que chaque chemin de fer d'intérêt local puisse être examiné au cas par cas. C'est peut-être quelque chose qui pourrait être fait par règlement, par l'organisme, mais il est clair que, concrètement, le projet de loi entraînera d'importantes conséquences imprévues.

[Français]

**M. Hoang Mai:** Je pense à la réaction de la population. On a vu ce qui est arrivé à Lac-Mégantic, on a vu une compagnie qui n'avait pas suffisamment de ressources à cet égard. Je comprends un peu la difficulté que vit la compagnie de M. Berthiaume. Je crois aussi que cela risque de toucher d'autres petites entreprises de chemins de fer d'intérêt local. Si vous avez des propositions concrètes relativement aux changements, pourriez-vous les faire parvenir au comité pour qu'on puisse les regarder?

[Traduction]

Ma dernière question — parce que je n'ai pas beaucoup de temps — s'adresse à vous, monsieur Benson. Je pense que vous avez mentionné l'article 21, selon lequel l'Association des chemins de fer peut intervenir en formulant des recommandations ou en suggérant des modifications à la loi. Quelle est votre position? Est-ce parce que l'article permet à un seul groupe de proposer des modifications? Si le projet de loi était amendé afin de permettre à tous les intervenants de l'industrie de proposer des modifications, seriez-vous satisfait?

**M. Phil Benson:** Je n'y avais pas réfléchi de cette manière. Je préférerais l'éliminer carrément. Dans d'autres secteurs du transport, tout le monde a la possibilité de présenter ses recommandations au comité. Je pense qu'il est inapproprié pour un seul groupe — ou pour tout groupe — de s'adresser directement au ministre. La frustration que j'éprouve lorsque j'ai affaire à Transports Canada, c'est que, très souvent, on me répond: « Nous allons simplement téléphoner à l'ACFC pour lui demander de rédiger une règle. » C'est absolument ridicule dans le monde moderne.

L'objectif d'une entreprise, c'est de faire de l'argent. Le travail du gouvernement, c'est d'assurer la paix, l'ordre et le bon gouvernement. Cette disposition mélange les deux. Elle part du principe que, d'une manière ou d'une autre, les compagnies auront l'intérêt des Canadiens à l'esprit. C'est votre travail. C'est le travail de ces gens.

Éliminez-la. Ou, si vous ne le faites pas, si vous l'aimez, ajoutez-y des précisions selon lesquelles Teamsters Canada peut faire la même chose. Je suis certain que ce sera bien accueilli.

**Le président:** Merci.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

**M. David McGuinty:** Merci, monsieur le président.

Je dois dire, monsieur le président, que la ministre était ici il y a une heure tout au plus et qu'elle a répété trois fois, je pense, qu'on avait procédé à une consultation importante des intervenants à l'égard de ce projet de loi. Il est vraiment difficile de concilier cette vaste consultation prétendue et les dires de représentants d'un grand syndicat, d'une grande compagnie de chemin de fer, du secteur des assurances, d'un chemin de fer d'intérêt local et de l'Association des chemins de fer du Canada, selon lesquels ce projet de loi présente de graves problèmes.

Je ne sais pas vraiment où la ministre a mené ses consultations ni auprès de qui, mais il est un peu risible de dire cela au comité maintenant, monsieur le président, alors que nous avons très peu de réunions consacrées à l'étude du projet de loi, vu l'ampleur des préoccupations soulevées au sujet du projet de loi. Je pense que cela nous dit qu'il a été concocté d'urgence, en prévision des élections et après le budget, même si le ministère a fait l'objet de compressions de 11 %, ou 202 millions de dollars. Les responsables du ministère se sont présentés devant le comité et nous ont apporté ce projet de loi, à la hâte, et le secteur industriel et les syndicats nous disent que le projet de loi comporte de graves lacunes.

Chacun de vous a dit qu'il y a des conséquences inattendues, qu'il y a des répercussions et qu'il s'agit de réduire l'incertitude relative à la souscription. Vous en avez longuement parlé. Je vous poserais donc la question suivante: y en a-t-il parmi vous qui ont été consultés au sujet de ce projet de loi? Avez-vous rencontré les rédacteurs à Transports Canada, et vous a-t-on demandé quelles étaient vos principales préoccupations avant de concocter ce projet de loi?

Monsieur Benson, très rapidement, s'il vous plaît, puis nous allons tout simplement poursuivre le long de la table.

● (1700)

**M. Phil Benson:** Pour autant que je sache, pas du tout.

**M. David McGuinty:** Monsieur Taylor.

**M. Robert Taylor:** Transports Canada a mené un processus de consultation à l'égard duquel nous avons formulé des commentaires. Bien entendu, nous ne discutons pas avec les rédacteurs du projet de loi. Je pense que nos préoccupations sont liées à certaines formulations, mais nous avons bien adressé au ministère des commentaires écrits concernant la modernisation de ce régime.

**M. David McGuinty:** Donc, vous avez soulevé la question des 250 millions de dollars, par exemple, comme montant. Avez-vous obtenu une réponse à cette question?

**M. Robert Taylor:** C'est un élément que nous aurions aimé.

**M. David McGuinty:** Avez-vous obtenu une réponse?

**M. Robert Taylor:** Nous avons obtenu une réponse quand nous avons vu le projet de loi.

**M. David McGuinty:** Je vois. D'accord.

Monsieur Beardsley.

**M. James Beardsley:** Les responsables de la LTC ont consulté Marsh Canada à un certain moment au début du processus, mais avant la rédaction de toute ébauche de projet de loi. Pour ce qui est d'une partie des questions que je leur ai adressées concernant certaines des préoccupations que nous avons soulevées aujourd'hui, la réponse que j'ai obtenue, c'était qu'ils n'avaient pas l'information à leur disposition. Ils s'intéressaient au marché des assurances en général d'aujourd'hui, lequel, comme je l'ai dit plus tôt, est vraiment très solide. Ce que nous tentons de faire, en réalité, c'est de formuler certaines recommandations afin de nous assurer que le projet de loi, lorsqu'il sera adopté, sera viable du point de vue des assurances, même compte tenu de toutes les situations hypothétiques qui pourraient survenir.

**M. David McGuinty:** Oui. C'est dommage que vous ayez à le faire ici, maintenant. S'ils avaient écouté, peut-être que certaines de ces préoccupations auraient été prises en compte dans le projet de loi.

Monsieur Berthiaume, je veux revenir sur les questions de mon collègue. Je veux en apprendre plus au sujet du défi auquel font face les chemins de fer d'intérêt local. Vous pourriez peut-être extrapoler un peu. Je sais que c'est difficile parce que vous travaillez pour une seule compagnie, mais donnez-nous une meilleure idée. Il est clair qu'ils n'ont pas réfléchi aux ramifications en ce qui a trait aux chemins de fer d'intérêt local. Nous savons que les coûts liés à Lac-Mégantic — même si la ministre refuse de nous le dire — se situent quelque part entre 450 et 600 millions de dollars et plus. Nous savons qu'ils auraient été beaucoup plus élevés si ce n'était de la couche d'argile naturelle sous les substrats et le sol à Lac-Mégantic. Sans cette couche d'argile, la majeure partie de ce pétrole se serait infiltrée dans les aquifères, et les coûts liés au nettoyage auraient largement dépassé le milliard de dollars.

Mais c'est là un cas particulier. Simplement pour nous aider à voir la voie à suivre, dites-nous-en plus au sujet des détails que vous voudriez voir enchâssés dans le projet de loi afin que nous puissions en arriver à un bon équilibre entre votre compagnie et, par exemple, le CP.

**M. Terry Berthiaume:** Tout d'abord, comme je l'ai dit plus tôt, il n'y a rien de comparable entre nous et même d'autres chemins de fer d'intérêt local, et encore moins entre Essex Terminal Railway et les transporteurs de ligne principale. Nous fonctionnons dans des contextes tout à fait différents, et nos risques sont entièrement différents. Le fait que, en 34 ans, nos assureurs ne nous ont versé aucune réclamation en dit long au sujet des risques associés à nos activités; pourtant, soudainement, nous serons forcés d'accroître notre protection, faisant passer notre assurance de 25 millions à 100 millions de dollars, simplement parce que nous transportons plus de 40 000 tonnes de marchandises dangereuses. Nous transportons ces marchandises sur environ quatre kilomètres durant les heures de clarté, à des vitesses très basses. Le coût de cette assurance se situera entre 75 000 \$ et 100 000 \$.

Comme la ministre y a fait allusion plus tôt, nous ne pouvons pas refiler ces coûts à nos clients, contrairement aux transporteurs de ligne principale; par conséquent, nous devons trouver une façon de composer avec ces coûts. Nous fonctionnons dans un contexte très déprimé. Nous avons perdu la moitié de notre clientèle. Vu les volumes que nous transportons actuellement, il est tout simplement impossible pour nous de tenter d'absorber ces coûts. Nous ne serions pas viables.

Comment pouvons-nous composer avec cette exigence? Coûtera-t-elle des emplois? Devons-nous construire moins de voies chaque

année? Où pouvons-nous trouver l'argent pour payer cela? Et pourquoi devons-nous le faire? Nous avons prouvé que notre assurance est suffisante pour couvrir le risque lié à notre exploitation.

**M. David McGuinty:** Un autre élément qui ressort de cela, c'est — comme un électeur me l'a dit — que ce projet de loi semble ne concerner que les combustibles fossiles. Je veux me faire une idée plus précise de votre point de vue à cet égard. De nombreuses marchandises dangereuses sont transportées. Dans la hiérarchie du risque, comme l'a mentionné M. Bourque plus tôt dans une de ses réponses, je pense, un certain nombre de produits différents présentent des risques.

Dans le secteur de l'assurance, monsieur Beardsley — peut-être que cette question conviendrait davantage à Mme Gardiner, mais je ne sais pas —, quelle serait la marchandise la plus dangereuse dans la hiérarchie, et le projet de loi C-52 en tient-il compte de façon appropriée?

• (1705)

**Le président:** Comme votre question est judicieuse, nous allons obtenir la réponse.

**M. David McGuinty:** Merci, monsieur le président.

**M. James Beardsley:** Il est très difficile pour moi de déterminer si le projet de loi en tient compte de façon appropriée, car je ne suis pas un législateur. Toutefois, je suis heureux de donner mon opinion sur les marchandises dangereuses.

À vrai dire, ça dépend. Les deux éléments que nous devons prendre en considération sont la fréquence et la gravité. Il existe un certain nombre de modèles qui ciblent les TIH/PIH en tant que marchandises très difficiles du point de vue de la gravité, mais les chargements de ces produits sont très peu nombreux et sont en baisse. Comme on l'a souligné, le transport ferroviaire du pétrole brut augmente, mais il a commencé à se stabiliser.

Lorsqu'on regarde l'avenir, il est très difficile de les coter sur une échelle de un à quatre, ou quelque chose du genre, mais, comme l'a dit Robert, un seul accident est un accident de trop. L'accident des wagons-citernes à Lac-Mégantic était très grave. L'accident de TIH survenu à Graniteville, en Caroline du Sud, il y a 10 ans, était très grave. C'est presque, si j'ose dire, un match nul. Ils sont tous graves, et un accident, c'est vraiment un de trop.

**Le président:** Merci. Votre temps est écoulé.

Monsieur Braid, vous avez sept minutes.

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

Avant de commencer, je veux vous demander, monsieur le président, si nous pourrions avoir, à la fin de notre réunion aujourd'hui, deux ou trois minutes à huis clos afin que je puisse déposer une motion, car je sais que tous mes collègues attendent cette motion avec impatience.

**Le président:** D'accord.

**M. Peter Braid:** Merci, monsieur le président.

Je remercie nos témoins de leur présence.

Monsieur Taylor, du CP, je veux commencer par vous poser deux ou trois questions. Vous avez mentionné que le projet de loi C-52 contenait un certain nombre d'éléments que vous demandiez, et ce, depuis longtemps. Pourriez-vous préciser de quels aspects du projet de loi il s'agit? Manifestement, ce sont des aspects du projet de loi que vous jugez être d'une importance cruciale. Pourriez-vous nous dire desquels il s'agit?

**M. Robert Taylor:** Je pense qu'un élément du projet de loi est lié à un plafond de responsabilité. On y a fait allusion: nous avons une obligation en tant que transporteurs publics, alors nous n'avons d'autre choix que de transporter les marchandises qui sont soumises à la compagnie de chemin de fer, et cela comprend bien entendu les marchandises dangereuses. La contrepartie au fait d'être essentiellement obligé par la loi de transporter une marchandise, à notre avis, c'est un plafond de la responsabilité. Une compagnie ne devrait pas être forcée de transporter une marchandise qui pourrait la conduire à la faillite.

Je pense que l'intention du projet de loi et de ces régimes est aussi d'échanger une responsabilité absolue contre un plafond de responsabilité. Dans le cas de la responsabilité absolue, nous payons automatiquement, ou notre assureur paie automatiquement, ce qui permet bien entendu d'indemniser les parties ayant subi des dommages. À cette fin, il y a un plafond sur notre responsabilité. C'est une chose dont nous parlons en tant que compagnie depuis un bon moment.

**M. Peter Braid:** Pourriez-vous nous éclairer un peu? Je présume que, actuellement, en tant que compagnie de chemin de fer, vous concluez avec des expéditeurs des ententes sur certains types de marchandises que vous transportez par chemin de fer. Pourriez-vous nous éclairer sur le fonctionnement de ces ententes, sur ce qu'elles englobent et, plus précisément, sur la façon dont elles règlent la question de la responsabilité civile et de l'assurance?

**M. Robert Taylor:** C'est une très, très bonne question.

La loi prévoit un certain nombre de recours pour les expéditeurs, et l'un de ces recours est l'arbitrage de l'offre finale. Nous nous concentrons sur la responsabilité dans le cadre de nos négociations, et, dans plusieurs cas, ces contrats ont été soumis à l'arbitrage de l'offre finale, qui est un instrument très grossier. Un arbitre regarde votre offre ou l'autre offre et, bien souvent, prend une décision à l'égard du prix sans tenir compte d'aucune autre des clauses. L'une de ces clauses concerne la responsabilité, et nous tentons, grâce à ces clauses, d'inciter les expéditeurs de marchandises dangereuses, du point de vue du type de réservoir — le wagon-citerne — à s'assurer qu'elles sont transportées de la façon la plus sécuritaire possible.

Jean, vous êtes un expert. Je ne sais pas si vous voulez prendre le relais.

• (1710)

**M. Jean Patenaude (avocat général adjoint, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Association des chemins de fer du Canada):** Non. Je pense que vous avez bien expliqué la chose. J'ajouterais seulement que cela va même au-delà de la simple limite de votre responsabilité à l'égard des marchandises en tant que telles. Si vous endommagez les marchandises, vous pourriez avoir conclu une entente avec votre expéditeur sur la façon dont vous allez partager le risque, mais il s'agit d'un risque de responsabilité civile. À Lac-Mégantic, par exemple, il s'agit du risque pour les victimes et pour l'environnement et tout cela. Cela ne ferait habituellement pas partie de votre relation avec l'expéditeur. Votre régime serait fondé sur la responsabilité ou sur la faute. Le projet de loi établit une responsabilité absolue. Vous ne pouvez pas dire: « Je ne paie pas parce que ce n'est pas ma faute. » Vous payez, mais vous avez des recours. Le projet de loi prévoit des recours contre les tiers qui pourraient avoir été impliqués.

Nous utilisons toujours cet exemple. Supposons qu'un camion frappe un de vos trains à un passage à niveau et qu'il cause un accident spectaculaire. Nous pouvons poursuivre l'entreprise de camionnage, mais elle n'aura probablement pas un milliard de dollars

d'assurance; c'est donc une différence majeure. Nous sommes les premiers vers qui les victimes vont se tourner pour demander réparation. Nous comprenons cela. Nous pouvons l'accepter, mais il doit y avoir autre chose, comme le plafond. Nous voulons nous assurer qu'il s'agit d'un plafond solide. C'est un milliard de dollars, pas plus.

Nous pensons que le terme « impliqué », par exemple, ou le fait qu'il y a un cumul... Par exemple, si nous menons des activités sur le réseau du CN et que nous avons un accident de 1 milliard de dollars, très bien, nous sommes pris avec. Mais, si nous avons le même accident en menant nos activités sur le réseau du CP et que les causes sont les mêmes, soudainement, le plafond passe à 2 milliards de dollars, puisque les deux compagnies sont visées par une limite. Il s'agit de modifications que nous étudions, surtout en ce qui concerne le terme « impliqué ».

Je suis désolé pour la longueur de ma réponse.

**M. Peter Braid:** Merci.

Acceptez-vous et appuyez-vous la limite de 1 milliard de dollars?

**M. Jean Patenaude:** Eh bien, nous pourrions dire qu'elle est un peu élevée, mais, oui, nous sommes prêts à l'accepter et à vivre avec. Oui, nous...

**M. Peter Braid:** Pouvez-vous me dire à quel montant s'élève votre protection d'assurance actuellement en tant que ligne ferroviaire de catégorie I, ou bien est-ce un renseignement confidentiel?

**M. Jean Patenaude:** Le montant précis est confidentiel, mais nous avons dit que, en ce moment, sur le marché actuel, il dépasse le milliard de dollars.

**M. Peter Braid:** Monsieur Benson, je crois vous avoir entendu dire que vous estimiez que ces limites d'assurance exigée sont appropriées. Est-ce exact?

**M. Phil Benson:** Je pense que c'est aux compagnies d'en décider. Il ne s'agit pas du niveau d'assurance. Je pense que cela concerne davantage le fonds. Lorsqu'on regarde Lac-Mégantic et les 400 ou 800 millions de dollars... Ce n'est pas pour les lignes principales. Je ne m'inquiète pas pour le CN et le CP, mais certains des chemins de fer d'intérêt local pourraient avoir besoin d'un financement plus important. Je laisse cela au comité, mais il s'agit d'une préoccupation qui a été soulevée par les membres de la conférence ferroviaire, et ils m'ont demandé de vous en faire part.

**M. Peter Braid:** Merci.

**Le président:** Il ne vous reste que quelques secondes, monsieur Braid.

**M. Peter Braid:** Monsieur Beardsley, pour quel bureau de Marsh travaillez-vous? Ce n'est pas indiqué ici.

**M. James Beardsley:** En fait, je suis un employé de Global, mais je siège à Washington, D.C.

**M. Peter Braid:** Connaissez-vous bien le marché canadien?

**M. James Beardsley:** Je connais davantage le marché ferroviaire mondial que le marché local canadien...

**Le président:** D'accord. Je vais devoir...

**M. James Beardsley:** ... et il y a une différence.

**Le président:** Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Komarnicki, pour sept minutes.

**M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC):** Merci beaucoup.

Évidemment, j'ai entendu dire qu'au moins le CP et le CN ont une assurance qui correspond pas mal au montant du plafond prévu, et, bien entendu, le nouveau fonds est là pour couvrir toute protection excédentaire. Ma question concernera probablement surtout les chemins de fer d'intérêt local, puisqu'il semble que leur degré de consternation à l'égard du montant de l'assurance soit plus important.

Monsieur Beardsley, je pense vous avoir entendu affirmer que, théoriquement, l'assurance est offerte, mais qu'elle pourrait ne pas être « viable ». Je pense que c'est le terme que vous avez employé.

Il ne fait aucun doute que les chemins de fer d'intérêt local qui transportent des matières dangereuses — du pétrole brut — peuvent être impliqués dans un accident, et je pense que le grand public s'attendrait à ce que ces chemins de fer soient protégés par une certaine assurance et, bien sûr, à ce qu'ils puissent puiser dans un bassin si les dommages vont au-delà de leur protection. À ce que je crois comprendre, cette protection est soit de 50 millions de dollars, soit de 125 millions de dollars, et elle entre en vigueur un an après la promulgation du projet de loi, puis elle est doublée dans les deux années qui suivent.

Tout d'abord, du point de vue de l'assurance, y a-t-il une raison pour laquelle ce montant ne pourrait pas être offert aux chemins de fer d'intérêt local?

• (1715)

**Mme Lois Gardiner:** Je vais répondre à cette question.

En fin de compte, des capacités sont disponibles sur le marché pour les chemins de fer d'intérêt local. Il y a des capacités, mais les coûts dépasseraient ce qu'ils paient actuellement.

**M. Ed Komarnicki:** Ainsi, manifestement, ce qu'ils paient actuellement ne serait peut-être pas suffisant pour obtenir cette protection, mais vous dites que vous auriez la capacité de fournir l'assurance. Si je vous ai bien entendu plus tôt, vous avez dit que vous voudrez peut-être assortir la police de certaines limites pour limiter une partie de la protection afin de réduire la prime, et vous pourriez envisager de le faire. Mais, dans un cas comme dans l'autre, vous pouvez fournir l'assurance.

**Mme Lois Gardiner:** Oui, je pense bien.

Je pense que la préoccupation la plus importante pour l'industrie de l'assurance est liée au terme « impliqué » et à la clarté de ce terme, car, comme nous l'avons mentionné, l'assurance paie « par accident ». La façon dont cela pourrait fonctionner, selon le terme « impliqué », c'est que plusieurs chemins de fer pourraient payer une indemnité en même temps. Même si nous n'en sommes pas certains, il est possible que les compagnies d'assurance tentent de limiter ces occurrences afin de s'assurer qu'elles n'ont à payer qu'une seule fois.

**M. Ed Komarnicki:** Du point de vue des chemins de fer d'intérêt local, maintenant, je comprends bien qu'ils ne sont pas tous pareils, mais, si vous transportez un produit dangereux et que vous avez un accident, la responsabilité pourrait bien être la même. De votre point de vue, en tant que chemin de fer d'intérêt local, considérez-vous le montant qui est fixé au départ, puis doublé, comme étant un fardeau trop lourd, trop rapide ou tout simplement comme un fardeau que vous ne pouvez pas porter?

**M. Terry Berthiaume:** C'est un fardeau que nous ne pouvons pas porter.

Encore une fois, comme je l'ai dit plus tôt, les chemins de fer d'intérêt local ne sont pas tous pareils... Vous ne pouvez pas

comparer le risque que présente ma compagnie, qui transporte un wagon sur quatre kilomètres à moins de 10 km/h, à celui que présente un autre chemin de fer d'intérêt local qui a une voie sur une ligne principale et qui exploite un chemin de fer où les trains circulent sur plus d'une centaine de kilomètres à des vitesses élevées. Le risque que présentent les deux exploitations est incomparable; pourtant, on nous met tous dans le même panier.

**M. Ed Komarnicki:** Vous dites que vous ne contestez pas le fait qu'il devrait y avoir une assurance. Vous affirmez que les montants devraient varier en fonction du volume que vous transportez et du contexte dans lequel vous le transportez.

**M. Terry Berthiaume:** Oui.

**M. Ed Komarnicki:** Qu'en est-il du choix du moment? J'ai remarqué que le montant d'assurance requis doit être établi en un an, puis doublé durant les deux années suivantes. L'ajout de temps pour permettre aux chemins de fer d'intérêt local de se mettre en position de répondre à ces exigences présenterait-il un avantage pour votre compagnie ou pour d'autres chemins de fer d'intérêt local?

**M. Terry Berthiaume:** Je ne comprends pas comment on se mettrait en position. Devons-nous sabrer dans l'entretien? Devons-nous réduire le nombre de nos employés? Où pouvons-nous trouver l'argent? Si nous ne sommes pas obligés de le trouver cette année, nous devons le trouver l'année suivante ou celle d'après. Nous ne pouvons pas refiler la note à nos clients; par conséquent, à un certain moment, nous allons devoir faire face à la réalité de l'augmentation des primes.

**M. Ed Komarnicki:** Vous parlez de votre propre société, mais y aurait-il une personne ici présente qui connaît d'autres chemins de fer d'intérêt local qui transportent beaucoup de pétrole brut? Je sais que, dans ma circonscription, par exemple, dans Souris—Moose Mountain, on transporte beaucoup de pétrole brut.

**M. Michael Bourque:** Je peux en parler. Nous avons des chemins de fer d'intérêt local qui transportent des quantités importantes de pétrole brut, et certains d'entre eux sont en mesure de facturer à leurs clients le montant d'assurance supplémentaire. Ils peuvent l'absorber dans leurs coûts d'exploitation. Dans ce cas, le montant de l'assurance qui est proposé dans le projet de loi correspond au risque. Il est possible pour la compagnie de chemin de fer de recouvrer ses coûts supplémentaires auprès de ses clients. Ce n'est pas le cas pour tous les chemins de fer d'intérêt local.

Ce que nous voulons dire, c'est que le projet de loi doit prévoir une marge de manoeuvre suffisante pour permettre à des compagnies comme celle de M. Berthiaume de s'adresser à l'organisme et d'expliquer que le risque qu'elle présente ne correspond pas au tableau qui est proposé dans le projet de loi et qu'elle paie un montant d'assurance qui équivaut au risque.

**M. Ed Komarnicki:** Selon vous, quel pourcentage des chemins de fer d'intérêt local appartiennent à la catégorie de Souris—Moose Mountain, c'est-à-dire qu'ils transportent une quantité importante de pétrole brut, par rapport à celle qui est mentionnée?

• (1720)

**M. Michael Bourque:** Dans le cas de la compagnie dont vous parlez, il s'agit d'un chemin de fer d'intérêt local réglementé à l'échelon provincial qui n'est même pas assujéti au projet de loi. Mais, ce à quoi nous nous attendons, c'est ce qui arrive dans plus de 90 % des cas de projets de loi relatifs à la sécurité ferroviaire: la province en promulgue une copie identique. Les provinces n'ont ni la capacité réglementaire ni la capacité législative d'examiner, d'inventer et de rédiger un nouveau projet de loi. Elles copient plutôt le projet de loi fédéral; par conséquent, à un certain moment, ces plus de 40 chemins de fer d'intérêt local vont tous être assujéti à ce projet de loi ou à un équivalent provincial.

**M. Ed Komarnicki:** Quel est le pourcentage entre les deux types de dollars?

**M. Michael Bourque:** Il n'y en a pas deux. Il va y en avoir plus que deux.

**M. Ed Komarnicki:** C'est bien. Les catégories?

**M. Michael Bourque:** Je vous dirais que, pour probablement 30, 40, voire même 50 % des compagnies de chemin de fer, si on regarde ce régime particulier, toute personne raisonnable verrait que le risque ne correspond pas au montant d'assurance qu'elles seront forcées de payer.

**M. Ed Komarnicki:** D'accord. Dans les cas où le risque correspond au montant d'assurance proposé qu'elles devraient payer, savez-vous si la période de deux ans prévue pour passer du montant minimum au montant maximum pose problème ou non?

**M. Michael Bourque:** Je suis heureux que vous posiez cette question, car je ne pense pas que ce sera très utile. Même si je reconnais qu'elle a été établie pour être utile, je ne pense pas qu'elle le soit beaucoup, puisque, dans deux ans, la situation pourrait changer en ce qui a trait aux assurances. Un chemin de fer d'intérêt local pourrait être impliqué dans un accident — et il pourrait s'agir d'un chemin de fer provincial, en passant —, mais le marché de l'assurance pourrait changer à la suite de cet accident parce que le risque perçu par l'industrie de l'assurance aurait changé. Soudainement, le coût du même montant d'assurance sera plus élevé l'année suivante que l'année en cours; c'est donc difficile à évaluer.

Je suppose que ce que je suis en train de signaler, c'est qu'il faut vraiment que le projet de loi prévoie un mécanisme afin qu'une personne puisse déterminer ce qui est sensé. C'est ce que nous demanderions.

**M. Ed Komarnicki:** Établir une distinction entre les deux types?

**M. Michael Bourque:** Je pense que c'est une demande raisonnable.

**Le président:** Merci. Nous n'avons plus de temps. Nous devons vider la salle et passer à huis clos.

Je veux vous remercier tous de votre présence. Je vous en suis très reconnaissant.

Merci encore.

Nous allons suspendre nos travaux pour deux ou trois minutes pendant que nos invités quittent la salle.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]









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>