



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 007 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 11 avril 2016

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le lundi 11 avril 2016

• (1530)

[Traduction]

La présidente (l'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la 7^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous menons une étude sur la sécurité ferroviaire.

Je vous présente les témoins que nous recevons aujourd'hui. Nous accueillons les représentants de Teamsters Canada: M. Don Ashley, directeur législatif national; et M. Phil Benson, lobbyiste. Sont également des nôtres M. Jerry Dias, président national; et M. Brian Stevens, directeur, Secteur ferroviaire national, qui représentent Unifor. Nous recevons aussi les représentants de l'Union canadienne des employés des transports: Mme Christine Collins, présidente nationale; et M. Michael Teeter, conseiller en politique. Pour sa part, le représentant du Syndicat des métaux, M. Pierre Arseneau, coordonnateur pour Montréal, témoigne par vidéoconférence depuis la métropole québécoise.

Je propose que nous débutions par M. Arseneau étant donné qu'il est avec nous via vidéoconférence.

Monsieur Arseneau, vous avez 10 minutes pour présenter votre exposé au Comité.

[Français]

M. Pierre Arseneau (coordonnateur du bureau de Montréal, Syndicat des Métaux): Merci, madame la présidente. Bonjour à toutes et à tous.

Je suis Pierre Arseneau, coordonnateur du bureau de Montréal pour le Syndicat des Métaux. Nous tenons à remercier le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de recevoir le Syndicat des Métaux pour l'entendre au sujet de la sécurité ferroviaire.

Le Syndicat des Métaux compte parmi ses membres une dizaine d'entreprises au Québec, dont Central Maine & Quebec, ou CMQ, qui était autrefois Montreal, Maine & Atlantic, ou MMA, le Canadien National, le Canadien Pacifique ainsi que Quebec North Shore & Labrador.

Au cours de la brève présentation que nous ferons devant le comité aujourd'hui, nous allons reprendre la plupart des éléments que nous vous avons déjà présentés en janvier 2014. Nous ajouterons de nouvelles observations et recommandations.

Nous souhaitons nous concentrer sur les aspects suivants, à savoir: l'état des rails, des wagons et des locomotives de la MMA à l'époque; l'opération des convois ferroviaires avec un seul ingénieur de train; l'identification des marchandises sur les wagons; les équipes de premiers répondants et les mesures d'urgence; ainsi que la relation entre le Bureau de la sécurité des transports et Transports Canada dans le maintien de la sécurité ferroviaire.

Nous étions le principal syndicat chez MMA. Dans notre présentation, nous allons revenir plusieurs fois sur la tragédie de Lac-Mégantic.

Dans un premier temps, nous vous rappelons les faits essentiels survenus dans la nuit du samedi 5 juillet au dimanche 6 juillet 2014. À 23 heures, le train de la MMA s'arrête à Nantes. À 23 h 50, un incendie à bord d'une locomotive est signalé. À minuit, l'incendie est maîtrisé et le moteur de la locomotive est coupé par les services d'incendie. Vers 1 heure, le train commence à débouler la pente entre Nantes et le centre-ville de Lac-Mégantic à une vitesse élevée. Vers 1 h 14, un déraillement se produit dans une courbe en plein centre-ville de Lac-Mégantic. Il y a 47 personnes qui perdent la vie.

Le premier aspect que nous avons examiné est la mise sur pied d'une équipe d'urgence qualifiée en cas d'incident. Le Syndicat des Métaux est d'avis que l'accident de Lac-Mégantic ne serait pas survenu si un petit transporteur comme la MMA avait observé des règles aussi strictes que celles que se donnent et suivent les deux plus gros transporteurs au pays, soit le Canadien National et le Canadien Pacifique.

Nous croyons qu'en cas d'événement majeur ou des problèmes mécaniques urgents, toute compagnie ferroviaire, peu importe sa taille, doit disposer en tout temps de personnes qualifiées et formées capables de se rendre sur les lieux dans un délai raisonnable. Ces personnes doivent s'assurer de sécuriser tout convoi avant de quitter les lieux de l'incident ou de l'avarie mécanique. Elles doivent également passer en revue la procédure suivie par tous les intervenants avant leur arrivée, afin de s'assurer qu'aucun nouveau problème n'a été généré dans le cadre de leurs interventions.

En vertu de ces considérations, le Syndicat des Métaux souhaite faire la recommandation suivante, à savoir que les entreprises canadiennes de transport ferroviaire soient tenues en toutes circonstances et peu importe leur taille de disposer d'une équipe d'urgence composée d'employés qualifiés et formés capables de répondre dans un délai raisonnable à tout incident majeur ou problème mécanique urgent.

Je vais maintenant parler des équipes de premiers répondants et des mesures d'urgence.

De plus en plus de matières dangereuses traversent nos villes. Il faut qu'il y ait un meilleur partage de l'information pour assurer la sécurité du public canadien. La transparence de l'information à l'intention des premiers répondants est le plus beau gage de sécurité qu'une compagnie ferroviaire puisse donner aux communautés qu'elle traverse. Il est important que les maires, les services d'incendie, les services de police et ambulanciers ainsi que les directions de la santé d'une communauté sachent à quelles matières dangereuses, à quels enjeux sécuritaires et à quelles règles de procédure elles ont affaire.

En vertu de ces considérations, le Syndicat des Métallos souhaite faire la recommandation suivante. Les premiers répondants doivent être informés des matières dangereuses traversant leur territoire et des procédures à suivre en cas d'incident par l'ensemble des compagnies ferroviaires canadiennes au sujet de l'ensemble des activités au Canada. Ils doivent être formés adéquatement pour intervenir efficacement lors de catastrophes ferroviaires.

Un protocole d'intervention doit être établi entre les services d'incendie, les municipalités traversées et les entreprises ferroviaires désormais tenues de disposer en tout temps d'une équipe d'urgence. Enfin, celles-ci doivent publier à l'intention des premiers répondants visés une procédure d'intervention selon les différents scénarios pouvant se produire.

Je vais passer maintenant à la question touchant l'état des rails, des wagons et des locomotives de la CMQ.

Dans plusieurs régions où la MMA avait des voies ferroviaires, les médias et le public ont rapporté au fil du temps plusieurs anomalies de sécurité, aussi bien avant qu'après les événements de Lac-Mégantic.

• (1535)

Ainsi, on a pu apprendre que plusieurs incidents ont été rapportés, notamment que des clous sortaient des rails, que les voies ferroviaires étaient souvent croches ou mal alignées, que des locomotives prenaient souvent en feu et que des autobus et véhicules avaient parfois de la difficulté à traverser les voies ferrées — qui traversaient elles-mêmes les voies publiques — à cause de ce mauvais entretien des équipements.

Toutefois, notons que depuis les incidents de Nantes et de Lac-Mégantic, la Central Maine & Quebec, constatant le piètre état du réseau que lui a légué la MMA, a investi depuis environ 21 millions de dollars dans l'entretien et la modernisation de ce réseau. De plus, d'autres aspects sont venus améliorer la situation, comme l'interdiction de la conduite d'un seul homme par train lorsque le convoi comprend des matières dangereuses. De plus, il semble y avoir davantage d'inspecteurs de Transports Canada pour réaliser les inspections des wagons et de leurs matières dangereuses.

On a quand même maintenu les recommandations 3 et 4 voulant que les entreprises souhaitant faire affaire au Canada dans le domaine du transport ferroviaire soient l'objet d'une vérification plus rigoureuse que ce qui se fait à l'heure actuelle au sujet de leurs antécédents, de leur solvabilité financière, de leur faisabilité d'affaires et de leur réputation avant qu'un permis d'exploitation ne leur soit accordé.

La quatrième recommandation se lit comme suit: « Que les inspections des équipements, voies ferroviaires, locomotives et wagons soient plus nombreuses et plus rigoureuses qu'à l'heure actuelle. »

Parlons maintenant de l'opération des convois par une seule personne.

Le Syndicat des Métallos estime et a toujours estimé que l'opération de convois ferroviaires par une seule personne à bord est très peu sécuritaire. En 2012, avant les incidents de Nantes et de Lac-Mégantic, Transports Canada ne pouvait pas ne pas connaître la question sécuritaire de ce type d'opération.

Deux rapports du Bureau de la sécurité des transports du Canada avaient traité de cette question auparavant et avaient formulé des recommandations claires à ce sujet. En 1996, le BST a publié un rapport d'enquête portant le numéro R96Q0050. En 2009, il a publié

un autre rapport d'enquête sur le même sujet, soit le numéro R09T0057.

Si le gouvernement fédéral en avait pris connaissance en 2009 et avait appliqué les recommandations formulées par le BST, le permis d'opération des convois ferroviaires avec un seul ingénieur à bord n'aurait pas été délivré à la MMA et la tragédie de Nantes et de Lac-Mégantic n'aurait pas eu lieu.

Comme nous l'avons écrit précédemment, la conduite par une seule personne par train est désormais interdite lorsque le convoi comprend des matières dangereuses. C'est une avancée que le Syndicat des Métallos applaudit. Nous maintenons toutefois notre recommandation d'en interdire la pratique en toutes circonstances. En effet, la population n'est pas à l'abri d'un accident pouvant survenir entre deux trains dont l'un pourrait contenir des matières dangereuses et l'autre être conduit par un ingénieur unique.

En vertu de ces considérations, le Syndicat des Métallos souhaite faire la recommandation suivante, soit que Transports Canada n'autorise pas l'opération de convois ferroviaires avec un seul ingénieur de train à bord, et ce, en toutes circonstances, afin de mieux servir et protéger les travailleurs de ces entreprises ainsi que la population canadienne.

Parlons de l'identification des marchandises sur les wagons.

Les membres du Syndicat des Métallos, comme les différentes communautés du Canada, doivent savoir avec quelles matières dangereuses ils travaillent. Les responsables de ces communautés traversées par des convois de matières dangereuses ne sont pas toujours informés de ces transports ou ils ne le sont pas à temps ou de façon adéquate. Dans certains cas, ils ne disposent pas non plus de la formation adéquate pour traiter au profit de leur communauté ou de leur administration les informations qui leur parviennent des transporteurs ferroviaires.

En vertu de ces considérations, le Syndicat des Métallos souhaite faire les recommandations suivantes: resserrer les réglementations canadiennes en matière de surveillance et de sécurité des convois ferroviaires de produits dangereux; qu'il y ait une identification sur chacun des wagons des matières dangereuses transportées et la transmission des informations sur ces matières aux autorités compétentes et aux premiers répondants des municipalités desservies ou traversées par une ligne de chemin de fer.

Parlons maintenant du rôle du Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou BST.

Selon le Syndicat des Métallos, Transports Canada doit donner suite rapidement aux recommandations du BST formulées à la suite de l'accident de Lac-Mégantic. Plusieurs éléments du rapport du BST vont dans le sens des recommandations que nous avons formulées à la suite de cet événement. Nous encourageons le gouvernement du Canada et Transports Canada à se soucier de la sécurité des populations canadiennes en tenant compte des recommandations formulées par le BST.

• (1540)

Pour ce qui est de la recommandation 8, le syndicat...

[Traduction]

La présidente: Monsieur Arseneau, je vous prie de m'excuser, mais vos 10 minutes sont écoulées.

Peut-être pourrez-vous glisser certaines des observations que vous avez encore à nous faire dans vos réponses aux questions des membres du Comité. Nous avons aussi le texte de votre présentation, mais il n'a pas encore été traduit au bénéfice des membres du Comité. Nous verrons à ce que tous aient accès à vos notes d'allocution dans les deux langues officielles.

Merci, monsieur Arseneau.

Nous allons maintenant passer aux témoins ici présents.

Nous débutons par les représentants de Teamsters Canada.

M. Phil Benson (lobbyiste, Teamsters Canada): Merci, madame la présidente.

Je m'appelle Phil Benson et je suis lobbyiste pour Teamsters Canada. Je suis accompagné aujourd'hui de Don Ashley, directeur législatif national de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (CFTC).

Avec la Division des préposés à l'entretien des voies de la CFTC, Teamsters représente environ 65 % de la main-d'oeuvre ferroviaire et presque tout le personnel itinérant.

Les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) ne représentent rien de plus qu'une pratique exemplaire que chaque entreprise devrait mettre en application. Il n'y avait donc pas lieu d'intégrer à la loi des dispositions touchant les SGS, autrement que dans le but de déréglementer le secteur et de permettre aux entreprises de s'autoréglementer. En 2009 et 2010, différentes études et évaluations en comité ont été menées à la suite d'une étude sur les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire effectuée par Transports Canada.

Lorsqu'on a effectivement inspecté le matériel et les voies ferrées, on a découvert que l'information fournie par les entreprises et les vérifications correspondantes de Transports Canada n'étaient que pure fiction. C'est ce qui a mené en 2011 à la modification des dispositions touchant les SGS dans la Loi sur la sécurité ferroviaire. Nous ne savons pas si ces modifications auront une incidence sur quoi que ce soit. Nous pouvons présumer que les entreprises ne souhaitaient pas de tels changements, car aucune mesure n'a été prise pour les mettre en oeuvre jusqu'à la tragédie de Lac-Mégantic. Le gouvernement a alors été forcé d'agir.

À la fin de la dernière législature, le projet de loi C-52 a entraîné de nouvelles modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire, conférant au ministre le pouvoir d'ordonner aux entreprises d'apporter les correctifs nécessaires à leur SGS et supprimant l'exigence suivant laquelle la gestion de la fatigue doit être fondée sur des avis scientifiques. L'octroi de tels pouvoirs correctifs au ministre témoigne du manque de confiance du précédent gouvernement envers les SGS. N'est-il pas évident que même les conservateurs doutaient des intentions des entreprises?

Dans son récent budget, le gouvernement a alloué 143 millions de dollars en vue d'améliorer la sécurité ferroviaire, notamment grâce à une surveillance plus étroite et une application plus rigoureuse de la loi. Si l'on ajoute les fonds injectés par le précédent gouvernement, on en arrive à près de 175 millions de dollars en deniers publics pour consolider ce que d'autres témoins vous ont décrit comme étant un cadre réglementaire déjà solide et sécuritaire. Si la Loi sur la sécurité ferroviaire avait été modifiée après la tragédie de Lac-Mégantic, elle différerait de la loi actuelle. Nous vous demandons donc de la réviser, et de le faire rapidement.

Nous étions perplexes lorsque nous avons appris que le projet de loi C-52 supprimait l'exigence suivant laquelle la gestion de la fatigue devait se baser sur des données scientifiques. On nous a répondu que l'on voulait ainsi éviter les difficultés liées à la rédaction

des dispositions réglementaires et que ces mesures allaient se retrouver dans le règlement, comme c'est effectivement le cas. Il faut d'abord préciser que la loi de 2011 a été adoptée à l'unanimité des voix par la Chambre et le Sénat, où toutes les discussions se sont concentrées sur la fatigue.

On nous a ensuite informés que le ministère de la Justice avait demandé que l'on inclue dans la loi une définition de la science de la fatigue pour garantir que le règlement soit conforme aux exigences des législateurs. À notre avis, les entreprises n'ont pas apprécié que les législateurs exigent une gestion de la fatigue en fonction de données scientifiques. Nous sommes soulagés de constater que le gouvernement actuel l'exige pour l'établissement des règles.

Selon ce que nous savons actuellement, la catastrophe de Hinton a mené à un contrôle insuffisant des heures de travail, laissant le reste aux conventions collectives. Pendant plus de six décennies, le gouvernement fédéral a eu recours à des lois forçant le retour au travail, violant ainsi les droits constitutionnels des travailleurs ferroviaires de se syndiquer et de faire la grève.

Or, il sera impossible de normaliser et de gérer de façon uniforme les heures de travail via les conventions collectives, à moins que les droits conférés par la Charte soient protégés. Dans les secteurs du camionnage et du transport aérien, les heures de travail sont établies par une réglementation; elles ne devraient jamais être fixées dans le cadre des négociations collectives. Il faut résoudre ce problème dans le secteur ferroviaire.

Je vous ai remis un graphique illustrant le nombre mensuel d'infractions aux règles touchant le temps de travail et de repos. C'est le nombre de fois qu'une seule entreprise a enfreint les dispositions de la convention collective à cet effet pendant une période de trois ans. Je crois que le décompte actuel est de 5 000. Pour quelle raison? Lorsqu'on laisse ces considérations à la discrétion d'une entreprise dans le cadre de la négociation collective, cela devient pour elle un simple coût d'exploitation, l'entreprise n'ayant aucun intérêt à établir des règles pour la santé et la sécurité des travailleurs et la protection de la population.

Les données scientifiques liées à la fatigue sont claires: de longues heures de travail et la fatigue qui s'ensuit causent des maladies et affaiblissent les capacités cognitives. Transports Canada a pour mandat d'assurer l'efficacité de notre système de transport, de protéger le public et de permettre aux entreprises de prospérer. Travail Canada n'autoriserait pas les membres de la CFTC à travailler de longues heures comme ils le font, car cela pose un problème pour la santé. Transports Canada ne peut pas s'occuper des dommages causés à la santé par la fatigue parce que cela ne fait pas partie de son mandat. Pour que l'on puisse établir des règles fondées sur des données scientifiques, il faudra que les ministères cessent de travailler ainsi de façon cloisonnée.

Nous recommandons tout d'abord que Travail Canada prenne les choses en main lorsque Transports Canada doit composer avec des enjeux liés aux heures de travail et à la fatigue dans le secteur ferroviaire et tous les autres secteurs des transports. Il faudrait tout au moins que Travail Canada participe aux discussions et que la santé des travailleurs soit prise en compte dans le processus d'établissement de règles basées sur des preuves scientifiques par Transports Canada. Nous recommandons aussi que la Loi sur la sécurité ferroviaire soit modifiée pour permettre à Transports Canada de prescrire les heures de travail, comme cela se fait dans d'autres secteurs.

Le ministre est d'ores et déjà habilité à modifier les règles de base. Cela concerne davantage les systèmes de gestion de la sécurité dont M. Ashley va vous parler.

• (1545)

Nous recommandons enfin que Santé Canada, Travail Canada et Transports Canada entreprennent une étude conjointe pour évaluer les coûts de la fatigue dans le secteur des transports par rapport aux soins de santé financés par l'État et aux coûts sociaux qui en découlent pour ces travailleurs, leurs familles et la société.

Camarade Ashley.

M. Don Ashley (directeur législatif national, Conférence Ferroviaire de Teamsters Canada, Teamsters Canada): Merci.

Je vous ai transmis un document sur les systèmes de loco-commande (SLC) que je vous laisse le soin de consulter. Pour poursuivre dans le sens des propos de Phil, je vais simplement vous parler un peu de la fatigue.

La fatigue est un gros problème pour nos membres dans ce secteur. C'est le temps de repos après le travail qui semble surtout retenir l'attention. Ce n'est pourtant pas ce qui est le plus problématique. Il faut surtout s'inquiéter du fait que 80 % de nos membres travaillent sur appel. Ils ne savent donc jamais à quel moment on va les appeler pour travailler. Un cheminot peut être en repos depuis 20 heures en s'attendant à ce qu'on le rappelle au travail d'un moment à l'autre, mais ne pas avoir de nouvelles pendant les 12 heures suivantes. Dans de telles circonstances, il n'est pas nécessairement facile de demeurer frais et dispos pour pouvoir accomplir ses tâches lorsque l'appel finira par arriver.

Un employé de bureau se rend à son travail, rentre ensuite à la maison pour souper avant de se mettre au lit. Il se repose en sachant très bien qu'il va travailler le lendemain matin. Lorsqu'un travailleur débarque d'un train pour aller refaire ses forces, il se réveille le lendemain en s'attendant à ce qu'on le rappelle au travail. Le train prévu ne se présente pas, et les retards s'accumulent. Rendu au lendemain soir alors que tout le monde se prépare à aller au lit, il est rappelé pour aller faire un quart de 12 heures sur un train. C'est l'horaire de travail qui est problématique.

Nous étions plutôt contents lorsque la première ébauche du Règlement sur le SGS a été publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. On y indiquait que les entreprises ferroviaires allaient devoir mettre en oeuvre un processus pour établir les horaires de leurs employés, en listant tous les métiers touchés. Nous n'avons pas commenté ces mesures, parce que nous les estimions bénéfiques. Un changement est toutefois intervenu quelque part entre la Partie I et la Partie II de la *Gazette*. Lorsque la Partie II a été publiée, on pouvait y lire qu'une compagnie de chemin de fer doit appliquer les principes de la science de la fatigue lorsqu'elle établit les horaires de ces employés. Mais comme l'entreprise n'a aucune intention d'établir un horaire pour ces gens-là, elle n'est pas tenue de suivre le règlement. Ces entreprises ne veulent rien savoir d'employés qui ne seraient pas toujours à leur disposition, car cela pourrait perturber leur bon fonctionnement. Elles veulent s'assurer de pouvoir faire rouler leurs trains quand elles le veulent, avec une gestion minimale. C'est ce qui est à l'origine du problème de la fatigue.

C'est un problème que nous ne devrions pas avoir à régler dans le cadre des négociations collectives. C'est lié à la sécurité, et aucun enjeu semblable ne devrait être au menu des négociations collectives. C'est bien sûr une bonne chose de vouloir améliorer les dispositions en place, mais c'est par voie réglementaire que l'on doit régler les questions de sécurité.

Tout comme Brian, je faisais partie du Groupe de travail sur la gestion de la fatigue du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire. Notre dernière rencontre remonte à mars 2015, soit il y a plus d'un an. Transports Canada nous a alors indiqué que l'on allait dissoudre le groupe de travail parce que plus aucun progrès n'était réalisé. Nous essayions de faire avancer les choses, mais les entreprises ferroviaires se contentaient de retarder le processus parce qu'elles ne voulaient pas que des changements soient apportés. Comme le ministère s'est rendu compte que l'on n'allait nulle part, il a indiqué qu'il allait dissoudre le groupe de travail...

• (1550)

La présidente: Il vous reste une minute.

M. Don Ashley: ... et qu'il allait lui-même s'occuper des dispositions réglementaires. C'était en mars de l'an dernier, et nous n'avons aucune nouvelle depuis. C'est encore un problème important pour notre industrie.

Le Règlement sur le SGS dans sa forme actuelle ne nous satisfait pas. Nous estimons en outre que les règles relatives au temps de travail et de repos sont déficientes. Des changements doivent être apportés.

Je n'ai pas le temps de vous parler des systèmes de loco-commande (SLC), mais vous avez mon document et je peux répondre à toutes vos questions à ce sujet.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Ashley.

Monsieur Dias, vous êtes le suivant?

M. Jerry Dias (président national, Unifor): Certainement. Nous remercions tous les membres du Comité de nous avoir invités à présenter le point de vue d'Unifor sur l'avenir de la sécurité ferroviaire au Canada, notamment en ce qui a trait aux équipements télécommandés, à la gestion de la fatigue et aux systèmes de gestion de la sécurité.

Je m'appelle Jerry Dias et je suis président national d'Unifor. Je suis accompagné aujourd'hui de Brian Stevens, notre directeur du Secteur ferroviaire national.

Nous représentons près de 85 000 membres qui travaillent dans le secteur fédéral du transport aérien, maritime et routier ainsi que des télécommunications. Dans le contexte plus particulier de l'étude menée par votre Comité, j'ajoute que nous comptons plus de 12 000 membres dans le secteur ferroviaire.

La majorité de nos membres du secteur ferroviaire effectuent des inspections de sécurité et d'entretien et des réparations sur les wagons de passagers et de marchandises et les locomotives des chemins de fer de catégorie 1, de VIA Rail et de différents transporteurs régionaux.

Nous représentons en outre 65 mécaniciens et conducteurs de locomotive travaillant pour Savage Alberta Railway, une entreprise du CN, et 40 autres qui sont à l'emploi de TTR dans la région du Lower Mainland et au port de Vancouver. Vous trouverez aussi certains de nos membres dans les bureaux des gares de triage, dans les centres d'appel des équipages du CN et au service des voyageurs chez VIA Rail. Il ne fait aucun doute que nous avons déjà notre mot à dire quant à l'avenir de la sécurité ferroviaire.

Tant pour Savage Alberta Railway que pour TTR, nos conducteurs de locomotive n'utilisent pas pour l'instant les systèmes de télécommande pour les manoeuvres de triage. Il y a toutefois un grand nombre de nos membres qui travaillent dans des gares de triage où les systèmes de télécommande des locomotives sont utilisés. Nous sommes donc préoccupés par l'utilisation que l'on fait actuellement et que l'on fera de plus en plus de cette technologie.

Dans les gares de triage comme sur les voies d'évitement, nos membres peuvent compter sur la protection adéquate que leur procure un dispositif de verrouillage personnel activé aux deux extrémités de la voie où ils travaillent, ou encore sous les wagons ou les locomotives. Cette protection est prévue depuis longtemps dans nos ententes dans le secteur ferroviaire. C'est ce qu'on appelle généralement la règle du drapeau bleu qui est appliquée en trois étapes. Il y a d'abord une lumière ou un drapeau bleu indiquant au conducteur de la locomotive que des employés d'entretien travaillent près des voies. En second lieu, l'aiguillage est enclenché dans la direction opposée. Troisièmement, un dispositif de verrouillage personnel est activé pour éviter que l'on circule par inadvertance sur les voies où nos membres travaillent.

Plus que jamais soucieux d'accroître la vitesse tout en réduisant les temps d'arrêt, les chemins de fer de catégorie 1 laissent entendre que nos membres pourraient fort bien compter uniquement sur des mesures administratives pour assurer leur sécurité. Ainsi, un contrôleur de la circulation ferroviaire aviserait les équipages de télécommande des locomotives que nos employés d'entretien travaillent sur certaines voies.

En l'absence de lignes de visibilité dégagées, les locomotives contrôlées à distance présentent un plus grand risque pour nos membres travaillant sous les wagons ou à proximité. Lorsqu'un conducteur est aux commandes de la locomotive, il peut voir que l'aiguillage est enclenché dans la direction opposée ou qu'il y a un drapeau bleu entre les voies. L'opérateur du système de télécommande n'est pas toujours en mesure de faire ces constatations lorsqu'il travaille au pupitre de conduite.

Le drapeau bleu et le dispositif de verrouillage sont les seules protections adéquates dont peuvent disposer nos membres qui travaillent dans les gares de triage et sur les voies d'évitement. Les mesures administratives ne sont pas totalement fiables, et les risques s'accroissent considérablement avec le recours grandissant aux systèmes de télécommande. Les évaluations des risques menées dans le cadre du SGS n'éliminent pas tous les dangers; nos membres ne sont pas à l'abri.

Les entreprises ferroviaires vous diront qu'elles effectuent des évaluations des risques, comme elles sont tenues de le faire, lorsqu'il y a des changements dans leurs modes de fonctionnement ou qu'une nouvelle technologie, comme les SLC, est mise en service.

Précisons que nos membres sont protégés par le Code canadien du travail et son règlement en matière de santé et sécurité. À nos yeux, le SGS est simplement une mesure administrative supplémentaire qui n'est pas conçue pour la protection des travailleurs. C'est un système qui vise à permettre aux entreprises de maximiser leurs profits au prix des risques encourus par les travailleurs. Il faut surtout s'inquiéter du fait que les intervenants de l'industrie croient de plus en plus que les processus d'évaluation et de contrôle des risques sont fiables et assurent la protection des travailleurs. Nous estimons que les évaluations des risques dans le cadre du SGS ne sont rien d'autre qu'une étape d'analyse supplémentaire que les entreprises sont obligées de franchir lorsqu'elles souhaitent apporter des changements à leurs modes de fonctionnement.

En outre, l'industrie s'appuie sur l'hypothèse voulant que l'évaluation des risques du SGS constitue une solution de rechange acceptable pour les mesures de prévention prévues dans l'ordre de priorité établi à l'article 19.5 du Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail. Ce n'est pourtant pas le cas. Pour dire les choses comme elles sont, l'approche de santé et sécurité au travail se distingue nettement, du fait qu'elle est fondée sur l'élimination des risques. C'est la prévention qui est visée.

Pour ce qui est de la gestion de la fatigue, la plupart de nos membres ont un horaire de travail qui respecte la Partie III du Code canadien du travail. Nous ne voulons pas dire par là qu'il ne leur arrive jamais de se sentir fatigués. Ils peuvent par exemple ressentir la fatigue lorsqu'ils ont à travailler sur un site de déraillement ou lorsqu'ils doivent multiplier les quarts de travail en raison de changements opérationnels. Le fait est que les quarts de travail de nos membres sont prescrits en vertu de la Partie III du Code canadien du travail. Ainsi, un mécanisme interne — la convention collective — intervient parallèlement à un mécanisme externe — le Code du travail — pour protéger la santé et la sécurité de ces travailleurs.

● (1555)

Pour nos membres travaillant dans les cabines des locomotives comme pour nos camarades des Teamsters, c'est Transports Canada qui est responsable de la gestion de la fatigue. Je ne vous apprends pourtant rien en vous disant qu'un autre groupe de travail a failli à la tâche en ne parvenant pas à élaborer une réglementation qui aurait protégé la santé et la sécurité de ces travailleurs.

On peut bien parler de sécurité ferroviaire, mais ce ne sont pas que des mots. Il faut s'employer d'abord et avant tout à détecter les risques pour pouvoir les éliminer, plutôt qu'à mettre en oeuvre de nouvelles technologies comme le SLC ou à établir des mesures administratives qui sont censées atténuer ces risques.

Nous vous remercions du temps que vous nous avez consacré et nous nous ferons un plaisir de répondre à toutes vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Stevens, aviez-vous quelque chose à ajouter? D'accord.

Madame Collins, vous avez 10 minutes.

Mme Christine Collins (présidente nationale, Union canadienne des employés des transports): Merci.

Je suis accompagnée aujourd'hui de Michael Teeter, mon conseiller en politique.

L'Union canadienne des employés des transports est le syndicat national représentant la plupart des inspecteurs et des employés à Transports Canada, à la Garde côtière canadienne, au Bureau de la sécurité des transports du Canada, à l'Office des transports du Canada et dans un grand nombre d'aéroports au pays.

Je suis très heureuse d'être de nouveau invitée à comparaître devant ce comité pour discuter de l'importante question de la sécurité ferroviaire. Nous ne devrions jamais sous-estimer les répercussions de la tragédie de Lac-Mégantic sur Transports Canada, les inspecteurs et les gestionnaires.

Le ministère n'a pas ménagé ses efforts pour rectifier les anomalies mises au jour par cette terrible tragédie. La réponse du gouvernement au rapport final de votre comité souligne bien ces efforts.

Sous l'égide du gouvernement précédent, la direction a notamment essayé d'aplanir les difficultés associées à l'embauche d'inspecteurs. Les divisions en charge de la sécurité pour les différents modes de transport ont procédé à des embauches en dépassant les budgets prévus afin de combler les pénuries de main-d'oeuvre et de faire face au grand nombre de départs à la retraite attendus.

Il faut des années pour former des inspecteurs, et nombreux sont ceux qui arrivent à Transports Canada en provenance du secteur privé vers la fin de leur vie professionnelle. L'embauche est difficile du fait que des compétences et des qualifications approfondies sont requises. Il est également difficile d'attirer des inspecteurs, car les salaires versés dans le secteur privé sont souvent plus élevés qu'au gouvernement.

Nous sommes atterrés de constater que le nouveau gouvernement a réduit les budgets de Transports Canada de 21 % alors que son déficit augmente de 25 milliards de dollars. Si l'on ajoute à cela les difficultés associées au processus de dotation qui met l'accent sur les compétences générales comme les communications, plutôt que sur l'expertise technique dont les inspecteurs ont besoin, il devient de plus en plus ardu de faire concurrence au secteur privé pour attirer les meilleurs éléments.

En outre, ces compressions mettent Transports Canada dans une situation intenable en l'obligeant à réduire en conséquence ces activités pourtant essentielles aux fins de la sécurité des transports, notamment quant au nombre et au type d'inspections menées et à la quantité d'inspecteurs. Si le gouvernement du Canada n'arrive pas à assurer une surveillance efficace de la sécurité des transports, à quoi sert-il donc?

Nous craignons de voir ces compressions budgétaires miner la capacité de Transports Canada de remplir son mandat qui consiste à assurer la sûreté et la sécurité des voyageurs. Plutôt que de le diminuer, il faut qu'on augmente le nombre d'inspecteurs pour la sécurité ferroviaire, maritime, aérienne et routière, ainsi que pour les marchandises dangereuses.

Je ne peux qu'en conclure que ce gouvernement se permet de réduire le nombre d'inspections et d'inspecteurs parce qu'il est convaincu que les systèmes de gestion de la sécurité permettront à eux seuls de rectifier les anomalies. Nous savons que la compagnie de chemin de fer MM+A avait un programme de SGS, mais que 42 personnes n'en ont pas moins malheureusement perdu la vie, et que les trois employés qui avaient suivi les procédures de la compagnie sont ceux qui font l'objet d'accusations criminelles.

Ce n'est pas avec les SGS que l'on pourra éviter des tragédies comme celle de Lac-Mégantic. La solution viendra plutôt d'une amélioration des inspections, des mesures réglementaires, des structures organisationnelles et des mécanismes de protection des dénonciateurs.

Depuis des années, l'UCET s'efforce de convaincre Transports Canada d'adopter des mesures plus efficaces pour la protection des dénonciateurs, de séparer les inspecteurs des vérificateurs des SGS, et de créer des équipes chargées de faire appliquer les lois pour les différents modes de transport. Certes, le ministère est à l'écoute, mais il est très lent à réagir. Il y a pourtant encore bien des choses à faire à Transports Canada, et je vais vous en donner quelques exemples.

Il faut davantage d'inspecteurs de même qu'une garantie d'investissement dans une formation pertinente pour que les inspecteurs puissent maintenir leurs compétences à niveau. Depuis trop longtemps, les compagnies de chemin de fer tiennent pour acquis que leur pouvoir de lobbying aura toujours le dessus sur la

volonté d'un inspecteur de Transports Canada, ce qui ne devrait jamais être le cas.

Les inspecteurs et les vérificateurs de Transports Canada ont besoin des autorisations ministérielles et de l'appui inconditionnel du ministre et des gestionnaires de tous les niveaux. On devrait faire connaître sans tarder cette nouvelle approche fondée sur la confiance envers les inspecteurs en n'oubliant pas de souligner les ajustements apportés aux autorisations ministérielles correspondantes dans toutes les lois en matière de sécurité.

Les vérifications de documents menées dans le cadre du SGS ne devraient en aucun cas remplacer les inspections directes et inopinées effectuées par des inspecteurs et des vérificateurs des SGS. Les équipes multidisciplinaires devraient inclure des inspecteurs des marchandises dangereuses lorsque les compagnies ferroviaires transportent de tels produits.

- (1600)

Il convient de simplifier le langage et aussi la structure à Transports Canada. Il y a en effet bien trop de moyens différents de définir les SGS et les inspections. Il ne devrait y avoir que deux termes efficaces liés à la surveillance — inspection et vérification des SGS — et des équipes distinctes d'inspecteurs et de vérificateurs pour chacune. La définition des SGS ne peut tout simplement pas être laissée au bon vouloir d'une compagnie de chemin de fer. Les règlements et autres définitions des SGS doivent être précis et non ambigus, et rédigés en des termes simples et faciles à comprendre.

Il faut un haut fonctionnaire gouvernemental responsable par mode. Il y a en effet bien trop de hauts dirigeants et aussi beaucoup trop de chevauchements entre les structures régionales et la surveillance fédérale du transport.

Nous nous réjouissons de l'insertion de mesures de protection des lanceurs d'alerte dans la Loi sur la sécurité ferroviaire récemment révisée, dont nous nous attribuons le mérite. Nous croyons qu'il devrait y avoir de meilleures communications avec tout le personnel des entreprises de transport à propos des mesures de protection des dénonciateurs, et des moyens et méthodes de les utiliser. Il règne une certaine confusion du fait que Transport Canada et le Bureau de la sécurité des transports du Canada présentent deux options différentes relativement aux dénonciateurs. Peut-être faudrait-il alors procéder à une rationalisation et instaurer de meilleures communications avec le public et l'industrie sur les procédures relatives aux lanceurs d'alerte, ainsi que sur les mesures de protection qu'offrent ces procédures.

Transports Canada doit incorporer une meilleure utilisation de la technologie pour que les inspecteurs soient mieux en mesure d'effectuer leur travail de surveillance. Par exemple, des règlements pourraient être mis en place pour forcer les transporteurs et les expéditeurs à installer des systèmes de contrôle en temps réel sur les wagons qui contiennent certaines catégories de marchandises dangereuses.

Il se trouve que des compagnies de chemin de fer ont des wagons transportant des marchandises dangereuses qui traversent de grands centres urbains et villes partout au Canada. Le public, les dirigeants municipaux et les premiers intervenants demandent des données en temps réel sur les types de marchandises qui traversent leurs communautés. Le temps est venu de dire aux expéditeurs et compagnies de chemin de fer qu'ils doivent divulguer des données en temps réel. Il est peut-être possible d'enchâsser des protections commerciales, mais il n'est par contre pas possible que de nos jours, ces types de renseignements soient cachés des personnes les plus concernées.

En guise de conclusion, je tiens à vous dire que les membres, soit les inspecteurs et enquêteurs à Transports Canada et au Bureau de la sécurité des transports du Canada, comptent parmi les plus dévoués pour la cause publique, les plus engagés qui soient et les plus professionnels que je connaisse. Ces individus font invariablement de leur mieux; travaillent d'arrache-pied pour acquérir de nouvelles compétences et suivre des cours de formation; sont parfaitement au courant des grandes responsabilités afférentes à leurs emplois, et s'en acquittent avec passion et détermination. Nous devons bien traiter ces personnes extrêmement importantes et trouver des moyens de les aider à travailler de façon plus efficace et productive.

Je pense que plusieurs de ces recommandations leur permettront dans une certaine mesure d'atteindre ces objectifs. Mais avant tout, en tant que législateurs et dirigeants gouvernementaux, vous devez de faire confiance à ces personnes et aux gestionnaires à qui elles rendent des comptes. Nous avons affaire ici à des tâches difficiles que le gouvernement fédéral a le devoir, de par son mandat constitutionnel, de faire et de bien faire. Votre soutien est essentiel.

Permettez-moi de vous remercier de nouveau de m'avoir permis de témoigner devant vous aujourd'hui. Sachez que je suis toujours disposée à répondre à vos questions, que ce soit aujourd'hui ou à n'importe quel autre moment.

●(1605)

La présidente: Merci beaucoup, madame Collins.

Monsieur Teeter, avez-vous quelque chose à ajouter?

Nous allons enchaîner avec une période de questions. C'est M. Berthold qui ouvre le bal. Vous disposez de six minutes.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins d'être présents parmi nous aujourd'hui. Je ne vous nommerai pas l'un après l'autre, mais je suis très heureux que vous soyez ici pour répondre à nos questions. Je me présente brièvement.

Je suis le député de Mégantic—L'Érable. Je côtoie donc chaque semaine des gens de Lac-Mégantic qui ont subi la tragédie que l'on sait. Vous avez tous fait mention de la tragédie dans vos présentations. Un dicton dans la marine dit qu'à chaque nouvelle réglementation correspond un marin mort. Nous avons beaucoup de travail à faire dans le cas de la réglementation ferroviaire pour redonner confiance aux citoyens dans le système de transport ferroviaire, un système de transport qui est essentiel pour notre pays, pour toutes les régions du Québec et pour la ville de Lac-Mégantic. Nous avons absolument besoin d'un système de transport ferroviaire fiable auquel les gens font confiance.

Vous avez présenté plusieurs éléments qui m'amènent à poser quelques questions. Madame Collins, vous avez mentionné que 42 personnes étaient décédées, mais pour le bien du rapport et du comité, j'aimerais préciser que c'est 47 personnes qui sont décédées dans la tragédie. Je pense qu'il est important de n'oublier personne. Je tenais absolument à le mentionner. Toutes ces personnes méritent qu'on se souvienne d'elles.

Vous avez mentionné, madame Collins, que depuis la tragédie de Lac-Mégantic, des efforts ont été faits pour recruter des inspecteurs mais qu'il est difficile de le faire. Je pense que c'est important parce que la confiance dépend beaucoup du nombre d'inspecteurs. Sentez-vous qu'en ce moment, le gouvernement met toutes les ressources nécessaires pour engager des inspecteurs en nombre suffisant pour faire le travail?

●(1610)

[Traduction]

Mme Christine Collins: Certainement pas. Même si on voulait embaucher, l'argent n'est tout simplement pas là. Même si l'ancien ministre des Transports a indiqué au ministère qu'il fallait recruter des inspecteurs, aucune somme d'argent ne nous a été versée à cet effet. Par conséquent, Transports Canada est déficitaire pour ce qui est des salaires. Il n'est pas en mesure d'embaucher qui que ce soit pour l'instant. Il a en fait le mandat de réduire ses dépenses salariales. On ne peut donc pas s'attendre à de nouvelles embauches, et avec tous les départs à la retraite, la situation est devenue très préoccupante. De plus, compte tenu des salaires offerts aux inspecteurs au gouvernement fédéral, Transports Canada ne peut plus concurrencer avec l'industrie.

[Français]

M. Luc Berthold: Pour ce qui est du budget des dépenses, vous avez effectivement mentionné qu'il y avait une réduction de 21 %, mais dans le présent budget, il est question d'augmenter de 143 millions de dollars les fonds alloués à la sécurité ferroviaire. Nous sommes un peu dans le néant, car nous ne savons pas exactement où ces sommes seront utilisées. Une partie des sommes sera consacrée à l'amélioration des passages à niveau.

À Transports Canada, y a-t-il des discussions concernant l'ajout d'inspecteurs?

[Traduction]

M. Michael Teeter (conseiller en politique, Union canadienne des employés des transports): Je peux répondre à cette question. En 2014-2015, le budget de Transports Canada, selon les prévisions, s'élevait à 1,6 milliard de dollars; en 2016-2017, il se situait à 1,265 milliard de dollars. Il y a eu une réduction de 339 millions de dollars dans le budget de Transports Canada sur deux ans. Les 143 millions de dollars sur trois ans s'ajoutent à cela, mais lorsqu'on fait correspondre les chiffres, on constate qu'il y a une réduction de 339 millions de dollars et une remise de 143 millions de dollars. Cette dernière somme est évidemment consacrée à la sécurité ferroviaire. Nous espérons que cela permettra à Transports Canada d'embaucher un plus grand nombre d'inspecteurs, mais nous n'avons aucune garantie à l'heure actuelle. Au sein du ministère, il y a un processus de surveillance du Conseil du Trésor, et on essaie de trouver de l'argent dans tous les recoins du ministère afin de combler le manque à gagner de 339 millions de dollars, et c'est sans compter le gel de l'embauche.

[Français]

M. Luc Berthold: Depuis les événements de Lac-Mégantic, vous avez senti un changement chez Transports Canada par rapport à la sécurité ferroviaire. Ma question peut s'adresser à chacun des syndicats.

Que reste-t-il à faire pour assurer la sécurité des citoyens? Les compagnies ont pris conscience de la situation. Les systèmes de gestion de la sécurité et les contrôles de la culture de la sécurité ferroviaire au sein des compagnies sont plus importants. On constate que les gens s'en préoccupent davantage. Certaines personnes nous disent qu'il devrait y avoir des vérifications faites par des inspecteurs externes, car elles sont présentement faites par les compagnies elles-mêmes. Il faudrait qu'il y ait un autre système en plus des inspections faites par des inspecteurs de Transports Canada.

Bref, il y a vraiment un problème lié à la confiance. Comment les syndicats peuvent-ils contribuer à régler ce problème?

Monsieur Benson, vous semblez vouloir prendre la parole à ce sujet.

[Traduction]

M. Phil Benson: Comme je l'ai dit dans mon exposé, la raison pour laquelle nous en sommes arrivés aux modifications de 2011, c'est parce que Transports Canada a inspecté les vérifications des SGS et a découvert que ce n'était rien de moins qu'une farce. On y a mis un terme. Que faisons-nous aujourd'hui? Nous embauchons des vérificateurs qui vérifient les nouveaux systèmes de gestion de la sécurité et nous n'embauchons pas plus d'inspecteurs. Lorsqu'on parle de dénonciation, il y a un élément important dans la loi qui indique qu'il devrait y avoir un numéro 1-800 pour permettre aux gens de formuler des plaintes directement au secteur de la sécurité ferroviaire de Transports Canada. Pourtant, la création d'un numéro 1-800 a été confiée aux diverses sociétés ferroviaires dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Cela fait cinq ans que nous attendons cette mesure. Nous, sur la voie ferrée, pourrions orienter les inspecteurs ferroviaires si nous avions ce numéro. On prend toujours des demi-mesures. Le syndicat et les gens que nous représentons en ont assez des demi-mesures. Comme M. Sikand l'a dit à propos de la fatigue, corrigez le problème. Cela fait 15 ans que je comparais devant vous et j'en ai assez. Nous savons tous que c'est un problème, alors corrigez-le.

• (1615)

La présidente: Monsieur Berthold, je veux que vous sachiez que vous avez dépassé votre temps d'une minute. Je vous ai dit que je serais généreuse, car je veux qu'on discute des enjeux importants.

Monsieur Hardie, vous disposez de six minutes.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente, et bonjour à vous tous.

Tout d'abord, sachez que ma famille a travaillé dans le secteur ferroviaire. Mon grand-père a été chef de train du service ferroviaire voyageurs entre Edmonton et Dawson Creek pendant longtemps, et mon père a travaillé pour le CN. Je me souviens de nos conversations autour de la table au sujet de l'imprudence dont on faisait preuve en se débarrassant des pompiers, parce qu'on allait surveiller l'autre côté du train.

Lorsqu'on songe à la sécurité et aux avancées technologiques, on doit se rappeler que l'élément humain a toujours une grande incidence sur l'exploitation des chemins de fer, en particulier sur la sécurité.

Monsieur Benson, il semble que l'un des problèmes associés à la fatigue découle des règles qui permettent aux employés de travailler plusieurs quarts de travail consécutifs, de façon à pouvoir prendre beaucoup de congés par la suite. Est-ce exact?

M. Phil Benson: Je vous dirais que c'est totalement faux. Comme M. Dias l'a soulevé, il y a un Code canadien du travail qui l'interdit, et pourtant, dans le secteur ferroviaire, on le permet. M. Ashley peut me corriger là-dessus, mais dans toutes les négociations auxquelles j'ai pris part au cours des 15 dernières années, on a traité des mêmes enjeux: comment venir à bout de la fatigue, comment avoir un horaire de travail raisonnable et du temps libre à la maison. Il ne s'agit pas de cumuler les heures pour ensuite rentrer à la maison.

Tant dans le secteur routier qu'aérien, sachez que les règles sont établies pour garantir que cela n'arrive pas. Vous ne pouvez pas imputer la faute aux travailleurs. Ce n'est pas ce qu'ils veulent.

M. Ken Hardie: Je ne veux pas blâmer personne, monsieur. C'était juste une question. Est-ce que cela arrive qu'on cumule les quarts de travail?

M. Don Ashley: Je ne peux pas vous dire que ça n'arrive pas. Dans le domaine du transport des marchandises, les gens sont payés au kilométrage. Une fois qu'ils ont parcouru une certaine distance, ils peuvent prendre congé. Si je ne me trompe pas, c'est aux alentours de 4 000 milles, ce qui est assez élevé. Il se peut qu'une personne puisse prendre quelques jours de congé à la fin du mois en ne prenant pas de congé du tout pendant le mois. Cela arrive, mais les personnes doivent tout de même se conformer aux règles relatives au temps de travail et de repos.

Le problème, toutefois, c'est qu'ils ne contrôlent pas leur horaire de travail, alors ils doivent répondre aux appels. S'ils demeurent au terminal de détachement, ils sont libres pendant six ou sept heures, mais ils doivent ensuite retourner travailler pour pouvoir prendre d'autres congés par la suite.

M. Ken Hardie: Toutefois, s'ils ont signalé qu'ils voulaient avoir tout leur travail au début du cycle, à ce moment-là, ils seront disponibles pour travailler même si c'est sur appel.

Monsieur Arseneau, vous avez entendu M. Benson dire que les heures de travail devraient être réglementées par Transports Canada, un peu comme les règles qui s'appliquent aux compagnies aériennes, et peut-être dans une certaine mesure aux camionneurs. Seriez-vous d'accord avec cela?

[Français]

M. Pierre Arseneau: Oui.

À l'heure actuelle, la plupart de ces gens travaillent 12 heures par jour. Effectivement, un encadrement devrait aussi être fait à cet égard. Mon intervention était beaucoup plus axée sur la suite des choses après la tragédie de Lac-Mégantic, mais je pense qu'on devrait mieux contrôler les heures de travail. On a raison de dire que, quand les gens sont sur appel, ce contrôle est extrêmement difficile à effectuer.

[Traduction]

M. Ken Hardie: J'aimerais parler de l'état des inspections menées par Transports Canada, et ici, je ne m'adresse pas nécessairement à Mme Collins et à M. Teeter. Je n'aime pas demander si on effectue suffisamment d'inspections, mais avez-vous l'impression qu'il y a des activités sur le terrain, sur les chemins de fer, que des inspecteurs se rendent sur place pour vérifier physiquement ce qui se passe?

• (1620)

M. Brian Stevens (Directeur ferroviaire national, Unifor): Je suis désolé, je suis Brian Stevens. Si je puis me permettre...

[Français]

M. Pierre Arseneau: La question s'adresse-t-elle à moi?

[Traduction]

M. Ken Hardie: Non, ce n'est pas pour vous, monsieur Arseneau.

La présidente: Non, monsieur Arseneau, la question s'adressait...

M. Brian Stevens: Tout d'abord, l'une des choses que nous voulons, et cela cadre bien avec l'intention du Comité, c'est que le public ait confiance en notre système de transport ferroviaire.

Nous sommes tous des cheminots. Nous avons plus de fer dans le sang que ce qu'on pourrait nous injecter, car nous sommes nés sur les chemins de fer, nous y avons travaillé et nous continuons de défendre leurs intérêts.

Lorsqu'il s'agit des inspections ferroviaires, du point de vue de notre groupe, le groupe mécanique, c'est toujours aléatoire. Sur le terrain, il y a des inspecteurs à certains endroits au pays qui interviennent en fonction des appels qu'ils reçoivent, pourvu que nous ayons le bon numéro de wagon, le bon numéro de train, le bon emplacement. Cela arrive.

Cependant, si on compare avec l'industrie du camionnage, à l'échelle provinciale, où on va fermer un tronçon de l'autoroute pour y inspecter tous les camions, on ne voit pas cela dans l'industrie ferroviaire.

La raison pour laquelle on ne voit pas cela, comme Jerry l'a dit plus tôt, c'est à cause de la vitesse des trains. Les barons des chemins de fer ne veulent pas que Transports Canada ou quiconque ralentisse leurs trains. En fait, certains PDG ne préconisent pas la sécurité ferroviaire, mais plutôt l'augmentation de la vitesse des trains.

En ce qui concerne Transports Canada, il doit y avoir un plus grand nombre d'inspecteurs sur le terrain. Ces inspecteurs doivent être plus interventionnistes et pas seulement des vérificateurs. Ils contribuent ainsi à préserver la confiance des citoyens à l'égard de la sécurité ferroviaire.

La présidente: Madame Duncan.

Merci beaucoup, monsieur Stevens.

Monsieur Hardie, je suis désolée, mais votre temps est écoulé.

Mme Linda Duncan (Edmonton Strathcona, NPD): Je tiens tout d'abord à remercier chacun d'entre vous pour vos remarques très éloquentes. Je n'aurais pas pu demander mieux, et j'aimerais vous remercier pour tout ce que vous faites pour les Canadiens en continuant d'intervenir et de soulever ces mêmes problèmes.

J'ai été profondément troublée par votre témoignage. Je regarde les rapports qui ont été produits par le passé. Et je me suis penchée sur l'examen de la gestion de la fatigue qui a finalement eu lieu en 2007. Je suis consternée qu'un gouvernement puisse penser que des enjeux aussi importants que la gestion de la fatigue et la sécurité publique devraient être négociés. Évidemment, on a conclu un accord, puis rien ne s'est produit.

J'aurais une question pour chacun d'entre vous. Je dois dire qu'en tant qu'ancienne responsable de l'application de la loi à Environnement Canada, je suis heureuse d'entendre les témoignages des employés chargés de l'application de la loi sur le terrain. C'est très rare, en fait, qu'on vous demande de comparaître devant les comités parlementaires, et je trouve que c'est formidable.

D'après ce que j'ai entendu aujourd'hui, et à la lumière des mémoires que vous nous présentez depuis deux décennies, il semble que le système d'autoréglementation des SGS mis en place par l'ancien gouvernement libéral ne favorise pas la sécurité publique. Chacun d'entre vous réclame une plus grande intervention de la part du gouvernement, un plus grand nombre d'inspections sur le terrain, plus de pouvoirs à nos agents d'application et plus de mesures de protection pour nos cheminots et les collectivités dans lesquelles passent vos trains.

J'aimerais que chacun d'entre vous me dise si le temps est venu de réglementer à nouveau ce secteur industriel.

M. Don Ashley: Si on regarde l'industrie aujourd'hui et ce qui s'est passé ces dernières années, je ne crois pas qu'on puisse simplement faire confiance. Il doit y avoir un suivi.

Les SGS inspirent confiance, n'est-ce pas? Toutefois, il n'y a rien qui m'empêche de vous présenter un beau document et de vous dire que c'est ce que je vais faire; encore faut-il que je le fasse réellement.

Au point où nous en sommes, si je transporte 100 wagons de propane dans votre collectivité de 100 000 habitants, vous ne pouvez pas vous contenter de me faire confiance. Nous avons besoin de règlements.

• (1625)

M. Brian Stevens: Je suis tout à fait d'accord. Don et moi-même passons beaucoup de temps à répondre à des demandes d'exemption aux règlements. À l'heure actuelle, ce sont les entreprises ferroviaires qui rédigent les règlements. C'est comme si je vous disais que c'est le colonel Sanders qui surveille le poulet.

Les entreprises ferroviaires établissent les règles. Elles les soumettent ensuite à l'approbation de Transports Canada et du ministre. Qu'est-ce qu'elles font ensuite? Elles demandent une exemption. Pouvez-vous le croire?

Autrement dit, c'est comme si on imposait une limite de vitesse de 100 km/h sur l'autoroute 417, et que certaines personnes pouvaient se rendre au poste de police et dire: « Écoutez, j'ai une nouvelle voiture. Je pense que je peux rouler à 120. Pouvez-vous m'accorder une exemption, de sorte que si je me fais arrêter, je pourrai dire que je peux faire fi des règles. »

Don et moi passons beaucoup de temps à répondre à des demandes d'exemption à des règles qui ont été conçues, d'une part, pour veiller à ce que les chemins de fer soient exploités de façon sûre et, d'autre part, pour protéger l'intérêt du public. On dirait bien que quoi que veuillent les entreprises, elles l'obtiennent.

Mme Linda Duncan: Madame Collins.

Mme Christine Collins: Nous appuyons l'utilisation des SGS comme mesure supplémentaire. On n'est jamais trop prudent.

Mais le problème, c'est qu'il ne s'agit pas d'une mesure supplémentaire. L'utilisation des SGS devient une mesure de remplacement. Je peux vous dire que les inspections imprévues sont rares. Que ce soit dans le secteur du transport ferroviaire ou aérien, bien qu'elles soient nécessaires à la sûreté et à la sécurité du public, les inspections imprévues sont inexistantes. Les inspections périodiques sont moins fréquentes, en raison des vérifications des SGS. Il ne faut pas confondre vérification et inspection, mais il y a beaucoup de confusion entre les deux. Un vérificateur n'a pas la même classification ni le même rôle qu'un inspecteur. Un vérificateur coche des cases sur une liste de vérification du SGS d'une entreprise. Il ne fait pas une inspection. L'utilisation des SGS devrait être une mesure supplémentaire, mais elle devient une mesure de remplacement et c'est une grave erreur. Et ce n'est pas uniquement dans le transport ferroviaire; c'est la même chose, sinon pire, dans le transport aérien.

Mme Linda Duncan: Il reste une minute à cette intervention.

Monsieur Arseneau, vous avez la parole.

[Français]

M. Pierre Arseneau: Pour nous, il est évident que la déréglementation dans l'industrie ferroviaire n'est pas une option. Les entreprises ne peuvent pas se réglementer elles-mêmes sans que cela génère un risque certain pour la population.

Je vais prendre quelques secondes pour vous lire un extrait du rapport publié par le Bureau de la sécurité des transports du Canada, le BST, à la suite de l'accident de Lac-Mégantic. Il en ressort que les petites compagnies ne font pas la formation nécessaire. Le rapport dit ce qui suit:

12. La formation offerte et la surveillance exercée par la Montreal, Maine & Atlantic Railway n'étaient pas efficaces pour s'assurer que les membres d'équipe comprenaient et respectaient les règles relatives à l'immobilisation des trains.

13. Lorsqu'elle a apporté des changements opérationnels importants à l'échelle de son réseau, la Montreal, Maine & Atlantic Railway n'a pas cerné ni géré rigoureusement les risques en vue de l'exploitation en toute sécurité.

14. Il manquait des éléments clés dans le système de gestion de la sécurité de la Montreal, Maine & Atlantic Railway, et d'autres éléments n'étaient pas utilisés efficacement. Par conséquent, la Montreal, Maine & Atlantic Railway n'avait pas un système de gestion de la sécurité qui fonctionnait pleinement en vue de la gestion efficace des risques.

15. La faible culture de sécurité de la Montreal, Maine & Atlantic Railway a contribué à la perpétuation de conditions dangereuses et de pratiques dangereuses, et a compromis la capacité de la Montreal, Maine & Atlantic Railway de gérer efficacement la sécurité.

On était en effet dans un cadre de déréglementation. Cette petite entreprise voulait limiter ses dépenses.

Toujours dans le rapport du BST publié à la suite des événements de Lac-Mégantic, on parle de la locomotive qui a pris feu à Nantes. On dit qu'elle avait été réparée aux États-Unis quelques jours auparavant de façon hâtive et au moyen d'un équipement inapproprié. On n'a pas attendu de disposer de l'équipement adéquat avant de la remettre sur les rails parce que les choses pressaient, qu'il s'agissait d'une petite compagnie et qu'il y avait une augmentation de transport.

On ne peut certainement pas compter sur le fait que les compagnies, à tout le moins les petites, vont s'autoréglementer. D'abord, comme on a pu le voir, ces gens ont même permis à un homme de conduire...

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée, monsieur Arseneau.

Peut-être aurez-vous l'occasion d'y revenir. Nous avons dépassé le temps prévu. Je permets à tous les intervenants de dépasser le temps de parole qui leur est alloué, car les questions sont importantes et les informations fournies sont très utiles.

Monsieur Fraser, vous avez la parole pour six minutes.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci beaucoup aux témoins d'avoir accepté notre invitation. Nous vous sommes reconnaissants d'être ici aujourd'hui.

J'aimerais parler un peu plus de la gestion de la fatigue. Dans le sondage mené par Teamsters, en 2014, j'ai relevé des statistiques plutôt stupéfiantes. Selon le sondage, seulement 13 % des participants dormaient suffisamment les jours de travail. De plus, près des trois quarts des participants ont admis s'être déjà endormis au travail.

Avant de passer à mes propres questions, j'aimerais revenir sur ce dont parlait mon collègue, M. Hardie. Chacun de vous a demandé une déréglementation de la gestion de la fatigue et à ce que cette question ne soit pas laissée à la négociation collective. Concernant la possibilité que les travailleurs accumulent du temps pour éviter de trop travailler, auriez-vous des réglementations axées sur des données scientifiques à nous suggérer ou des recommandations à faire pour établir de tels règlements?

Monsieur Benson.

● (1630)

M. Phil Benson: Que ce soit dans le transport aérien, routier ou ferroviaire, il y aura toujours des travailleurs qui voudront faire plus d'heures. Dans le transport routier — car j'ai participé à cela —, j'ai essuyé beaucoup de reproches de la part de membres qui se croyaient en mesure de poursuivre le travail.

Un des objectifs de la réglementation est d'assurer la sécurité des travailleurs. En tant que syndicat, nous ne pouvons pas appuyer une pratique qui n'est pas sécuritaire. Lorsque la réglementation permet ce genre de pratique, ce n'est pas la faute du travailleur; c'est la réglementation qui est problématique. C'est aussi la faute de l'entreprise qui profite de cette pratique et qui permet sciemment aux employés de travailler de trop longues heures.

Donc, pour répondre à votre question, oui. Il suffit de consulter la réglementation pour le transport routier et le transport aérien et les heures de service. Ces éléments y sont abordés.

Je vais vous expliquer la façon la plus simple de voir la chose. Ça ne touche pas tous les éléments du principe de la science de la fatigue, mais c'est une façon très simple d'aborder la question. Prenons le nombre d'heures qu'un employé est en service. Ajoutons à cela 8, 10 ou 12 heures de repos. Si le total dépasse 24 heures, il y a violation du principe de la science de la fatigue. Donc, lorsque ces travailleurs attendent pendant de longues périodes avant de faire leur quart de 12 heures, en réalité, ils sont en service pendant 16, 18 voire 20 heures. Si l'on ajoute à cela 10 heures de sommeil, il y a violation du principe de la science de la fatigue.

Aucune autre industrie n'a cette exigence. Les camionneurs voulaient des journées de 18 heures. Selon les chercheurs sur le sommeil qui ont analysé les résultats de cette étude, non seulement ce serait dangereux pour la sécurité du public, mais ce serait aussi très mauvais pour la santé des travailleurs. Ils ne pouvaient donc pas autoriser de telles journées de travail. La raison pour laquelle nous demandons la tenue d'une étude est que c'est exactement ce qui se produit. Au fil des ans, ces travailleurs développent diverses maladies et compromettent leur santé. Cela entraîne des coûts en soins de santé et les entreprises profitent de cette situation.

Si les travailleurs agissent de la sorte, il faut adopter des règlements pour les en empêcher. La question a été réglée pour le transport routier et le transport aérien. Nous devons être fermes et dire: « Non, vous ne pouvez plus faire cela. »

M. Sean Fraser: J'aimerais maintenant parler d'autres pratiques auxquelles se livrent les sociétés ferroviaires et qui, selon vous, devraient être réglementées davantage. Un des témoins — j'oublie lequel — a parlé d'une pratique dans l'industrie qui consiste à placer un employé sur appel sans que celui-ci sache quand il est censé se présenter au travail...

Merci. On m'informe de quel témoin il s'agissait.

Monsieur Ashley, pourriez-vous nous parler un peu plus du genre de règlement qui, selon vous, permettrait de mettre fin à cette pratique ou d'autres pratiques dangereuses qui mériteraient d'être réglementées?

M. Don Ashley: Absolument. Nous avons étudié plusieurs options, comme les plages horaires où un employé est sur appel pour une période de temps définie. Plutôt que d'avoir 10 employés en attente, on les sépare en trois groupes pour couvrir certaines périodes.

Les employés savent que s'ils ont terminé leur période de repos à 8 heures, ils sont sur appel jusqu'à, disons, 14 heures. Ensuite, c'est le tour à quelqu'un d'autre d'être sur appel. Cela évite aux travailleurs de se fatiguer à attendre. Il existe plusieurs modèles de plages d'horaires ou d'affectations prévues pour régler le temps d'attente, mais elles ont toutes été retirées...

M. Phil Benson: J'aimerais ajouter un commentaire. Vous savez, lorsque vous attendez pour prendre un avion et qu'on annonce qu'il faut changer d'équipage? C'est parce que les membres d'équipage fonctionnent selon des plages horaires. Ils sont sur appel. La période de temps pour les appeler au travail est petite et diminue au fil des heures. Si, selon les règles, un employé doit être disponible dès 8 heures et qu'à midi il n'a pas reçu d'appel, il sait qu'il ne travaillera pas ce jour-là. Son tour viendra le lendemain.

Ça fonctionne très bien pour le transport aérien. On utilise un programme informatique très simple. Il n'y a aucune raison pour que ça ne fonctionne pas aussi pour le transport ferroviaire si les parlementaires décident de mettre en place un tel système.

• (1635)

M. Sean Fraser: Madame la présidente, combien de temps me reste-t-il?

La présidente: Il vous reste 30 secondes.

M. Sean Fraser: Je crois que je vais laisser le temps qu'il me reste au prochain intervenant.

La présidente: Monsieur Sikand, vous avez la parole.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): D'abord, je tiens à remercier les témoins d'avoir accepté notre invitation.

On a parlé d'un numéro 1-800 pour les dénonciateurs. Si je ne m'abuse, vous attendez cela depuis maintenant cinq ans. Je ne faisais pas partie du gouvernement précédent. Pourriez-vous me donner un peu plus de détails sur cette proposition, s'il vous plaît?

M. Phil Benson: La protection des dénonciateurs était un élément très important lors de nos discussions avec les membres du comité lors de l'étude sur le dernier projet de loi. Il y a un problème dans l'industrie ferroviaire, en ce sens que les dénonciateurs sont congédiés. Donc, peu importe la méthode utilisée pour communiquer des informations à l'entreprise, personne ne signale quoi que ce soit.

Il y a un numéro de téléphone pour communiquer avec le BST, mais, sans vouloir manquer de respect envers le BST, c'est une perte de temps, car le Bureau ne fait que transmettre l'information à Transports Canada. Ce que nous avons proposé, et qui a été accepté à l'unanimité à la Chambre et par le secrétaire parlementaire de l'époque, M. Jean, c'est de créer un numéro 1-800 qui permettrait à nos membres de communiquer directement avec la sécurité ferroviaire pour signaler des problèmes où qu'ils soient sur le réseau. Ils seraient ainsi les yeux et les oreilles des inspecteurs. Plutôt que de confier cette responsabilité à Transports Canada, la création d'un numéro 1-800 a été confiée aux diverses sociétés ferroviaires dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité et ce sont elles qui en sont responsables.

Donc, essentiellement, nous avons proposé la création de ce numéro en 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 et 2016. Il aurait suffi de créer ce numéro et de dire aux membres de l'utiliser pour signaler des problèmes. Mais cette responsabilité a été confiée aux sociétés ferroviaires dans le cadre de leur SGS et elles en ont le contrôle.

Vous parlez d'examiner la loi. Ce sont tous ces petits éléments qui ont été mal attribués dans le cadre de cette loi. Mais, c'est le mieux que nous pouvions faire dans les circonstances.

M. Brian Stevens: J'aimerais ajouter une chose. Il existe un numéro 1-800 vers un poste sécurisé. Lorsqu'un appel est fait, il faut peu de temps à la société ferroviaire pour savoir qui a fait l'appel, puisque — comme l'a souligné Phil — elle sait, selon l'horaire établi, qui travaille dans la région ciblée, qui sont les membres des équipes de train et qui sont les employés sur le terrain.

Nous avons consulté Transports Canada et grâce à la collaboration du ministère, nous avons découvert qu'une méthode très efficace consiste à nommer des coordonnateurs nationaux au sein de chaque société ferroviaire. Ces employés sont responsables de prendre note des informations transmises et de communiquer avec les inspecteurs de Transports Canada. Donc, ils valident l'information et peuvent ainsi déterminer s'il est justifié de communiquer avec le ministère ou d'envoyer du personnel sur les lieux. Cette méthode a déjà fait ses preuves. Par exemple, à Lethbridge, des fissures décelées sur des wagons à grain avaient été remplies de calfeutrage et peintes afin que les wagons puissent...

Heureusement, grâce à la confiance... Comme quelqu'un l'a souligné plus tôt, il faut qu'il y ait un certain niveau de confiance. Nos membres doivent faire confiance à Transports Canada et à la protection des dénonciateurs. Eux aussi veulent des chemins de fer sécuritaires.

M. Gagan Sikand: Combien de temps me reste-t-il, madame la présidente?

La présidente: Il vous reste trois minutes.

M. Gagan Sikand: D'accord.

Pourriez-vous nous donner plus de détails sur les mesures de protection que nous devrions adopter pour protéger les dénonciateurs?

M. Brian Stevens: Pour le moment, ça ressemble beaucoup aux règlements; c'est entre les mains des sociétés ferroviaires. Nous devons donc nous fier aux syndicats si jamais il y a des représailles. Ce qui est bien, c'est que lorsqu'une société ferroviaire sait qui a signalé un problème, habituellement, elle n'attend pas plusieurs semaines avant de réagir. Elle intervient rapidement. Nous pouvons donc intervenir nous aussi.

M. Phil Benson: À mon avis, le libellé de la loi concernant le numéro 1-800 convient. On parle notamment de non-divulgaration et de confidentialité. Mais, encore une fois, au moins dans notre autre division, les dirigeants communiquent avec Transports Canada. Je voulais simplement que vous le sachiez. S'il y a un problème, ils communiquent avec Transports Canada essentiellement pour protéger le dénonciateur. Au moins, Transports Canada offre une certaine protection que nous n'avons pas avec les sociétés.

• (1640)

Mme Christine Collins: J'aimerais simplement ajouter que le principal problème, c'est la peur. Si les dénonciateurs ne sont pas suffisamment protégés ou que les mesures de protection ne sont pas assez claires, les travailleurs ne signaleront pas les problèmes ou le fait que l'entreprise prend des raccourcis, par exemple, car ils savent qu'ils vont perdre leur emploi. Il est essentiel d'avoir un numéro de téléphone que les travailleurs peuvent utiliser pour signaler les violations de sécurité et autres raccourcis sans craindre de perdre leur emploi. Sinon, les choses ne changeront pas.

M. Gagan Sikand: Merci.

Je n'ai pas d'autres questions.

La présidente: D'accord.

Madame Block, vous avez la parole.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Je me joins à mes collègues pour vous souhaiter la bienvenue. Je vous remercie pour votre témoignage. J'ai beaucoup de questions à vous poser et je ne crois pas que les six minutes dont je dispose suffiront. Lorsqu'on parle de sécurité publique, on parle également de la sécurité des travailleurs de l'industrie.

J'aimerais revenir à la gestion de la fatigue, même si j'aimerais vous interroger sur l'utilisation de dispositifs télécommandés.

Brièvement, vous avez dit que le système fonctionne en milles. Depuis combien de temps ce système est-il en vigueur?

M. Don Ashley: Depuis probablement 75 ans, à mon avis. Je travaille au chemin de fer depuis 31 ans et ce système était en vigueur bien avant mon arrivée.

Mme Kelly Block: Pourquoi est-il demeuré en vigueur depuis si longtemps?

M. Phil Benson: Je peux vous répondre. L'isolement pour les membres des équipes de train peut paraître différent ou unique comparativement aux conducteurs de grands routiers ou aux pilotes, mais ce n'est pas le cas. Le mille est un peu l'unité normalisée, car il est mesurable, tant pour l'entreprise que pour les employés. Ce n'est pas unique au chemin de fer; le mille est simplement l'unité normalisée dans l'industrie du transport.

Ce n'est pas unique au chemin de fer; c'est la même chose dans les autres secteurs.

Mme Kelly Block: D'accord.

Vous avez parlé de règlements adoptés dans le transport routier et le transport aérien. Quels sont les obstacles à l'adoption des différents systèmes de plages horaires proposés pour le secteur du transport ferroviaire?

M. Phil Benson: La réponse est simple: les compagnies n'en veulent pas.

Lisa Raitt était la ministre lors de la dernière réunion à laquelle on fait référence. À l'époque, nous avons tenté de régler le problème de la durée des journées de travail, mais ça n'allait nulle part, car les compagnies ne voulaient pas en discuter. La ministre Raitt a mandaté Transports Canada pour mettre en place un tel système, car elle avait compris qu'il était insensé que les employés travaillent des journées de 16, 18 ou 20 heures. Le ministre des Transports a le pouvoir de changer la situation, pas pour tous les problèmes liés à la fatigue, mais il a ce pouvoir. Inutile de vous dire que, puisque les compagnies ne voulaient pas d'un tel système, rien n'a été fait.

Il faudrait, disons, l'intervention du Comité.

Mme Kelly Block: En octobre 2015, dans le cadre de négociations avec ses 450 ingénieurs américains, le CP a annoncé qu'il avait éliminé le système salarial basé sur la distance et qu'il l'avait remplacé par un cycle standard comprenant deux jours de congé consécutifs et des taux horaires.

Pourrait-il être adopté au Canada? Ce système pourrait-il apaiser les inquiétudes par rapport à la gestion de la fatigue?

M. Don Ashley: Non.

Nous avons examiné le système en question et il y a bien d'autres choses à dire. Une personne entre au travail pour un quart de 12 heures, et elle n'a aucune idée où elle va. À l'heure actuelle, nos

employés qui travaillent sur appel fonctionnent selon des plages horaires, mais ils savent où ils se rendront et d'où le train revient. Dans ce système, les gens entrent au travail pour un quart de 12 heures, ils ne savent pas où on les enverra, ou peut-être qu'on ne les enverra nulle part, et alors on leur donne une période de repos appropriée, et ils reviennent faire un quart de 12 heures.

Nous n'étions pas d'avis que ce système répondait vraiment à nos besoins. De plus, aux États-Unis, les règles sur les heures de travail sont différentes des nôtres. Ce modèle est basé sur la réglementation américaine. Si nous adoptons un système similaire au Canada, ce serait peut-être une solution, mais ce n'est pas le cas à l'heure actuelle.

• (1645)

Mme Kelly Block: Je veux parler des dispositifs de commande à distance, mais une autre question me vient en tête.

Est-ce que l'industrie ferroviaire canadienne communique avec les Américains pour examiner les pratiques exemplaires et déterminer si l'on souhaite...?

M. Don Ashley: En ce qui concerne l'industrie, nos deux grands chemins de fer sont des chemins de fer internationaux, de sorte que leurs compagnies ont des activités ici et aux États-Unis. Pour notre part, oui, nous avons des homologues là-bas et nous avons des liens avec l'organisation américaine et nous discutons de certaines choses.

En fait, les personnes qui sont chargées de la réglementation à Transports Canada et à la FRA discutent de certaines questions également. Je ne crois pas qu'elles le font assez souvent, car il se passe des choses aux États-Unis que nous ignorons ici.

Mme Kelly Block: D'accord.

Je veux maintenant parler des dispositifs de commande à distance. Je me demande si vous pouvez m'expliquer comment on les utilise actuellement.

M. Don Ashley: Il ne s'agit pas d'une nouvelle technologie, mais elle existe depuis la fin des années 1990 et le début des années 2000. Au départ, elle avait été adoptée afin d'être utilisée dans les gares de triage pour la constitution des trains et pour ce qui était auparavant des activités de triage à butte. Maintenant, il s'agit de triage en palier. Son utilisation s'est étendue à l'extérieur des gares de triage et à d'autres gares de triage pour les industries de triage, et elle n'avait jamais été conçue pour cela. Au départ, elle avait été conçue pour les activités de triage en palier dans des gares qui forment de gros trains de marchandises. Son utilisation s'est élargie depuis, et continue de s'élargir. Le CP a annoncé qu'il utilisera pour toutes les locomotives de ligne et les activités liées aux lignes principales sur ce plan. Cela a des répercussions importantes qui, selon nous, sont négatives.

La présidente: Merci beaucoup, madame Block. Excusez-moi, mais encore une fois, le temps d'intervention a été dépassé d'une minute.

Monsieur Badawey, vous disposez de six minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente. Je remercie également les témoins de leur présence cet après-midi.

Je vais revenir sur un sujet dont M. Phil Benson a parlé durant son exposé, soit l'argent des contribuables qui a été injecté jusqu'à maintenant: plus de 175 millions de dollars ont été utilisés pour consolider ce que d'autres témoins ont décrit comme étant un cadre réglementaire déjà solide et sécuritaire.

Monsieur Benson, pensez-vous que nous devrions faire comparaître d'autres témoins? Si c'est le cas, quelles personnes devrions-nous inviter?

M. Phil Benson: Oh, mon Dieu! Nos représentants de l'entretien ne sont pas ici, car ils sont passablement occupés.

Je crois qu'en plus des personnes qui se sont présentées ici, j'aimerais que des représentants de groupes de défense de l'intérêt public comparaissent. Si l'on prend les gens du transport de marchandises dangereuses par exemple, nous avons des intérêts publics. Si vous voulez de l'information sur les mesures de sécurité, il y a les pompiers et les chefs de police. Nous avons des chefs de service de pompiers et des policiers.

À part cela, il me semble que c'est le même groupe de personnes, car il s'agit d'un secteur très spécialisé.

M. Vance Badawey: Si vous me le permettez, pour préciser...

M. Phil Benson: Oh, et il y a également les municipalités et les groupes communautaires. Excusez-moi.

M. Vance Badawey: Vous voudriez donc essentiellement que nous fassions comparaître aussi des représentants de services d'urgence qui, à vrai dire, sont gérés par les municipalités, qu'il s'agisse de chefs de police, de services d'urgence comme les services ambulanciers et les services d'incendie, ou de groupes du domaine des matières dangereuses, par exemple...

M. Phil Benson: ... et des groupes de défense de l'intérêt public.

M. Vance Badawey: Et des groupes de défense de l'intérêt public. De quels groupes s'agirait-il selon vous?

M. Phil Benson: La meilleure chose à faire, c'est d'examiner la liste des membres du conseil consultatif du ministre des Transports sur le transport de marchandises dangereuses. Ces gens s'y connaissent très bien. Nous avons examiné toutes les questions liées à la tragédie de Lac-Mégantic, aux trains. Je crois qu'il s'agit d'Ernie Wong. Je ne suis pas certain que ce soit le bon nom de famille, mais je vous fournirai l'information.

Il faut que des groupes de défense de l'intérêt public comparaissent devant vous. Il ne devrait pas y avoir que des spécialistes.

• (1650)

M. Vance Badawey: Vous avez parlé également des rapports précédents, et je crois que tous les témoins l'ont fait dans leur exposé. Je pense que la ministre des Transports précédente l'a mentionné en ce qui concerne l'ordre, j'imagine, si on peut dire, qu'elle a présenté à Transports Canada et au Comité. Après, tout s'est arrêté. Aucune autre mesure n'a été prise.

Lorsqu'on parle d'uniformité concernant ce qui existe aujourd'hui dans les secteurs du transport par camion, du transport routier, aérien — et soit dit en passant, je pense que le secteur aérien doit en faire davantage, car une grande partie des recommandations n'ont pas été mises en oeuvre...

M. Phil Benson: Vous avez tout à fait raison.

M. Vance Badawey: ... et cela pourrait très bien faire l'objet de discussions au Comité. Cela dit, à votre avis, qu'est-ce qui explique ce manque d'uniformité? Je ne vois pas d'uniformité entre les secteurs routiers, aériens et ferroviaires: peu importe le transport, la question de la fatigue est un facteur.

Je suis surpris par le manque d'uniformité des règles et des protocoles.

M. Phil Benson: Je vais parler franchement.

Les représentants des chemins de fer vous disent qu'ils ont bâti le pays. En passant, je suis très fier de dire que les Teamsters ont maintenant 108 ans, je crois. Leur organisation existait avant la Confédération. Ils ont eux aussi construit le pays, car ils faisaient fonctionner les trains.

On peut parler des barons des chemins de fer. Ils se présentent ici. Nous pensions que quelque chose avait été fait. En 2011, le Parlement a donné son consentement unanime concernant la question de la fatigue, et absolument rien... Je parie que si l'on suivait la trace de l'ACFC et des groupes de pression jusqu'au CPM, je suis sûr qu'on découvrirait qu'ils ont dit qu'ils ne veulent pas que cela se réalise parce que c'est contraignant et qu'il leur en coûterait de l'argent.

Je pense qu'il est triste qu'un petit groupe ait le pouvoir de dire qu'il n'en veut pas, et que par conséquent, rien ne se produira. Les données scientifiques existent. Je pense que Transports Canada veut que cela se concrétise. C'est la même chose du côté des parlementaires. Nous voulons que cela se fasse, mais rien n'a été fait. Cela n'est pas arrivé qu'une seule fois: je sais qu'au cours des 15 dernières années, à quatre reprises, la Chambre et le Sénat ont été de notre côté, à 100 %. Je sais que plus tard, la ministre s'est rangée de notre côté, et c'est resté en plan.

C'est très frustrant, car le problème ne disparaîtra pas. Des gens se blessent. D'autres tombent malades. Cela entraîne des coûts pour les soins de santé. C'est carrément inacceptable, et je crois qu'il est temps d'agir. La dernière fois, M. Sikand a posé une question des bureaucrates, qui sont venus. Il a dit qu'il faut régler cela. Pourquoi le problème n'est-il pas réglé? Ils continuent à venir ici et à se demander pourquoi ce n'est pas réglé. C'est la seule réponse que nous avons.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Benson.

Le présidente: M. Stevens essaie de dire quelque chose.

M. Vance Badawey: Allez-y.

M. Brian Stevens: J'ai un très bref commentaire à faire. Lorsqu'il est question de la gestion de la fatigue, je veux aussi examiner les règles sur la sécurité des wagons, entre autres choses, où l'on retrouve presque le même genre de dynamique.

M. Vance Badawey: Si vous me permettez d'intervenir, je vous amènerais — ou il pourrait s'agir de M. Arseneau, d'ailleurs — vers autre chose également, concernant là où, je crois, vous voulez en venir. S'agit-il également de l'entretien et de l'uniformité sur ce plan?

M. Brian Stevens: En ce qui concerne la sécurité des wagons, nous pouvons voir à quel point c'est différent. Dans l'industrie du transport aérien, lorsqu'un mécanicien dit « cet avion ne décollera pas, car les roulements du train avant ne sont pas en bon état », savez-vous ce qui se produit? L'avion ne décollera pas. Savez-vous ce qui se passe lorsque le mécanicien dit qu'il faut changer d'avion? Tout le monde dit « d'accord ». Lorsqu'il dit que le train avant est usé, tout le monde dit « d'accord ». Dans l'industrie ferroviaire, nous pourrions avoir un superviseur de première ligne qui, hier, travaillait dans un 7-Eleven, mais qui est maintenant superviseur et qui a, selon le Règlement sur la sécurité des wagons, les pouvoirs de renverser ma décision selon laquelle il n'est pas sécuritaire d'utiliser tel wagon.

Heureusement, nous n'avons pas vu beaucoup de cas où les déraillements ont été causés par des problèmes liés à l'entretien des locomotives et des wagons, mais je crois qu'il y en aura de plus en plus. Les chemins de fer misent tellement sur la technologie — les détecteurs de roues chaudes ou froides, les détecteurs en voie —, mais je pense que la personne la mieux placée pour examiner un wagon, c'est un mécanicien.

M. Vance Badawey: Monsieur Arseneau.

La présidente: Allez-y très brièvement, monsieur Arseneau.

[Français]

M. Pierre Arseneau: Je vais répondre à cette partie de la question.

On dit que les accidents ne se sont pas produits à cause de l'entretien, mais c'est tout le contraire dans le cas de Lac-Mégantic. Il faut comprendre que la locomotive qui a pris feu avait subi une modification parce qu'elle perdait de l'huile et qu'une pièce avait été remplacée par la mauvaise, comme j'ai expliqué tantôt, parce qu'on voulait gagner du temps et sauver de l'argent. L'entretien est donc l'élément important pour éviter les accidents. Je suis tout à fait d'accord avec la remarque voulant que l'avion ne décollera pas, mais que le train, dans plusieurs cas, surtout dans le cas de petites entreprises, roulera quand même à n'importe quel prix. Bien sûr, le le CN et le CP ont les moyens d'avoir des inspecteurs si bien qu'en cas d'accident, des gens peuvent se présenter sur place, mais les petites entreprises sont laissées à elles-mêmes. Si, en plus, on les dérègle, c'est clair qu'il y aura de sérieux problèmes d'entretien.

• (1655)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Arseneau.

Monsieur Badawey, votre temps est écoulé.

Madame Watts, vous disposez de six minutes.

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): Merci beaucoup.

Je vous remercie de votre présence. J'aimerais parler de deux sujets. Il y a tout d'abord les inspecteurs. D'après ce que j'ai entendu, et veuillez me corriger si je me trompe, mais on n'embauche aucun inspecteur en ce moment. Est-ce exact?

Mme Christine Collins: C'est exact.

Mme Dianne L. Watts: Et il y a un gel d'embauche présentement, n'est-ce pas?

Mme Christine Collins: C'est exact. Il y a un gel d'embauche parce qu'au cours des deux dernières années, Transports Canada a utilisé des fonds destinés au fonctionnement pour les salaires. Le Conseil du Trésor lui a dit de régler les choses concernant l'enveloppe salariale. C'est la situation actuelle.

Le sous-ministre a envoyé de la correspondance à cet égard. Le Conseil du Trésor a envoyé une personne du domaine des finances à Transports Canada pour s'assurer que les fonds salariaux sont versés au niveau auxquels ils sont alloués.

Mme Dianne L. Watts: D'accord. Ensuite, le budget a été réduit de 21 %, comme vous l'avez dit.

Je veux parler des conséquences qui découlent du manque d'inspecteurs. Nous avons discuté... et en tant qu'ancienne maire d'une collectivité par laquelle des marchandises dangereuses passent, je veux que les choses se règlent.

Je vous remercie de vos observations sur les inspections non prévues et périodiques, car je conviens que, lorsqu'un organisme

s'autoréglemente, bien des choses peuvent se produire. À cet égard, comment vont les choses sur le terrain?

Mme Christine Collins: Sur le terrain, on se concentre exclusivement sur les vérifications des SGS. Les inspecteurs passent de moins en moins de temps à faire des inspections imprévues et de la surveillance.

En principe, l'industrie ferroviaire comprend deux groupes d'employés: les vérificateurs et les inspecteurs. Toutefois, compte tenu des mesures que le gouvernement précédent a prises, les inspecteurs font maintenant des vérifications. On se concentre sur les vérifications des SGS au fur et à mesure que les compagnies utilisent des SGS. À moins qu'ils trouvent un problème, c'est vraiment un exercice sur papier.

Mme Dianne L. Watts: C'est vrai, car j'aurais cru que l'inspecteur doit en fait aller sur les lieux et faire l'inspection. Des représentants de Transports Canada ont comparu devant le Comité, lors de la réunion précédente il me semble, et j'essayais d'examiner cela en profondeur et d'en discuter. Cela correspond à ce que vous dites.

Je veux revenir sur un autre sujet, soit le numéro 1-800 pour les dénonciateurs. Je crois vous avoir entendu dire qu'en quelques minutes, les compagnies ferroviaires peuvent savoir qui a fait un appel. Il me semble que cela va à l'encontre du but visé, c'est-à-dire que les dénonciations se fassent de façon anonyme. Il doit y avoir un autre mécanisme pour transmettre l'information, autre chose qu'un numéro 1-800, s'il ne faut que quelques minutes à une compagnie ferroviaire pour trouver la personne et la congédier, n'est-ce pas?

Encore une fois, à quoi cela ressemblerait-il avec des mesures législatives sur les dénonciateurs? Je pense que tout le monde est du même avis, en ce qui concerne la sécurité.

Est-ce que quelqu'un veut...?

M. Jerry Dias: C'est intéressant, car...

Permettez-moi de changer de sujet un instant. Selon la Loi sur la santé et la sécurité au travail, les travailleurs ont le droit de refuser de faire un travail non sécuritaire, et la loi les protège, de sorte que leur employeur ne peut pas prendre des mesures disciplinaires à leur égard. Si, en fait, une personne qui a un bon dossier refuse soudainement de faire un travail non sécuritaire et que l'employeur prend des mesures qui durent quelques jours ou quelques semaines, il n'est pas très difficile pour un inspecteur, une personne de l'extérieur, de vérifier s'il y a une corrélation claire.

Je pense qu'il faut vraiment qu'il y ait d'abord des mesures de protection, et évidemment, il faut que ce soit surveillé par Transports Canada. Je crois que cela en fait partie.

• (1700)

M. Phil Benson: Le numéro 1-800 et la protection des dénonciateurs dont nous avons parlé font partie des systèmes de gestion de la sécurité que les compagnies ferroviaires contrôlent. Ce que nous disons...

Mme Dianne L. Watts: Il faut les retirer de là.

M. Phil Benson: ..., c'est qu'il y a toutes sortes d'éléments que nous devons retirer du SGS et confier au gouvernement, car si une compagnie ferroviaire essaie de prendre des mesures disciplinaires à l'égard d'un de ses employés, ce n'est pas quelque chose qui se réglera devant le CCRI; c'est le gouvernement qui lui dira alors qu'elle ne peut pas faire cela.

Mme Dianne L. Watts: Oui, donc il s'agit de le transférer. Cela me semble tout à fait logique.

Ma prochaine question...

La présidente: Est-elle brève? C'est que votre temps est écoulé.

Mme Dianne L. Watts: Elle porte sur le protocole actuel qui s'applique au transport de marchandises dangereuses qui se fait en traversant des collectivités. J'ai entendu dire que cela devrait se faire en temps réel. Je crois comprendre que les unités des matières dangereuses ou le service d'incendie auront cette information ou l'obtiendront, et je ne crois pas que ce soit en temps réel...

M. Phil Benson: Vous avez raison: ce n'est pas en temps réel.

Mme Dianne L. Watts: Non, ce ne l'est pas.

Quel serait le mécanisme à mettre en place? S'activerait-il dès le départ ou avertirait-on les localités, le long du parcours, du passage de ces marchandises dans tant de temps?

M. Don Ashley: Le transporteur en est déjà capable. Il suit chaque train en temps réel. Quand le train traverse une localité, il se fie à ses lecteurs. Il s'agit simplement, ensuite, de communiquer ces renseignements à la localité ou à la personne compétente.

Mme Dianne L. Watts: C'est possible, mais pas en temps réel.

M. Don Ashley: Oui, mais on pourrait l'y obliger. Si on l'y obligeait, il le pourrait.

Mme Dianne L. Watts: Il faudrait donc modifier la loi. Bon.

M. Brian Stevens: À ce sujet, rapidement, si s'appliquer à la communication de ces renseignements aux municipalités, c'est excellent, nous devrions nous attacher à ce que les trains roulent sans danger et à ce que les wagons ne déraillent pas.

La présidente: Merci.

Madame Duncan, vous disposez de trois minutes.

Mme Linda Duncan: Je tiens d'abord à remercier M. Benson qui nous a vivement conseillé d'entendre aussi des groupes communautaires. J'en ai recommandé six ou sept et je vais défendre cette position, si nous en discutons. Il faut absolument entendre la Fédération canadienne des municipalités et les Premières Nations aussi; cela fait beaucoup d'intéressés.

Jusqu'ici, la réglementation du transport ferroviaire s'est discutée, avouons-le, surtout entre l'industrie ferroviaire et le gouvernement et, assez souvent aussi, avec les travailleurs, ce qui est bon. Cependant, on en a exclu les victimes de ces déraillements.

Revenons aux propos de Mme Collins sur l'application inadéquate de la loi, en raison de la multiplication par trois et, bientôt, par 10, du transport ferroviaire du pétrole. Ce n'est plus que du grain, des billes de bois, des automobiles ou n'importe quoi d'autre, mais c'est désormais un secteur industriel qui présente un risque notable.

Avez-vous constaté que votre travail est plus difficile et que vous avez besoin d'une formation plus intensive? Avez-vous l'impression d'avoir besoin d'un ensemble différent de compétences, vu la mutation du secteur?

Mme Christine Collins: Cela serait très vrai, mais il y a plus. À la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada, on est passé d'une culture que je qualifierais de

spécialistes à une de généralistes, en s'intéressant désormais à plusieurs moyens de transport. Les inspecteurs des marchandises dangereuses ne sont plus des spécialistes du chemin de fer ou du transport aérien. Les marchandises dangereuses le sont, peu importe le moyen de transport. Ce n'est manifestement pas notre point de vue.

Cette transformation s'opère de façon très problématique. Quand on remplace les spécialistes par des généralistes, on sait qu'on obtiendra des résultats pitoyables.

Mme Linda Duncan: J'ai hérité de ce nouveau dossier depuis les dernières élections, et il est épais. Comme vous le savez, l'industrie ferroviaire est elle-même complexe, et il m'a fallu du temps pour déterminer le nombre d'acteurs. J'ai hâte d'entendre aussi le Bureau de la sécurité des transports, parce que les autres secteurs industriels n'en ont pas vraiment l'équivalent. Un groupe arrive sur les lieux de l'accident et fait son enquête; l'autre fait de même et porte peut-être des accusations.

En votre qualité de responsables de l'application de la loi pour le compte du public, pensez-vous posséder, pour cette tâche, suffisamment de pouvoirs ou constatez-vous que vos pouvoirs sont entravés par les responsables de l'application de la loi qui, à l'administration centrale, ne sont pas nécessairement formés à cette tâche?

• (1705)

Mme Christine Collins: Je vais essayer de répondre. À Transports Canada, un groupe est effectivement chargé d'appliquer la loi. Les inspecteurs en ont longtemps fait partie et ils formulaient les recommandations ou donnaient le feu vert et se présentaient devant les tribunaux. Actuellement, le processus se déroule en deux étapes et, encore une fois, l'application de la loi s'apprête à viser plusieurs moyens de transport, mais le ministère les considère comme les spécialistes de l'application de la loi.

Le Bureau de la sécurité des transports a un rôle d'enquêteur, mais il ne possède absolument aucun pouvoir. Il formule des recommandations. Son rôle est donc de signaler ce qui est anormal, de désigner une solution, d'indiquer comment l'appliquer, puis de confier le dossier à Transports Canada, l'organisme de réglementation. Ça aussi, c'est mauvais. Le Bureau de la sécurité des transports a vraiment besoin de pouvoirs pour corriger les anomalies qu'il constate.

Mme Linda Duncan: M. Teeter peut-il ajouter quelque chose?

M. Michael Teeter: Dans sa déclaration préliminaire, Christine l'a dit, mais il importe beaucoup que le ministre donne le ton. Les lois donnent des pouvoirs pour que les délégués du ministre, les inspecteurs, agissent, commandent la circonspection, quoi que ce soit. Cependant, si les inspecteurs et leurs supérieurs craignent d'être contredits ou craignent que les mesures qu'ils décideront ne soient suivies de réactions politiques, ils cesseront d'agir ou s'inquiéteront de ce qu'ils sont censés faire.

Les signaux qui viennent d'en haut doivent être clairs, et ça fait un bon bout de temps qu'ils ne le sont plus. Ça pourrait changer, parce que nous avons un nouveau gouvernement.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Teeter.

Monsieur Berthold, vous disposez de six minutes.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci, madame la présidente. Je vais partager mon temps avec Mme Block.

Comme Mme Watts et M. Badawey, j'ai aussi été maire de ma communauté, soit à Thetford Mines. Je suis persuadé qu'on obtient de la bonne information quand on parle directement aux gens qui travaillent sur le terrain. Messieurs, plus tôt, j'ai été un peu estomaqué quand vous avez parlé des lanceurs d'alerte et des congédiements.

Est-ce que vos syndicats ont recensé le nombre de griefs, de congédiements ou de mesures disciplinaires prises à l'endroit des lanceurs d'alerte? Vous pouvez répondre à tour de rôle. J'aimerais avoir un portrait de la situation pour tenter d'obtenir l'heure juste sur ce qui se passe sur le terrain. C'est un volet important à propos de ce que vous dites aujourd'hui.

[Traduction]

M. Don Ashley: J'ignore si je peux donner le nombre total de lanceurs d'alerte visés par des mesures disciplinaires, mais je peux vous affirmer que c'est ce qui se passe et que ces mesures disciplinaires ne sont pas rattachées à l'alerte qu'ils ont lancée. Elles sanctionnent des gestes faits le lendemain ou une succession de gestes. Ces employés sont désormais dans la mire et on scrute toutes leurs actions.

M. Phil Benson: Lorsque nous avons fait les modifications de 2011, il fallait, comme toujours, avoir une icône. La nôtre était notre camarade McDavid, congédié pour avoir mal noué les lacets de ses bottes. Employé modèle tant qu'il n'a pas été représentant syndical, il s'est fait, ensuite, tout d'un coup, reprocher telle ou telle omission. Ça a été cumulatif. Bien sûr, on l'a réintégré dans son emploi. Le grief nous a coûté cher. Quand un congédiement est motivé par des lacets mal noués, vous voyez tous le genre de régime qui règne sur place.

M. Brian Stevens: Du point de vue d'Unifor, d'un point de vue mécanique, si quelqu'un appelle Transports Canada concernant Bredenburg ou Melville, en Saskatchewan, vous devez savoir qu'il ne se trouve là-bas qu'un ou deux employés. Il faut que ce soit l'un des deux.

Les événements récents de Lethbridge découlent d'un signalement que nous avons fait à Transports Canada. Trois de nos membres de Lethbridge ne travaillent plus. Une procédure de grief est en cours. Comme Don l'a dit, ils n'ont pas été congédiés pour avoir lancé l'alerte mais pour ne pas avoir réussi un test de compétence dans un poste de responsabilité technique, faute d'avoir complètement remonté le curseur de leur fermeture éclair. De telles choses arrivent. Nous examinons le système et les machinations, mais ce n'est pas difficile à comprendre.

• (1710)

[Français]

M. Luc Berthold: Monsieur Arseneau, en terminant, j'aimerais savoir s'il y a eu des cas similaires dans votre syndicat.

M. Pierre Arseneau: Je n'ai pas d'exemple récent, mais on remarque que les gens n'ont pas le sentiment que le système est étanche, particulièrement si on est dans une structure où les gens vont communiquer verbalement. Même s'ils n'appelaient pas directement la compagnie, sachant que c'est une structure mise en place par celle-ci, les gens seront évidemment très méfiants. De toute façon, cela ne sera pas efficace.

Il faut mettre en place un système vraiment étanche afin que les gens aient un sentiment de confiance qui soit à toute épreuve. Sinon, on perd notre temps.

M. Luc Berthold: Merci.

M. Pierre Arseneau: Je n'ai pas d'exemple à vous fournir.

[Traduction]

M. Don Ashley: Si vous permettez une petite précision concernant les mesures disciplinaires. Ces dernières années, sous l'influence des États-Unis, des changements sont survenus dans la gestion du chemin de fer. Avant, on appliquait un régime de mauvais points pour les mesures disciplinaires. Si, un jour, vous écopiaiez de 5 mauvais points, puis encore, un mois plus tard, pour les mêmes motifs, ces 10 mauvais points que vous pouviez avoir accumulés vous valaient automatiquement 30 jours de suspension. La fois suivante, 60 jours. Le fautif est chanceux de s'en tirer avec la suspension seulement, sans congédiement.

Nous avons tous une famille à nourrir. Personne ne peut prendre une décision pour rester 30 jours non rémunéré à la maison. C'est ce qui arrive. Cette culture de la peur nuit à la sécurité.

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block: Revenons aux observations faites sur l'approche intermodale ou multimodale du transport des marchandises dangereuses. Compte tenu des propos de M. Stevens, avant son rappel de la nécessité d'éviter les déraillements, pourriez-vous expliquer les lacunes de l'approche multimodale? Si vous avez les bons systèmes, les bons règlements et une bonne surveillance pour chaque moyen de transport, l'approche devrait différer selon le moyen de transport, si j'ai bien compris.

M. Brian Stevens: Vous avez bien compris, mais je laisserai Christine le soin de répondre la première.

Mme Christine Collins: Je parlais des inspecteurs des marchandises dangereuses. Le problème est qu'ils sont le produit de leur environnement. Certains connaissent bien le transport aérien. D'autres, le transport ferroviaire, et d'autres encore, le transport maritime. Mais un groupe homogène d'inspecteurs de marchandises dangereuses multimodales s'occupe, tel jour, des chemins de fer, le lendemain de transport aérien. Il suivra deux jours de formation, s'il est chanceux, parce que Transports Canada a aussi sabré dans la formation. Voilà comment se font les inspections.

Je veux dire que les inspecteurs de marchandises dangereuses transportées par chemin de fer devraient faire partie de l'équipe d'inspection de la sécurité ferroviaire. Ils ne devraient pas appartenir à une section totalement différente, ne pas être spécialistes des marchandises dangereuses transportées par chemin de fer dans le cadre de l'inspection. Voilà le problème posé par l'inspection multimodale.

Je suis sûre que les utilisateurs préféreraient un spécialiste des marchandises dangereuses transportées par chemin de fer plutôt qu'un inspecteur de lignes de chemin de fer dont les antécédents sont dans l'aviation et dont l'expérience provient aussi de l'aviation.

• (1715)

La présidente: Merci beaucoup, madame Collins.

Monsieur Massé.

[Français]

M. Rémi Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie encore une fois les témoins d'avoir accepté de se présenter à cette rencontre. Je l'apprécie grandement.

Je représente une circonscription du Bas-St-Laurent et de la Gaspésie et les citoyens sont très préoccupés par l'ensemble des éléments touchant la sécurité ferroviaire. Le vérificateur général avait déposé son rapport à l'automne 2013 dans lequel il faisait une série de recommandations. Le gouvernement précédent s'était engagé à s'assurer que l'ensemble de ces recommandations seraient mises en oeuvre dans un plan d'action qui était prévu d'ici 2016.

J'aimerais vous entendre sur le progrès qui a été réalisé dans le contexte de ce plan d'action.

[Traduction]

M. Brian Stevens: Dans le sillage du rapport, on a créé plusieurs groupes de travail. Certains ont fait des progrès, d'autres non et d'autres, encore, ont été dispersés.

La mise en marche de ces activités promet d'être irritante. Cela fait maintenant deux ans et demi à trois ans qu'on gère la lassitude. Les messages incompris remontent probablement à quatre ans. Beaucoup de groupes de travail sont dans cette situation, mais il n'y a pas d'urgence.

Je pense que ça nous ramène à la remarque de Don, selon laquelle le comité consultatif ne s'est pas réuni depuis le printemps de 2015. Il n'y a pas d'urgence. La cause est là, je pense.

Comme mes amis à gauche l'ont dit, le ministre doit prendre fermement position. Le reste s'ensuit. Les comités consultatifs se reconvoquent, les groupes de travail acceptent des missions. Il semble seulement que, aujourd'hui, il n'y a pas d'urgence.

M. Phil Benson: En ce qui concerne les marchandises dangereuses, nous faisons partie de la plupart des conseils consultatifs et de beaucoup de comités qui ont existé et qui existeront.

Mais, encore une fois, sur les nombreuses questions soulevées, par exemple l'accès direct aux renseignements par les municipalités, la réponse a été négative. Beaucoup de bon travail a été accompli. Nous avons encore des comités actifs. Je trouve étonnant que, après un accident, les résultats se fassent attendre trois ou quatre ans ou deux ou trois ans. C'est scandaleux. Hinton, n'est-ce pas il y a 40 ans?

Nous n'avons pas encore réglé le problème de la lassitude. Il semble seulement que, dans cette industrie, ça prend beaucoup de temps. Après le 11 septembre, on a eu recours à mes services. Ça a été une période difficile. Il n'a pas fallu 15 ans pour accomplir quelque chose, mais, pour être honnête, le point final de cette histoire n'a été mis qu'il y a deux ans et demi.

Pour résoudre les problèmes dans d'autres secteurs, nous semblons vraiment obtenir l'adhésion de l'industrie pour ensuite agir. Ici, rien. Voilà pourquoi j'espère que votre comité, son personnel et les députés pourront collaborer, comme je l'ai fait, antérieurement. Je pense que nous avons rencontré jusqu'ici huit d'entre vous.

J'espère que votre personnel et vous pourrez vous réunir et discuter, parce que votre comité a vraiment beaucoup de pouvoirs, si je me fie à mon expérience des comités antérieurs. Nous pourrions donner suite à vos recommandations et les réaliser.

Il faut simplement que ça se fasse. Ce n'est pas seulement une question de lassitude. Ce n'est pas seulement les inspecteurs. C'est l'industrie elle-même. Nous devons aider ces sociétés ferroviaires à

entrer dans le XXI^e siècle. Nous pouvons et devrions faire mieux, et il me tarde de collaborer avec vous pour parvenir à ce résultat.

La présidente: Monsieur Massé, il vous reste deux minutes.

M. Rémi Massé: Je voudrais céder mon temps à M. Fraser.

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Nous n'avons pas discuté de l'utilisation des enregistreurs de conversations et des enregistreurs vidéo à bord des locomotives, qu' recommandés, en 2012, le Bureau de la sécurité des transports après le déraillement de Burlington. Il avait recommandé d'en rendre installation obligatoire.

Les travailleurs et les collectivités seraient-ils plus en sécurité? Comment la mise en oeuvre de cette recommandation se déroule-t-elle?

M. Phil Benson: D'abord, rappelons simplement que trois membres du syndicat ont perdu la vie dans cette tragédie.

L'emploi de l'enregistreur des données du voyage, l'EDV, est un problème non réglé. Nous avons un comité de travail, et sachez qu'il a conclu que cet enregistreur ne contribuerait aucunement à la sécurité et que, au fond, il répondait à un souhait du BST. C'est très intéressant, parce que M. Stevens en a aussi été le témoin. Je dois vous dire que le directeur général de la Sécurité ferroviaire de l'époque nous a dit que le contentieux des Transports, celui du BST et Justice ont tous dit de simplement mettre l'enregistreur sur les rails.

Pour nous, sur le plan de la vie privée et sur le plan constitutionnel, il n'en est pas question. Actuellement — il parlera de l'étude — des négociations se poursuivent entre la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada et la compagnie. La Conférence a dit que si c'était seulement pour répondre aux objectifs du BST, il y a une solution. La position de la compagnie est qu'elle veut utiliser l'enregistreur pour surveiller les employés et, d'après nous, pour leur imposer des mesures disciplinaires. Vous pouvez donc parler de l'étude, mais c'est là que ça achoppe. Les compagnies ne veulent pas consacrer 8 millions de dollars à l'installation d'un dispositif et nous traiter comme les pilotes, avec la même protection. C'est là que ça achoppe.

● (1720)

M. Don Ashley: Je ne peux pas vraiment parler de l'étude, en raison de ma situation d'observateur pour le BST. Une étude se déroule en ce moment même sur la sécurité. Je peux vous dire que notre position est que nous ne nous opposons pas à l'installation des enregistreurs de conversations et des enregistreurs vidéo ni à leur exploitation sous le régime des mesures de protection qu'accorde actuellement la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Nous craignons que lorsque les bandes seront communiquées au transporteur pour visionnement et contrôle de la conformité, ça créera des risques pour la sécurité et mettra en place, dans les locomotives, la loi du silence. J'ai parlé des craintes de nos membres relativement au signalement des problèmes de sécurité. La caméra se concentrera sur eux. Elle les enregistrera 12 heures par jour. Elle les détournera de leurs tâches. Ils ne communiqueront pas avec leurs collègues, de crainte que tout soit enregistré. Ce sera *Big Brother*. Tout sera enregistré, et le patron le visionnera toute la journée.

La présidente: Merci, monsieur Ashley. Votre temps est de nouveau écoulé.

Madame Duncan.

Mme Linda Duncan: Brièvement, j'aimerais utiliser mon temps pour examiner le point suivant, madame la présidente, car je suis quelque peu préoccupée par le fait que nous avons fait un certain nombre de demandes aux autorités gouvernementales pour obtenir des renseignements pertinents, sans toutefois avoir reçu de réponses, il me semble. J'ai notamment demandé accès aux analyses de risque effectuées et au rapport d'évaluation du risque. En outre, j'ai posé des questions sur le système de gestion de la sécurité du CN et du CP pour toutes les lignes de l'Alberta. J'ai réclamé toute une liste de renseignements: l'application de la politique de conformité; une liste des employés chargés de l'application indiquant s'ils travaillent à temps plein ou à temps partiel et quelles sont leurs qualifications, leur description de tâches et leur formation; une répartition du temps accordé à la vérification des documents et aux inspections sur place; ainsi que le rapport Faust. Je me demande si le greffier peut assurer le suivi à cet égard, car je pense que ces renseignements seront très importants dans la préparation de notre rapport final.

Il y a beaucoup d'information dans ce dossier. Quand j'ai recommandé cette étude, j'ai proposé que les quelques jours dont nous disposons... Eh bien, notre comité a tant à faire, en plus de l'infrastructure, que c'est très difficile.

Je tiens simplement à dire à quel point j'apprécie le calibre des témoignages de ces témoins. Cela nous donne beaucoup de matière à réflexion. Cependant, je me demande si j'ai eu le bon message en comprenant qu'une bonne partie des recommandations que vous avez formulées aujourd'hui ont été faites à maintes reprises par le passé. Ai-je bien compris que vous souhaitez qu'on agisse plus promptement dans ces dossiers et que vous considérez que toutes les parties prenantes devraient être à la table quand nous formulerons nos recommandations?

M. Phil Benson: Je pense que le mécontentement que les membres de Teamsters Canada et moi-même éprouvons vient du fait que j'ignore ce que nous devons faire de plus. Pour être direct, nous n'avons jamais entendu parler d'un vote de vive voix à la Chambre et au Sénat au cours de la législature précédente. Cela ne s'est jamais produit; nous devons donc, de toute évidence, faire en sorte que cela se fasse. Quand le Parlement a parlé, quand le Comité a parlé, quand l'ancien ministre a parlé... Le ministre Lapierre vient de mourir. Au cours de son éloge funèbre, j'ai souligné le rôle important qu'il a joué en imposant des heures de services aux camionneurs.

Combien de fois devons-nous comparaître? Ce n'est pas nous qui bloquons le processus et ce n'est de toute évidence pas vous non plus; il ne reste plus qu'une partie qui puisse l'arrêter. Bien franchement, quand est-ce que quelqu'un va se mouiller et décider d'agir et de mettre le holà? Les travailleurs ne vont pas causer leur propre mort. Nous allons déterminer le fardeau au chapitre des coûts de santé, nous allons évaluer la situation et la corriger. Nous savons exactement ce qui ne va pas. Des rapports ont déjà été publiés; lisez-les. Nous devons agir. Ce qui me fâche, ce n'est pas de revenir encore et encore. Je reviendrai dans les 10 prochaines années s'il le faut, mais nous admettons tous qu'il y a un problème. Nous y avons tous été confrontés, nous l'avons tous supporté. Il faut agir.

• (1725)

M. Brian Stevens: Si vous me permettez d'intervenir, je dirais, d'un point de vue personnel, que nous sommes aussi des travailleurs ferroviaires et que nous vivons dans les communautés. Chaque fois qu'un déraillement ou qu'un incident ferroviaire survient dans une communauté, les gens se tournent vers nous pour obtenir des réponses.

Vous devez comprendre que, comme je l'ai fait remarquer plus tôt, notre taux de fer sanguin est très élevé. Nous sommes les défenseurs, les chantres du chemin de fer, mais comme notre frère Benson l'a souligné, il faut agir.

Mme Dianne L. Watts: Pour votre information, je ne vais pas me mouiller. Je suis très bien comme cela, merci.

Une voix: Avez-vous regardé ce qu'il y a dans l'eau dernièrement?

Mme Dianne L. Watts: Pour votre information...

M. Phil Benson: Le problème n'est jamais venu d'un manque d'action du Comité. Je peux vous dire, après avoir témoigné pendant toutes ces années devant le Comité, que ce n'est pas lui qui n'agit pas.

La présidente: Voudriez-vous ajouter quelque chose, monsieur Hardie?

M. Ken Hardie: J'ai un très bref commentaire et une réaction de tout le monde. D'après ce que j'ai entendu jusqu'à présent, la réglementation légère et le système de gestion de la sécurité constituent au mieux un niveau d'intervention qui pourrait s'avérer utile, mais ne devraient pas nécessairement être le moyen que nous utilisons pour assurer la sécurité d'un système de transport ferroviaire.

J'ai aussi entendu dire que si le gouvernement s'éloigne de cette façon de faire, il devra assumer un rôle plus direct, plus proactif et plus progressiste, un rôle d'activiste qui lui fera adopter des règlements qui susciteront la grogne chez vos membres et dans le domaine ferroviaire. C'est une possibilité alors que nous examinons des questions comme la gestion de la fatigue et le recours à ce que d'aucuns pourraient appeler la « poigne de fer » du gouvernement pour rectifier la situation.

Est-ce, dans l'ensemble, une évaluation juste? Demandez-vous vraiment au gouvernement d'intervenir et d'adopter un rôle plus actif au chapitre de la réglementation? Serez-vous prêts à appuyer cette méthode avec vos membres, même si cela pourrait en irriter quelques-uns?

M. Phil Benson: J'ai fait face à cette situation dans le secteur routier et je l'affronterai dans n'importe quel domaine. Il incombe aux syndicats d'agir et de protéger la santé et la sécurité des travailleurs, et dans n'importe quelle réunion, je vais me lever pour le leur dire.

Voilà pourquoi la réglementation est ce qu'elle est dans le domaine du camionnage et du transport aérien, et si vous imposez de telles mesures dans le secteur ferroviaire, je vais me tenir debout et assumer les conséquences si vous le voulez, mais la réponse est « oui ». Les bonnes lois et les règlements solides sont bénéfiques pour tous.

Notre travail consiste à protéger nos membres et à bâtir un bon système de transports à cet égard. Oui, nous voulons que nos entreprises fassent de l'argent de façon équitable, pas aux dépens de l'environnement, de la sécurité du public ou de la santé et de la sécurité de nos travailleurs. Mais la réponse est non, ce n'est pas un problème.

La présidente: Je pense que M. Arseneau tentait d'ajouter quelque chose.

[Français]

M. Pierre Arseneau: Nous aussi, nous allons faire face à la musique. Nous aussi, nous ne pensons pas que la déréglementation soit la solution.

L'exemple de Lac-Mégantic est frappant. Il n'y a pas de travailleurs qui se sont levés un matin avec leur boîte à lunch et décidé qu'il y aurait 40 morts ce soir-là. Cet événement est principalement attribuable à la déréglementation. Il y a eu un employeur extrêmement négligent. C'était une petite compagnie de chemin de fer. Une réglementation plus sévère aurait pu empêcher que cet événement se produise.

Il faudrait donner la responsabilité de cet événement à la compagnie qui a été négligente plutôt que de porter des accusations criminelles à l'endroit des travailleurs.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Arseneau.

Il est maintenant 17 h 30. Au nom du Comité, je tiens à remercier très sincèrement M. Arseneau, M. Benson et vous tous qui avez pris le temps de venir témoigner ici, comme vous l'avez déjà fait. Mais chose certaine, vous vous êtes très clairement exprimés.

Nous en avons tous assez entendu. Il y a assez de décisions, mais pas suffisamment d'action. Ce que vous nous dites, je pense, c'est

que vous voulez de l'action cette fois-ci. Franchement, il est évident que nous devons tenter de faire quelque chose.

Merci beaucoup à tous d'avoir comparu.

Une fois que nos témoins seront partis, nous devons examiner les affaires du Comité. Si les témoins pouvaient quitter la salle assez rapidement, nous leur en serions très reconnaissants.

• (1730)

M. Ken Hardie: Nous réunissons-nous à huis clos, madame la présidente?

La présidente: Je laisse au Comité le soin d'en décider. Que veut faire le Comité? Souhaite-t-il poursuivre la séance à huis clos?

M. Ken Hardie: En fait, c'est ce qui a été demandé.

La présidente: On a demandé à ce que le Comité poursuive la séance à huis clos.

D'accord. Accordez-nous un instant.

[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>