



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

43<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 2<sup>e</sup> SESSION

---

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

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 039**

Le jeudi 17 juin 2021

---

Président : M. Vance Badawey





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

Le jeudi 17 juin 2021

• (1550)

[Traduction]

**Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)):** Bonjour à tous. C'est un plaisir de vous accueillir à la 39<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

La réunion d'aujourd'hui se déroule en format hybride, conformément à l'ordre adopté à la Chambre le 25 janvier 2021. Les délibérations seront disponibles sur le site Web de la Chambre des communes. Sachez que la diffusion Web montrera toujours la personne qui parle et non l'ensemble du Comité.

Pour assurer le bon déroulement de la réunion, j'aimerais énoncer quelques règles à suivre. Premièrement, les députés et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont offerts pour la réunion. Vous avez le choix, au bas de votre écran, entre le son du parquet, l'anglais et le français.

Les députés qui participent à la réunion en personne peuvent procéder comme ils le font lorsque l'ensemble du Comité se réunit dans une salle de comité. N'oubliez pas les directives du Bureau de régie interne au sujet du port du masque et des protocoles de santé.

Enfin, veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Si vous participez à la réunion par vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone afin de l'activer. L'agent des délibérations et de la vérification contrôlera le microphone des députés qui se trouvent dans la salle de réunion, comme à l'habitude.

Je vous rappelle que tous les commentaires des députés et des témoins doivent être faits par l'intermédiaire de la présidence. Votre microphone doit être éteint lorsque vous n'avez pas la parole. Pour ce qui est de la liste des intervenants, le greffier du Comité et moi ferons de notre mieux pour respecter l'ordre d'intervention de tous les députés, qu'ils participent à la réunion virtuellement ou en personne.

Chers collègues, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le 27 avril 2021, le Comité poursuit son étude sur la sécurité ferroviaire et des répercussions des opérations ferroviaires sur les propriétés avoisinantes.

Je vais maintenant présenter et accueillir nos témoins. Premièrement, nous avons M. Bruce Campbell, professeur adjoint à la Faculty of Environmental and Urban Change à York University, qui comparait à titre personnel. Nous accueillons aussi M. Terry Ugolini, maire de la ville de Thorold, et M. Robert Bellefleur, porte-parole de la Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic. Nous accueillons de nouveau les représentants du Comité ferroviaire de Boucherville, Mme Isabelle Bleau, conseillère municipale à la ville de Boucherville, et

M. François Beaulne, président du sous-comité. Enfin, nous avons les membres suivants du groupe Port Robinson Proud: M. Jonathan LePera, M. Cliff Penn et Mme June Wolfrath. Je tiens à ajouter que M. Penn se joindra à nous un peu plus tard au cours de la réunion. Sur la liste, nous avons M. George Marks, également membre, mais il est malade et ne sera pas présent ce soir.

Nous accueillons également M. Chad McPherson, de la Confédération ferroviaire de Teamsters Canada. M. McPherson est ingénieur de locomotive.

Bienvenue à tous. Nous commençons avec M. Bruce Campbell, pour cinq minutes.

Monsieur Campbell, la parole est à vous.

**M. Bruce Campbell (professeur adjoint, Faculty of Environmental and Urban Change, York University, à titre personnel):** Merci, monsieur le président, et merci, honorables députés, de m'avoir invité à témoigner au Comité.

J'aimerais d'abord faire quelques commentaires sur Lac-Mégantic. Je suppose que les observations de M. Bellefleur porteront surtout là-dessus. Je pense qu'il est important de nous souvenir de la tragédie. Il est facile, avec le temps, d'oublier que la mort et la destruction qui ont fait rage lors de cette nuit tragique étaient sans précédent en sol canadien depuis plus d'un siècle.

Deuxièmement, je suis toujours troublé de constater qu'aucune commission d'enquête n'ait encore été tenue.

Enfin, le refus persistant du CP de reconnaître son rôle dans la catastrophe est inexcusable, mais pas surprenant.

Je vais me concentrer sur l'efficacité du régime de surveillance de la sécurité ferroviaire, soit les systèmes de gestion de la sécurité, ou SGS, qui constituaient un changement important par rapport à la réglementation normative, accordant aux sociétés ferroviaires une marge de manœuvre accrue dans la gestion de leurs activités. En 2002, lorsque les SGS ont été mis en place, les fonctionnaires insistaient pour dire qu'ils seraient une couche de sécurité supplémentaire, et ils l'affirment toujours.

Cependant, aucune ressource supplémentaire en matière de réglementation n'a été fournie. En fait, elles ont plutôt été constamment réduites. Le nombre d'inspections sur place non annoncées a chuté. Les SGS sont devenus un mécanisme permettant au gouvernement de se protéger et de jeter la responsabilité sur d'autres. Ainsi, après un accident, on tend à jeter le blâme en disant que la réglementation mise en place n'a pas été respectée. C'était certainement le cas à Lac-Mégantic.

Les systèmes de gestion de la sécurité sont sur la liste de surveillance du Bureau de la sécurité des transports depuis sa création, en 2010, pour cerner les « principaux enjeux de sécurité dans le système de transport canadien », et ils y figurent toujours.

Je veux maintenant parler de l'avancement de certaines recommandations liées aux SGS contenues dans votre rapport de 2016 intitulé *Le point sur la sécurité ferroviaire*.

La recommandation 14 traitait de mesures visant à améliorer la gestion de la fatigue. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a déterminé que la fatigue liée au sommeil était un facteur contributif ou de risque dans 31 enquêtes ferroviaires depuis 1994. Ce facteur a été inscrit sur la liste de surveillance du BST pour la première fois en 2016 et y figure toujours. Les sociétés ferroviaires continuent de s'opposer à la mise en place de pratiques de gestion de la fatigue fondées sur la science. C'est un risque majeur pour la sécurité qui n'est toujours pas réglé.

La recommandation 2 porte sur le réexamen des règles relatives à l'usure maximale des rails. Depuis 2014, sept trains transportant du pétrole brut ont déraillé et déversé leur contenu. Quatre ont provoqué des incendies; l'incident le plus récent était en 2020. Les défauts de rail étaient une cause majeure dans tous les cas. Selon un avis de sécurité ferroviaire publié par le BST en 2020, l'actuel Règlement sur la sécurité de la voie ne pallie pas les risques accrus associés à l'exploitation de trains clés. On indique aussi que les nouveaux wagons-citernes semblent aussi vulnérables aux rejets de produits que les anciens lorsqu'ils déraillent à des vitesses supérieures à 55 kilomètres-heure.

Enfin, il a été recommandé que Transports Canada « examine les dispositions sur la protection des dénonciateurs afin de déterminer si leur incorporation aux systèmes de gestion de la sécurité assure un cadre adéquat ». Dans un classement établi par deux organismes internationaux en 2021 sur l'efficacité des cadres de protection des dénonciateurs de 37 pays, le Canada est à égalité au dernier rang. Manifestement, ce n'est pas un cadre adéquat.

En 2019, comme vous le savez, le nombre d'accidents mettant en cause des matières dangereuses a bondi de 25 % par rapport à la moyenne des 10 années précédentes. La baisse de 2020 est directement liée à la diminution du volume du trafic ferroviaire. Le rapport de 2021 de la vérificatrice générale révèle que Transports Canada n'a pas évalué l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité. Elle a évoqué « de grosses lacunes », ce qui n'est pas sans rappeler les conclusions du BVG de 2013. Le commissaire à l'environnement, du BVG, a déclaré sans ambages dans son rapport que « la possibilité qu'une catastrophe semblable à celle de Lac-Mégantic se reproduise existe toujours ».

Le défi, je crois, est de déterminer dans quelle mesure l'actuel régime de surveillance de la sécurité joue son rôle, soit d'assurer la protection du public et la mise en place des mesures nécessaires pour améliorer la situation.

Je pense que mon temps est écoulé. J'ai un certain nombre de recommandations dont nous pourrions discuter lors des séries de questions. Je pourrais aussi remettre la liste au greffier pour vous.

Merci beaucoup.

● (1555)

**Le président:** Merci, monsieur Campbell. C'est très bien.

Nous passons maintenant au maire Terry Ugolini de la ville de Thorold.

Monsieur Ugolini, la parole est à vous.

**M. Terry Ugolini (maire, Ville de Thorold):** Par votre intermédiaire, monsieur le président Badawey, bon après-midi à tous. C'est un véritable honneur d'avoir été invité à prendre la parole cet après-midi devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Pour commencer, permettez-moi de dire que la ville de Thorold est très chanceuse d'avoir M. Vance Badawey comme député. Il est un véritable champion de la région du Niagara. Je tiens aussi à le remercier de son travail continu pour notre ville, la région et le secteur privé, en vue de créer une nouvelle ère dans le secteur de transport ferroviaire et maritime.

La nouvelle plaque tournante multimodale de Thorold fera de la région de Niagara un chef de file du développement industriel durable en Ontario, favorisera le transport ferroviaire, routier et maritime et la mise en place d'un milieu favorable et durable pour l'industrie. Cette importante installation régionale permettra d'accroître le commerce de façon plus durable et contribuera à la qualité de vie en Ontario en réduisant la congestion, de même qu'en appuyant les industries clés et en créant de nouveaux emplois novateurs.

Aujourd'hui plus que jamais, les Canadiens prennent conscience de l'importance des chaînes d'approvisionnement et de l'efficacité des transports. Les ressources logistiques de la ville de Thorold et de la région de Niagara dépendent de l'accès à des réseaux ferroviaires efficaces et sécuritaires. La construction d'une nouvelle infrastructure ferroviaire et la remise à neuf des voies ferrées vieillissantes serviront de catalyseur en appui aux besoins actuels et futurs de la chaîne d'approvisionnement, avec la sécurité au centre de chaque décision.

On observe dans la collectivité une augmentation des activités de transbordement le long du canal. Il importe d'examiner toutes les possibilités lors de l'élaboration et l'adaptation des politiques, car ce sont elles qui, en fin de compte, protégeront les travailleurs du site et la population des collectivités où se trouvent ces installations ferroviaires, et où ont lieu ces activités multimodales.

Les collectivités prospères peuvent gérer les effets de la croissance, mais j'aimerais saisir l'occasion pour vous parler de certains problèmes graves découlant de l'augmentation de l'activité ferroviaire dans notre collectivité. Ces problèmes ont une incidence sur la vie quotidienne de nos citoyens et mettent inutilement la population en danger.

La collectivité de Port Robinson East est située entre le canal Welland et la voie ferrée du CN. Elle n'a que deux voies de sortie. Lorsque les passages à niveau de la rue Canby et du chemin Biggar sont bloqués en raison du passage d'un train à faible vitesse ou même d'un train à l'arrêt, les résidents et les entreprises sont bloqués jusqu'à ce que le train soit passé. Récemment, de longs trains — plus de 100 wagons — ont prolongé les délais d'intervention des services d'urgence, nui aux délais de livraison des entreprises locales et causé beaucoup de désagréments pour les résidents, les touristes et les cyclistes voulant emprunter la boucle du Grand Niagara. Nous proposons comme solution de limiter la longueur des trains qui traversent ce secteur de la ville à 945 mètres, soit moins de la distance entre les deux passages à niveau, afin qu'ils ne soient pas bloqués en même temps.

La deuxième proposition porte sur les activités de manœuvre à la cour de triage de Port Robinson, en nette augmentation ces cinq dernières années, qui ont un impact considérable sur la qualité de vie et la mobilité des résidents de cette communauté: routes bloquées, poussière, bruit et vibrations liés à l'attelage des wagons. Notre solution consiste à déplacer ces activités à l'extérieur du secteur résidentiel de ce petit village ou d'installer des écrans antibruit pour réduire les répercussions de l'exploitation du côté est de la cour de triage de Port Robinson.

Troisièmement, des citernes et des wagons vides sont entreposés pendant de longues périodes sur les embranchements qui sillonnent la ville. Plus particulièrement, la voie ferrée actuellement louée du CN par GIO Railway Incorporated, qui se trouve juste au sud de la rue Lynden, à proximité du quartier des affaires du centre-ville, suscite des préoccupations chez les citoyens du quartier qui estiment que cela nuit à la jouissance paisible de leurs propriétés et attire des activités indésirables. Notre solution consiste à améliorer la communication avec le chef du service des incendies de la Ville de Thorold concernant le contenu des wagons entreposés et à déplacer l'entreposage à long terme à l'extérieur du secteur habité.

Nous sommes conscients que la construction des infrastructures actuelles remonte à de nombreuses années et visait alors à appuyer l'industrie et la circulation des marchandises, mais dans bien des cas, ces infrastructures ne satisfont plus aux normes actuelles en matière de sécurité ni aux normes futures. La population actuelle et les générations futures attendent plus de nous à cet égard.

• (1600)

[*Difficultés techniques*] systèmes ferroviaires continueront de nous relier au marché nord-américain et au marché mondial, en fin de compte, et ils contribueront à la reprise économique. Toutefois, [*Difficultés techniques*] ne peut se faire au détriment des familles, des amis et des proches. Il faut se rappeler que chacune de nos décisions a une incidence sur la vie des gens qui nous entourent. Nous ne pouvons pas faire preuve de complaisance dans nos efforts pour assurer la création d'un milieu de travail sûr et viable.

Les économies finissent toujours par rebondir avec le temps. Les familles éprouvées par des catastrophes dans le passé n'en ont plus que le souvenir. Les [*Difficultés techniques*] font de la sécurité une priorité absolue dans tout ce que nous faisons. Nous devons prendre toutes les précautions nécessaires, car en fin de compte, c'est une telle mentalité qui contribue à assurer un avenir durable, résilient et sûr pour toutes les entreprises et tous les citoyens.

Sachez que la Ville de Thorold et moi sommes prêts, en tant que partenaires et champions, à travailler en partenariat pour mettre en œuvre une meilleure planification et de meilleures politiques [*Difficultés techniques*]. Je vous remercie de votre temps, de l'attention que vous avez portée à mes observations, et de l'occasion de discuter avec vous aujourd'hui.

**Le président:** Merci, monsieur le maire. Excellent.

Nous passons maintenant à M. Bellefleur.

La parole est à vous pour cinq minutes.

[*Français*]

**M. Robert Bellefleur (porte-parole, Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les membres du Comité.

Je salue M. Luc Berthold, le député qui représente notre circonscription, Mégantic—L'Érable, à la Chambre des communes.

Je m'appelle Robert Bellefleur et je suis le porte-parole de la Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic.

Ma présentation comportera deux parties. La première portera sur la situation particulière de Lac-Mégantic, tandis que la deuxième portera sur la situation de la sécurité ferroviaire au Canada.

La petite localité de Lac-Mégantic a vécu l'une des pires catastrophes ferroviaires du XXI<sup>e</sup> siècle au Canada, et nous sommes encore très marqués par cette tragédie. La ville est à peine reconstruite à 50 % actuellement, et les trains circulent jour et nuit à Lac-Mégantic. Les trains étaient de retour sur les rails trois mois seulement après la tragédie, et six mois après l'achat de la voie ferrée par la Central Maine & Quebec Railway, ou CMQR, le transport des matières dangereuses a repris. On parle ici de gaz propane, d'acide sulfurique, de chlorate de sodium, d'essence pour les automobiles et de divers produits, qui circulent sur la même pente et qui empruntent la même courbe au centre-ville. De plus, pendant des années, on a continué de stationner des trains à Nantes, en plein dans la côte où le train avait été stationné dans la nuit du 5 juillet 2013. Cette pratique s'est poursuivie jusqu'à l'achat récent du CMQR par le CP, soit le Canadien Pacifique.

Je remercie le CP d'avoir cessé cette mauvaise pratique qui était dangereuse, mais il reste beaucoup de travail à faire. La voie ferrée à Lac-Mégantic était désuète et tombait carrément en ruines. Un rapport de 2019 dénotait 53 rails défectueux entre Farnham et Lac-Mégantic. Il reste donc beaucoup de travail à faire pour rendre cette voie ferrée sécuritaire.

La population de Lac-Mégantic vit encore avec les séquelles de cette tragédie. De plus, on n'a jamais mené d'enquête publique indépendante, malgré les multiples demandes adressées au gouvernement. On n'a pas donné suite à ces demandes, et cela a empêché les gens de faire leur deuil, car ils ne savent toujours pas quelles sont les causes réelles de la tragédie, et les principaux acteurs n'ont pas été identifiés non plus. C'est une grande plaie ouverte et nous espérons que le gouvernement reviendra sur sa position.

Nous avons deux recommandations à faire au Comité en lien avec la situation de Lac-Mégantic. Premièrement, nous souhaitons que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités fasse des recommandations au gouvernement, car Lac-Mégantic est un cas particulier qui nécessite une intervention particulière. Nous demandons qu'un moratoire permanent soit décrété sur le transport ferroviaire de pétrole transitant par Lac-Mégantic. Je ne parle pas du pétrole que nous consommons localement ou régionalement, mais du pétrole qui part de l'Alberta ou du Dakota et qui est transporté vers d'autres pays. Ce pétrole fait courir plusieurs risques à la population, qui n'en tire aucun bénéfice.

Nous souhaitons donc que le Comité recommande au gouvernement de décréter un moratoire permanent sur le transport du pétrole à cause de la situation particulière de Lac-Mégantic. Beaucoup de matières dangereuses circulent déjà dans notre localité. Nous avons besoin d'une voie de contournement, car il faut que les trains cessent de circuler sur cette pente et dans des courbes. Lac-Mégantic a besoin d'une voie de contournement et nous ne voulons plus voir circuler des trains-bloc de pétrole. La population est unanime sur cette question.

Nous tenons à ce qu'une commission d'enquête publique indépendante sur la tragédie de Lac-Mégantic soit créée. Dans le cas d'Air India, il a fallu plus de 10 ans avant qu'une enquête publique soit mise sur pied. Nous attendons la nôtre depuis huit ans et nous tiendrons le coup encore quelques années, soyez-en sûrs.

Cela met fin à la première partie de ma présentation, qui portait sur la situation de Lac-Mégantic.

Je vais maintenant entamer la deuxième partie de ma présentation, qui porte sur la situation de la sécurité ferroviaire au Canada. Mon mémoire comporte une liste des statistiques publiées par le Bureau de la sécurité des transports, le BST, sur Internet et dans les médias depuis 2016. Le nombre d'accidents ferroviaires est en augmentation continue au Canada depuis 2016, et même depuis la tragédie de Lac-Mégantic, je pense. Ce problème ne fait que s'accroître et des centaines d'accidents impliquant le transport de matières dangereuses surviennent.

• (1605)

Heureusement, ces derniers ne se produisent pas dans des milieux urbains. Heureusement, ces catastrophes se sont produites dans des milieux où il y a moins de répercussions directes sur l'humain. Par contre, c'est l'environnement, la nature, qui en subit les conséquences.

Radio-Canada publiait, le 10 juillet 2020, que le nombre d'accidents ferroviaires avait augmenté de 42 % au cours des 10 dernières années. Ce sont des statistiques qui proviennent du BST. Ce n'est donc pas un phénomène que l'on doit prendre à la légère. C'est une tendance lourde.

Je disais que ces accidents ne se sont pas produits dans des milieux urbains, sauf qu'il faut se rappeler l'accident du 10 novembre 1979, à Mississauga, où un train contenant 90 tonnes de chlore avait déraillé. Il y a eu une évacuation préventive de 284 000 personnes et la formation d'un nuage toxique. Des trains de ce genre passent à Lac-Mégantic, actuellement. Il y a aussi eu une dizaine de déraillements, entre 2005 et 2015, qui figurent dans les statistiques du BST.

Le transport du pétrole est donc un vrai problème parce qu'on a modifié les règles.

J'ai ici des avis de sécurité émis par le BST. Par exemple, selon l'Avis 617-03/20, le BST a découvert que nos rails...

• (1610)

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Bellefleur, pouvez-vous conclure, s'il vous plaît?

[Français]

**M. Robert Bellefleur:** Est-ce que je peux terminer?

[Traduction]

**Le président:** Si vous pouviez présenter votre conclusion, ce serait formidable.

Merci.

[Français]

**M. Robert Bellefleur:** D'accord.

Pour terminer, nos rails sont entretenus comme cela se faisait il y a 20 ans, avec un système de gestion des rails, alors que, aujourd'hui,

on y fait passer des trains beaucoup plus longs, plus lourds et beaucoup plus rapides. Cela entraîne une usure prématurée des rails, ce qui provoque constamment des déraillements. Les sept déraillements survenus, selon les rapports du BST, sont en lien avec l'usure accélérée des rails. Il faut donc revoir ce système.

J'avais d'autres recommandations à faire au Comité. Nous souhaitons que le gouvernement revienne entièrement la loi, la réglementation, et qu'on redonne à Transports Canada son véritable rôle de gardien de la sécurité des transports.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Bellefleur.

Si vous pouviez transmettre ces notes au greffier, nous veillerons à ce qu'elles soient versées au compte rendu pour vous. Vous êtes libre d'ajouter des observations en réponse aux questions des députés, le cas échéant. Je vous remercie de votre présentation. C'était très bien; excellent travail.

[Français]

**M. Robert Bellefleur:** Je vous remercie.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Madame Bleau et monsieur Beaulne, vous avez déjà fait votre présentation. On me dit que vous serez ici uniquement pour répondre aux questions. Est-ce bien cela?

Merci. C'est un plaisir de vous revoir.

Nous passons maintenant aux représentants de Port Robinson Proud, M. Jonathan LePera et Mme June Wolfrath.

Madame Wolfrath, est-ce vous qui commencez, suivie de M. LePera?

**Mme June Wolfrath (membre, Port Robinson Proud):** Oui.

• (1615)

**Le président:** La parole est à vous.

**Mme June Wolfrath:** Bonjour. Je m'appelle June Wolfrath. Je tiens à vous remercier de nous donner l'occasion de prendre la parole aujourd'hui.

Après la tragédie de Lac-Mégantic, dans laquelle 47 personnes ont perdu la vie lorsqu'un train stationné et mal sécurisé a dévalé une pente, déraillé et explosé, des appels ont été lancés en faveur d'un examen plus approfondi de la sécurité ferroviaire, notamment dans le rapport du vérificateur général. Le Bureau de la sécurité des transports, ou BST, a formulé cinq recommandations après son enquête sur la catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic.

Je demande respectueusement aux représentants du CN de répondre à deux recommandations en particulier.

Premièrement, les compagnies ferroviaires canadiennes doivent élaborer des plans d'intervention d'urgence pour le transport de grandes quantités d'hydrocarbures liquides ou de matières dangereuses. Depuis que le BST a formulé cette recommandation en janvier 2014, quels plans d'intervention d'urgence, le cas échéant, ont été élaborés pour la collectivité de Port Robinson? Quelles mesures le CN a-t-il prises récemment pour mettre le plan en œuvre avec des organismes locaux de première intervention et d'autres organismes de soutien?

Deuxièmement, les compagnies ferroviaires devraient procéder à la planification stratégique des itinéraires et améliorer l'exploitation de tous les trains qui transportent des marchandises dangereuses. Depuis que le BST a formulé cette recommandation en juin 2014, quelles mesures, le cas échéant, le CN a-t-il prises pour bien choisir ses itinéraires lorsqu'il transporte des marchandises dangereuses, ce qui pourrait signifier qu'il redirige certains convois de marchandises qui passent près de zones résidentielles peuplées, à savoir Port Robinson?

De plus, l'argument selon lequel planifier les itinéraires n'est pas une solution réaliste et éviter de faire passer les trains dans des zones habitées coûte cher sur plan logistique ne constitue pas une excuse. Le transport de marchandises dangereuses demeure un danger inacceptable pour la collectivité de Port Robinson.

D'autres incidents ferroviaires se produiront. On ignore à quel moment ils surviendront et quelles seront leurs répercussions sur la collectivité. Par exemple, la base de données sur les incidents du Bureau de la sécurité des transports fait état d'un certain nombre de quasi-accidents de trains partis à la dérive, comme lorsque deux wagons du CN remplis d'ammoniac anhydre corrosif sont partis à la dérive sur la ligne principale de Port Robinson près de Niagara Falls, en Ontario, jusqu'à ce qu'un citoyen les repère et le signale. C'était le 19 août 2001.

Personnellement, vivre à Port Robinson a détruit ma qualité de vie. C'est un véritable cauchemar. J'ai maintenant des périodes de dépression et je suis souvent de mauvaise humeur. Je n'ai jamais été comme cela auparavant. Au cours de ma première année ici, je dormais peut-être trois heures par nuit, 99 % du temps. J'ai mal aux oreilles et j'ai une sensation de plénitude dans les oreilles à cause de bruits constants causés par l'accélération des locomotives qui rappellent ceux produits par des avions à réaction, dans ma cour arrière. Des détonations semblables à celles de charges de dynamite retentissent jour et nuit. Des trains du CN bloquent nos routes principales parce que le territoire est petit. J'ai vu une ambulance dont les feux clignotaient faire demi-tour à cause de cela. Les trains tournent au ralenti pendant 12 heures et plus. Ma mère de 93 ans et moi vivons une anxiété constante en attendant le prochain train et la prochaine journée complète de bruit. Pendant la grève du CN, des locomotives ont été stationnées directement derrière nos maisons pendant au moins cinq jours, tournant au ralenti 24 heures sur 24, sept jours sur sept, sans interruption.

L'année dernière, j'ai participé à un processus de médiation avec l'Office des transports du Canada, ou l'OTC, et le CN. Ma plainte portait sur le bruit et les vibrations. J'ai été obligée de signer une entente de confidentialité. Par conséquent, je ne peux malheureusement pas discuter de faits importants et, pour être honnête, j'ai peur de subir des représailles de la part du CN si je mentionne quelque chose par erreur.

Je vous remercie beaucoup de votre attention.

**Le président:** Merci, madame Wolfrath. C'était très bien. Vous avez fait un excellent travail.

Nous passons maintenant à M. LePera.

Monsieur LePera, vous disposez de cinq minutes.

**M. Jonathan LePera (membre, Port Robinson Proud):** Merci, monsieur le président.

Imaginez que vous êtes piégés sous un rocher que vous ne pouvez pas déplacer. Voilà à quoi ressemble la vie quand on est à la merci de l'OTC et de la colère du CN.

Port Robinson était autrefois une collectivité rurale tranquille lorsque j'y ai déménagé pour fonder ma famille il y a 17 ans. Tout a changé quatre mois plus tard. D'où venait toute cette activité ferroviaire? Pourquoi le CN a-t-il déplacé une gare de triage efficace et fonctionnelle à Port Robinson, dont la superficie est nettement trop petite? Combien de plaintes ont été enregistrées à l'ancien emplacement? Quel était le processus?

Je peux ressentir dans ma chair les trains qui fonctionnent au ralenti, presque comme quand on souffre d'acouphènes. Durant la pandémie de COVID, votre maison, c'est votre château... sauf si vous vivez à Port Robinson, où c'est votre prison. Nos maisons tremblent jour et nuit. Il y a l'odeur âcre du diesel, l'odeur des traverses de chemin de fer, la vibration constante qui fait trembler tous les objets de votre maison. Il y a une pellicule de carburant diesel sur le pare-brise de nos véhicules. De la poussière recouvre les voitures quelques instants après qu'elles ont été lavées. Le CN devrait peut-être prendre une pelletée de terre provenant de sa gare de triage près de ses voies pour en faire analyser le contenu et la composition chimique. Mes enfants respirent cette poussière chaque jour où ils veulent jouer dehors. Et si je vous disais que 90 % des luminaires encastrés de mon sous-sol ne fonctionnent plus? Je ne les ai que depuis un an. Il y a des fissures dans nos fondations. Le beau béton autour de nos piscines s'est soulevé et nos allées se sont enfoncées.

La plupart des gens savent à quel moment les congés sont prévus grâce à un calendrier. Nous, c'est la gare de triage qui nous le rappelle. À Noël, à Pâques et à l'Action de grâce, nos maisons tremblent violemment. Nous n'invitions pas des amis ou des membres de notre famille à la maison. C'est trop gênant. Puis, il y a les marchandises instables qui peuvent tuer des gens par contact ou par explosion.

Ma femme et moi sommes enseignants. Il n'y a pas de place pour l'erreur. Suicide, toxicomanie, dépression et anxiété — nous sommes censés psychanalyser 20 à 30 enfants à chaque interaction tout en suivant un programme d'enseignement. Ajoutez à cela une période de sommeil restreinte en raison des bruits qui sont produits par la manœuvre de trains toute la nuit. Nous ne parlons pas d'une solution à deux tasses de café. Les infirmières, les ambulanciers, les pompiers, les policiers et les autres travailleurs de première ligne qui vivent dans notre lotissement souffrent au travail, en raison des conséquences de la COVID, et à la maison, en raison des activités du CN.

J'ai été invité à la médiation avec l'OTC et le CN en 2020. J'ai refusé de signer l'entente de confidentialité, qui était une condition à respecter pour pouvoir participer au processus. Dans un pays démocratique, sous le couvert d'une médiation arbitraire, pourquoi cacher le contenu des réunions? C'est simple: montrez-nous vos renseignements, nous ne ferons rien, et vous serez muselé. Si vous cherchez des preuves, deux réunions en médiation ont eu lieu sans qu'on règle quoi que ce soit.

Pourquoi le CN a-t-il fait fonctionner ses trains au ralenti plus au nord, plus loin que le lotissement, la nuit dernière? Est-ce une coïncidence, puisque nous témoignions aujourd'hui? Un instant. On peut volontairement déplacer ses activités vers le nord sans qu'il y ait de plaintes? Malheureusement, je sentais encore viscéralement la présence de ces trains, assis dans mon fauteuil au sous-sol.

Mardi soir, j'ai appris que le CN ne peut pas bloquer un passage à niveau pendant plus de cinq minutes pendant une manœuvre. C'est choquant. Le bilan de sécurité du CN devrait le placer sur la liste des numéros à composer de l'OTC. Pourtant, mardi soir, l'OTC a admis que le mieux qu'il peut faire est d'imposer une amende à une société qui a réalisé des profits record de 3,2 milliards de dollars en 2020. Le CN a répété à maintes reprises qu'il n'avait pas les moyens de déménager sa gare de triage de notre collectivité.

Je suis curieux de savoir ce qui pourrait constituer une amende de l'OTC. Que dire de l'adoption de mesures législatives qui rendraient les compagnies ferroviaires légalement responsables et de l'imposition d'amendes qui correspondraient à leurs gains? Bill Gates, important investisseur dans le CN et défenseur de l'environnement, déclare sur son site Web que nous devons récompenser les personnes qui ont le courage de prendre des mesures difficiles. Voilà pourquoi nous sommes tous ici aujourd'hui.

Le Comité sera forcé d'enquêter sur les incidents ferroviaires qui se produisent sur les voies du CN, sur les signalements de déraillements dans les gares de triage du CN et sur le manifeste de marchandises. Se conforme-t-on aux exigences fédérales? Y a-t-il des activités dangereuses? Concernant les produits chimiques volatils, qu'est-il indiqué sur les étiquettes d'avertissement en cas de catastrophe? Pendant combien de temps bloquent-ils les passages à niveau? Quel est leur taux de conformité? Combien de temps faut-il pour séparer un wagon dans une situation d'urgence? À quelle fréquence le seuil a-t-il été atteint?

La loi peut être modifiée. L'éthique, c'est ce qui vous permet de dormir la nuit. Les membres de ce comité ont été élus pour être des leaders, pas des suiveurs. Il faut tout d'abord exiger des comptes du CN et de l'OTC dès maintenant.

J'espère que, une fois que le rapport final sera rédigé et que la diligence raisonnable aura été exercée, leurs opérations ne puissent plus être le fruit de la négligence, de la complaisance ou de la culture du « tout m'est dû ». Ils ont probablement causé des maux de tête à tous les élus qui siègent à ce comité et à leurs électeurs. Ils seront contraints par la honte à modifier leurs politiques et leurs procédures, ce qui aurait pu être fait en toute conscience et en assurant une bonne gestion sans l'intervention de ce comité.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de prendre la parole.

• (1620)

**Le président:** Merci, monsieur LePera. C'était très bien.

Nous allons maintenant passer à M. Chad McPherson. M. McPherson est ingénieur de locomotive.

Bienvenue, monsieur McPherson. La parole est à vous pour cinq minutes.

**M. Chad McPherson (ingénieur de locomotive, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada):** Bonjour. Monsieur le président, je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant le Comité aujourd'hui.

Je m'appelle Chad McPherson. Je représente la position législative de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, ou la CFTC, dans notre section locale 510 de Moose Jaw, en Saskatchewan, qui comprend également Regina. Je travaille comme ingénieur de locomotive pour le CP et je suis à l'emploi de l'entreprise depuis près de 27 ans. Aujourd'hui, j'aimerais discuter de certaines questions im-

portantes qui ont une incidence sur la sécurité ferroviaire dans notre région.

Comme on l'a mentionné précédemment, le blocage des passages à niveau publics est un problème constant qui doit être résolu. Les transporteurs ferroviaires d'aujourd'hui construisent des trains dont la longueur dépasse largement 12 000 pieds — j'ai fait un calcul rapide, et cela représente environ 3,6 kilomètres —, et il est presque impossible d'arrêter un train sans qu'il occupe un passage à niveau. Un exemple typique où plusieurs passages à niveau sont bloqués, c'est à Regina, en Saskatchewan, où un train d'environ 9 600 pieds, ou de 2,9 kilomètres, doit s'arrêter et orienter l'aiguillage manuellement. Ce faisant, le train occupe 11 passages à niveau. Le blocage va de la Ring Road en passant par la rue Winnipeg jusqu'au centre-ville de Regina. Bon nombre de ces passages à niveau croisent des routes principales sur lesquelles la circulation automobile est importante. Il y a également une cour d'école avec un passage pour piétons dans le secteur qui est bloqué pendant une longue période au cours de ce processus. La pratique actuelle que je vois ici, à Moose Jaw, consiste à faire en sorte qu'un train de 10 000 pieds — 3,4 kilomètres — réduise son trafic à partir de l'arrière du train, ce qui est une tâche lente et ardue et entraîne le blocage des passages à niveau publics pendant plus de 60 minutes à n'importe quel moment.

Les procédures d'intervention d'urgence constituent un élément essentiel de la sécurité ferroviaire. Il faut y accorder une plus grande attention et mettre en place des procédures réglementaires plus strictes pour que les transporteurs ferroviaires s'y conforment. À l'heure actuelle, un plan d'intervention d'urgence est en place pour les différents secteurs du sud de la Saskatchewan. Souvent, ces procédures sont simplement renouvelées chaque année, sans que l'on accorde beaucoup d'attention aux exercices de simulation ou aux pratiques visant à préparer les employés et le public à une situation d'urgence qui pourrait nécessiter une évacuation.

Ce manque sur ce plan est clairement ressorti lors d'une récente collision latérale qui s'est produite à Moose Jaw, en Saskatchewan. Un train qui transportait des marchandises dangereuses et des marchandises dangereuses spéciales a été heurté par un autre train en mouvement. Aucun signal d'urgence n'a été déclenché, et l'on a constaté que plusieurs autres choses n'ont pas été faites en conséquence. L'incident a également entraîné des blessures corporelles en raison de communications inefficaces.

Un autre problème qui touche la sécurité ferroviaire dans la région de Regina et de Moose Jaw concerne la formation des nouveaux chefs de train. Dans le passé, les employés syndiqués estimaient que la priorité du transporteur ferroviaire était d'avoir de la main-d'œuvre supplémentaire disponible plutôt que de s'assurer que les chefs de train étaient qualifiés pour accomplir les tâches requises. Récemment, des employés nouvellement embauchés ont été considérés comme remplissant les conditions requises par un simple appel téléphonique ou parce qu'ils étaient simplement capables de serrer le frein à main d'un wagon et d'orienter l'aiguillage manuellement.



Les fonctions d'un chef de train sont nombreuses, et je crois qu'il faut entreprendre une démarche plus active en ce qui concerne leur formation. Pour aller de l'avant avec cette initiative, il faudrait une réglementation plus stricte sur les normes minimales de qualification. À l'heure actuelle, les règlements sur les normes applicables aux employés des chemins de fer exigent un renouvellement de certification au moins tous les trois ans. Je crois qu'il est possible pour les transporteurs ferroviaires de créer, en collaboration avec les organismes de réglementation et les représentants syndiqués, des pratiques qui permettent une meilleure familiarisation avec les règles et les procédures.

Enfin, j'espère trouver des réponses à certaines questions courantes concernant les règles relatives au temps de travail et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire. Des changements importants ont été apportés aux règles actuelles, et il y a eu une certaine interprétation de la façon dont ces changements s'appliquent lorsque les règles relatives au temps de travail et de repos entrent en vigueur. La fatigue est une préoccupation constante des employés des chemins de fer. Bien que la CFTC ait négocié d'importantes améliorations des conditions de travail et de vie des employés, on estime que de plus importantes améliorations peuvent être apportées au moyen de la réglementation. Aujourd'hui, j'espère trouver quelques réponses et inciter les gens à discuter de ce sujet.

Je vous remercie de votre temps.

• (1625)

**Le président:** Merci, monsieur McPherson. C'était très bien.

Chers collègues, je voudrais dire deux ou trois choses. Tout d'abord, la réunion a commencé à 15 h 49 et elle durera deux heures complètes. Je sais que Mme Kusie allait poser la question, alors je vais y répondre avant qu'elle ne le fasse. Nous aurons les deux heures complètes, et on a demandé à ce que la réunion soit prolongée de 15 minutes, ce que nous ferons également. Nous aurons donc 2 heures et 15 minutes, ce qui nous amène à 17 h 49 plus les 15 minutes supplémentaires.

Cela dit, nous allons commencer notre première série de questions avec M. Luc Berthold, du Parti conservateur. Avant de donner la parole à M. Berthold, je tiens à lui souhaiter un bon retour. Il a siégé à notre comité de 2015 à, je crois, 2019, et il était excellent.

Encore une fois, monsieur Berthold, je veux vous souhaiter un bon retour. Je veux également souhaiter la bienvenue à M. Francis Scarpaleggia. Il est député du Parti libéral et il remplace M. Rogers aujourd'hui.

Monsieur Berthold, vous avez la parole pour six minutes.

[Français]

**M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC):** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

C'est avec plaisir que je suis de retour au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, un comité où j'ai beaucoup aimé siéger et où il y avait une belle dynamique. En fait, je pense qu'elle y est encore sous votre gouverne, monsieur Badawey. *By the way*, ou « en passant », comme on le dit en bon français, je suis très content de vous voir là.

J'hésite à me qualifier de témoin ou de député, aujourd'hui, mais compte tenu de la situation et de l'importance de l'étude que vous menez, je tenais absolument à y participer. Je remercie mes collègues conservateurs de m'avoir fait une place aujourd'hui. Je salue

les témoins qui sont ici aujourd'hui, particulièrement M. Bellefleur, qui est de Lac-Mégantic. Il a à cœur la sécurité des citoyens et des citoyennes de Lac-Mégantic et il est toujours très présent pour rappeler l'importance de la sécurité ferroviaire. La sécurité ferroviaire est la priorité absolue, à Lac-Mégantic. Nous ne pouvons pas nous permettre de revivre la tragédie que nous avons vécue en 2013. Notre autre priorité est la construction de la voie de contournement.

Là-dessus, j'aimerais demander à M. Bellefleur de nous dire combien il est important pour les citoyens de Lac-Mégantic que soient respectées les promesses qui leur ont été faites en ce qui concerne l'échéancier de construction et d'achèvement de la voie de contournement.

**M. Robert Bellefleur:** Je vous remercie, monsieur Berthold.

Effectivement, c'est très pénible pour la population de Lac-Mégantic de devoir encore attendre jusqu'en 2023. Imaginez cela: 10 ans après la tragédie, elle entend les trains passer jour et nuit. Personnellement, cela me réveille fréquemment la nuit. Il y a un train qui passe à 2 heures et un autre à 4 heures. Les trains se rencontrent chez nous pour passer à la douane. Il y a des changements de chefs de train. On sait qu'ils transportent du chlore et du gaz propane, entre autres, et ils descendent toujours la pente. C'est ignoble de faire vivre cela à une population et de la faire patienter pendant plus de 10 ans. On ne pourra même pas l'avoir en 2023, compte tenu des retards qui se sont ajoutés depuis la dernière année.

M. Berthold a donc raison de pousser le dossier. Je l'encourage à continuer à marteler notre demande. En effet, nous avons vraiment besoin d'une voie de contournement à Lac-Mégantic, parce qu'on y fait passer des matières dangereuses et il y a des pentes et des courbes dangereuses.

Au centre-ville de Lac-Mégantic, on a découvert, la semaine dernière, un aiguillage dont le grade du fer est inférieur à celui de la voie principale. Un rail était complètement fissuré à l'endroit où le train a déraillé le 6 juillet 2013. Alors, ne nous demandons pas s'il faut une voie de contournement ou non à Lac-Mégantic.

• (1630)

**M. Luc Berthold:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Bellefleur.

C'est exactement le message que je tiens à envoyer aujourd'hui. Depuis le début, dans ce dossier, nous travaillons en collaboration avec le plus de gens possible et avec les partis politiques afin que cette voie de contournement devienne une réalité.

Comme le dit M. Bellefleur, l'échéancier est très serré. Il y a un peu de scepticisme quant à la possibilité de réussir à construire cette voie d'ici 2023, mais le gouvernement a réitéré à plusieurs reprises son engagement à le faire. Nous nous attendons donc à ce que le gouvernement respecte son engagement.

J'aimerais aussi informer les membres du Comité qu'un autre rapport sur la sécurité ferroviaire a été rendu public aujourd'hui à la Chambre. Ce rapport est quand même assez sévère envers Transports Canada. Il s'agit du rapport du Comité permanent des comptes publics, qui a eu des rencontres à ce sujet. Permettez-moi de vous lire un extrait:

Même si le Ministère a apporté d'importantes améliorations à la planification de la surveillance de la sécurité et au suivi des inspections [nous le reconnaissons], il n'a pas déterminé si ses activités de surveillance permettaient d'améliorer la sécurité ferroviaire. De plus, le Ministère n'a pas mesuré l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer ni intégré les résultats des vérifications dans la planification de ses activités de surveillance de la sécurité ferroviaire.

Ce rapport a été déposé aujourd'hui à la Chambre des communes.

Monsieur Campbell, vous parlez beaucoup des systèmes de gestion ferroviaire. Comment réagissez-vous au fait que le gouvernement ne mesure pas l'efficacité de ces systèmes encore aujourd'hui, après tant d'années?

[Traduction]

**M. Bruce Campbell:** Oui. Je n'aurais pas pu le dire mieux que la vérificatrice générale, qui a parlé d'une « grosse lacune ». C'était à peu près le même genre de critique qui figurait dans le rapport de 2013 du vérificateur général. Cela reste un risque. Que puis-je dire d'autre? C'est assez consternant.

[Français]

**M. Luc Berthold:** La vérificatrice générale avait déclaré qu'elle était découragée de constater que, après tant d'années, on ne vérifiait pas les résultats. Je pense que c'est révélateur.

Je voudrais soumettre aux membres du Comité un autre document qui a été présenté au Comité permanent des comptes publics et qui fait le suivi de toutes les recommandations du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Je vais l'envoyer au greffier pour qu'il puisse en prendre connaissance. C'est le suivi de toutes les recommandations qui avaient été faites quand on siégeait ensemble, en 2016. Il y a notamment deux recommandations dont je veux vous parler aujourd'hui.

La première recommandation disait ceci:

Que Transports Canada accélère l'étude en cours sur la faisabilité d'une voie de contournement [...] et collabore avec la municipalité à faciliter le projet [...]

Selon l'état de la situation qui a été soumis par Transports Canada, ce dossier est complété, alors que nous n'avons pas encore de voie de contournement. Il est important que le Comité prenne connaissance de cet état de la situation.

Pour faire suite au témoignage de M. McPherson...

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Berthold.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Merci beaucoup.

[Traduction]

Je déposerai le rapport pour vous.

**Le président:** Merci.

Nous allons maintenant passer au Parti libéral.

Monsieur Iacono, la parole est à vous pour six minutes.

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier tous les témoins ici présents, leurs témoignages sont essentiels à notre étude.

J'adresserai mes questions aux résidents de Port Robinson Proud.

On s'attend toujours à pouvoir jouir d'une bonne qualité de vie chez soi, mais je comprends que beaucoup de familles sont grandement touchées par les activités du CN tous les jours.

Voici mes deux premières questions à votre endroit: qu'avez-vous tenté de faire pour résoudre les problèmes causés par les manœuvres de trains du CN et comment le CN répond-il à vos demandes?

• (1635)

**Le président:** Madame Wolfrath ou monsieur LePera, qui veut nous répondre?

Madame Wolfrath, la parole est à vous.

**Mme June Wolfrath:** Pour commencer, notre municipalité nous a conseillé de communiquer avec le CN directement par courriel. Nous avons donc commencé à nous plaindre de la situation par courriel et au début, on nous répondait. Je dois cependant vous dire que depuis quelques mois, ils ne veulent même plus accuser réception de mes plaintes, et je n'ai jamais de réponse. Je dirais que je n'ai aucune nouvelle depuis deux mois.

Je suis très respectueuse dans mes courriels et je demande pourquoi la locomotive fait l'objet de manœuvres quand il fait 20 °C ou 30 °C, parce que je sais que sur son site Web, le CN explique qu'en bas de 5 °C, il faut...

**M. Angelo Iacono:** Merci. J'aimerais permettre à d'autres personnes de me répondre.

Allez-y, monsieur LePera.

**M. Jonathan LePera:** Merci. Je vous remercie de nous avoir invités à comparaître aujourd'hui.

C'est une excellente question.

Si j'ai pu paraître laconique ou très sérieux dans mon exposé, c'est que je voulais respecter les limites de temps pour ne pas manquer de respect au Comité.

Nous avons tout essayé. J'ai été conseiller municipal de ma municipalité pendant 10 ans. Quand je siégeais au conseil, nous avons rencontré des députés, nous avons rencontré des dirigeants du CN; nous avons tenté tous les moyens possibles. Je ne siége plus au conseil depuis une dizaine d'années, probablement.

Nous avons fait deux tentatives de médiation. Nous avons tenté de nous adresser à l'OTC. On peut appeler la police du CN, et les policiers sont très respectueux. Je n'ai jamais encore rencontré de policiers qui aient fait preuve d'impolitesse, mais il faut comprendre qu'ils ont très peu de contrôle sur ce qui se passe à la gare de triage. Parfois, un appel suffit pour régler le problème.

Jusqu'à maintenant, notre démarche la plus productive a été de nous adresser au président Badawey. M. Badawey a fait preuve d'un leadership que je n'ai jamais vu avant. Sans vouloir manquer de respect à qui que ce soit ici, un seul appel de sa part a fait cesser les manœuvres en 10 minutes. Cela signifie que le bourdonnement des moteurs a cessé en 10 minutes, mais ce n'est pas constant.

En fait, parfois cela fonctionne, mais parfois cela ne fonctionne pas. Vous devez comprendre que j'envoie des textos à une heure du matin, à trois heures du matin, à n'importe quelle heure, et il les reçoit toujours. Nous avons la preuve que le président Badawey les reçoit, mais ces appels restent sans réponses. Quand nous portons plainte, tout le monde semble faire la sourde oreille.

Je vous donnerai l'exemple d'hier soir, en particulier. L'argument, à Thorold, a toujours été que ces manœuvres devraient être faites plus au nord. Il y a là-bas tellement de terres incultes et stériles. Ce sont des terres inutilisables, où l'on ne nuira à personne. Je dois souligner que la gare de triage a été agrandie après même que la ville ait demandé qu'elle soit relocalisée, donc ce n'est pas après-coup. Nous avons demandé au CN de relocaliser sa gare de triage, puis je pense qu'il y a investi 100 000 \$ — le maire Ugolini pourra vérifier les chiffres —, et maintenant ses dirigeants affirment ne pas avoir les moyens de la déplacer.

Je m'excuse, mais quand on réalise 3,2 milliards de dollars de profits, c'est comme d'acheter une Kitkat chez Avondale. Ce ne serait que d'être une bonne entreprise citoyenne.

Nos soldats ne sont pas morts à la crête de Vimy pour que nous ayons cette conversation aujourd'hui. C'est embarrassant.

**M. Angelo Iacono:** Monsieur Penn, voulez-vous ajouter quelque chose?

**Le président:** M. Penn n'est pas encore là.

**M. Angelo Iacono:** Ma prochaine question s'adresse encore aux deux mêmes témoins. Avez-vous une idée de ce qu'il en coûterait à l'entreprise pour relocaliser cette gare?

**M. Jonathan LePera:** Je n'en ai aucune idée. Je ne suis jamais allé aussi loin dans la conversation et je ne suis pas au courant non plus. Peut-être que le maire Ugolini pourrait vous éclairer.

**M. Angelo Iacono:** Merci.

Madame Wolfrath, avez-vous des observations à faire à ce sujet?

**Mme June Wolfrath:** Je ne le sais vraiment pas, mais on m'a déjà dit une fois — je ne me souviens plus qui me l'a dit — que cela coûterait environ un million de dollars. Personnellement, un investissement d'un million de dollars me semble trois fois rien pour le CN. C'est tout ce que j'ai à dire.

**M. Angelo Iacono:** Encore une fois, je vous prie de ne pas juger ma question. Je veux seulement que cela soit consigné au compte rendu. Je m'adresse encore à vous deux. Qui devrait payer pour la relocalisation de cette gare de triage, selon vous?

• (1640)

**Mme June Wolfrath:** Je pense que le CN devrait absorber la majorité des coûts, mais que la Ville de Thorold pourrait avoir une part de responsabilité.

**Le président:** Monsieur Ugolini, avez-vous des observations à faire à ce sujet?

**M. Terry Ugolini:** La Ville a rencontré les dirigeants du CN à maintes reprises. Nous en avons discuté. Nous avons parlé de déplacer la gare de triage vers le nord, parce que nous croyons que c'est une solution réalisable et probablement celle qui serait la moins chère. Le problème — et le groupe de Port Robinson le sait très bien —, c'est que la longueur des trains a augmenté et qu'à cause de la fermeture d'une ou deux autres gares de triage, les manœuvres faites à cette gare sont plus nombreuses qu'avant. Il faut comprendre l'historique. Cette gare de triage n'a pas toujours été si achalandée qu'aujourd'hui. Je pense que les activités à cette gare, en pleine zone résidentielle, n'auraient jamais dû augmenter ainsi.

Qui devrait en absorber les coûts? C'est le CN qui devrait payer pour cela, parce que c'est lui qui a intensifié ses activités, en plus d'avoir allongé les convois de trains. Il devrait incomber au CN d'absorber les coûts d'un déménagement, parce que cette gare de

trriage n'a pas sa place en zone résidentielle. Je sais que la Ville serait prête à travailler avec le CN, parce que nous avons des droits de passage et que nous possédons certaines terres juste au nord. Nous pourrions travailler avec l'entreprise pour trouver une solution réaliste.

Cependant, le CN doit être prêt à relocaliser sa gare, et je dois vous dire que ses dirigeants répètent constamment qu'un déménagement de la gare de triage vers le nord aura une incidence sur les manœuvres que l'entreprise pourra faire et la longueur des convois qu'elle pourra assembler. Mais savez-vous quoi? Il n'est pas acceptable qu'une entreprise forme des convois plus longs sans aucun respect pour le voisinage.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur le maire. Je vous remercie, madame Wolfrath et monsieur LePera. Merci également à M. Iacono.

Nous entendrons maintenant M. Barsalou-Duval, député du Bloc québécois. Vous avez la parole pour six minutes.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Nous avons entendu des témoignages forts et très touchants aujourd'hui. Je voudrais d'ailleurs remercier les témoins et leur dire que, pour ma part, en tout cas, je les ai entendus. J'espère que nous aurons la possibilité de faire un rapport sur leurs témoignages d'aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à M. Bellefleur. Vous avez dit, tout à l'heure, que vous aviez encore vu des défauts récents sur les rails du CN et que les wagons de pétrole ou de matières dangereuses circulent toujours à Lac-Mégantic.

Pensez-vous qu'il est approprié que de telles matières circulent en plein centre-ville ou dans un périmètre urbain et, surtout, que l'information concernant ce qui circule sur les voies ne soit pas disponible?

**M. Robert Bellefleur:** Je vous remercie, monsieur Barsalou-Duval.

D'abord, ce sont des trains du CP et non du CN qui circulent. Je vous pardonne, puisque ces deux importantes compagnies canadiennes sont concernées par ce problème.

Non, ce n'est pas normal, selon nous, de voir des chapelets de 30 citernes de gaz propane, d'acide sulfurique, de chlorate de sodium et d'essence automobile descendre la côte de Nantes, la deuxième côte en longueur au Canada, et arriver au centre-ville dans une courbe qui a été accentuée. La courbe originale, où s'est passée la tragédie le 6 juillet 2013, avait un angle de 4,25 degrés. On a dû contourner la zone qui était contaminée quand on a reconstruit rapidement la voie, et là, on a une courbe de 8 degrés, et il n'y a pratiquement pas de dévers. Si le chef de train ne ralentit pas assez dans la pente, il y aura une autre catastrophe à Lac-Mégantic. Une fois qu'un train de 100 wagons accélère, n'essayez pas de l'arrêter. Il ne fait qu'accélérer.

Ce n'est donc pas normal de voir ces produits-là circuler au centre-ville de Lac-Mégantic ni dans n'importe quel centre-ville. Les produits transportés ne sont plus des produits de nécessité de la population. Ce sont des produits nécessaires aux entreprises, aux industries. Normalement, on devrait les faire dévier vers les parcs industriels.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur Bellefleur.

Je voudrais vous donner aussi l'occasion de répondre à la deuxième portion de ma question, qui portait sur l'information relative à ce qui circule sur les voies ferrées.

• (1645)

**M. Robert Bellefleur:** Au cours de l'été 2019, nous avons participé à une séance du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE. Nous avons demandé à la compagnie Central Maine & Quebec Railway l'accès aux informations sur le contenu, mais il s'agissait malheureusement d'informations confidentielles.

Par contre, à l'aide des placards, on peut facilement connaître les numéros et avoir une bonne idée de ce qui passe. J'ai installé une caméra de surveillance dans les arbres et je filme chacun des trains qui passent. Je peux ainsi savoir quels sont les produits qui sont transportés. Tout citoyen qui possède un téléphone cellulaire ou toute autorité publique peut facilement savoir ce qui passe actuellement malgré le secret bien gardé de l'industrie.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** J'aimerais vous poser une autre question.

Comme cela a été soulevé tout à l'heure, il y a peu de temps, le CP affirmait qu'il était impossible de respecter les échéanciers qui étaient annoncés par le gouvernement, c'est-à-dire de compléter la voie de contournement de la voie ferrée pour 2023.

Récemment, il y a eu un retournement de situation, et il semble que, finalement, ce serait possible. Pensez-vous que c'est possible? Si oui, comment y arrivera-t-on?

On me dit que les plans d'ingénieurs ne sont pas faits, que les autorisations de l'Office des transports du Canada n'ont pas été obtenues et que les travaux n'ont pas commencé. Le reste n'est pas fait non plus.

De votre point de vue, cet échéancier est-il réaliste? Pensez-vous que c'est possible?

**M. Robert Bellefleur:** Nous avons consulté la coalition d'ingénieurs de carrière, et, selon ce qu'elle nous a confirmé, en ce moment, il est impossible que la voie de contournement soit construite et opérationnelle en 2023.

Les terrains ne sont même pas acquis; tout le processus d'évaluation de l'Office des transports du Canada n'est même pas fait, les plans et devis ne sont même pas encore dessinés et on pense que cette voie de contournement sera construite dans deux ans. Nous sommes donc très sceptiques à cet égard, mais le plus tôt sera le mieux pour nous.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** J'aimerais poser une question à Mme Bleau.

Nous vous avons reçue cette semaine, mais nous n'avons pas eu l'occasion d'échanger beaucoup. De votre côté, vous avez aussi déploré le manque d'accès à l'information sur ce qui circule sur les rails, particulièrement en ce qui concerne les matières dangereuses.

Pourriez-vous me dire qui a accès à de l'information, et quand ces personnes y ont-elles? À quelle information ont-elles accès?

Il y a quelque chose de nébuleux autour de la manière dont l'information est transmise. Je crois savoir que des gens y ont accès, mais ce n'est pas tout le monde.

**Mme Isabelle Bleau (conseillère municipale, Ville de Boucherville, Comité ferroviaire de Boucherville):** Je vous remercie de votre question.

En effet, pour ce qui est de la Ville de Boucherville, seule la greffière est mise au courant des produits qui circulent sur la voie ferrée, qui traverse un milieu urbain très peuplé. Elle reçoit cette information trimestriellement et trois mois après que la marchandise ait circulé sur nos rails. C'est un non-sens.

Nous avons beau avoir des systèmes de premiers répondants, nous ne pouvons pas prévoir les premiers secours quand nous apprenons trois mois plus tard ce qui vient de passer sur nos rails.

La greffière a signé une entente de confidentialité. Toutefois, une fois par année, le CN nous envoie un rapport qui peut être divulgué à plusieurs personnes sur ce qui est passé au cours de l'année précédente. Elle m'a fait parvenir ce matin ce qu'elle a reçu au mois de mars concernant ce qui est passé sur les rails de Boucherville en 2020, et 89 % des wagons contenaient des produits dangereux. C'est assez inquiétant.

[Traduction]

**Le président:** Merci, madame Bleau, monsieur Bellefleur et monsieur Barsalou-Duval.

Nous entendrons maintenant le NPD.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais à mon tour remercier l'ensemble des témoins qui comparaissent aujourd'hui de leurs excellents témoignages jusqu'à maintenant. Il me semble évident qu'au cours des deux dernières séances, nous n'avons fait qu'effleurer le problème, pourtant très grave pour beaucoup de personnes au pays. J'espère que nous pourrions poursuivre ce travail, pour mieux comprendre ce qui doit être fait.

J'aimerais d'abord m'adresser à M. Campbell.

Monsieur Campbell, vous connaissez bien les rapports de la vérificatrice générale et du commissaire à l'environnement. Quand vous lisez ces rapports, avez-vous l'impression que la sécurité ferroviaire s'est suffisamment améliorée depuis la tragédie de Lac-Mégantic?

• (1650)

**M. Bruce Campbell:** Merci, monsieur Bachrach.

Non, et le fait est que nous le rappelons depuis l'entrée en vigueur des systèmes de gestion de la sécurité en 2002. Il y a eu l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire en 2007, puis en 2013... Vous savez, il y a eu toute une série de rapports et d'exams du Bureau du vérificateur général et d'autres organismes, mais l'apport différentiel de ces améliorations est extrêmement troublant.

Comme je le disais, votre comité peut, dans son rapport, faire état de la mesure dans laquelle ce régime, le régime de la sécurité ferroviaire, nous permet de respecter notre obligation de protéger le public. S'il n'est pas efficace, il doit être mis de côté, et je pense qu'il vaudrait mieux mettre en place des règlements prescriptifs classiques le temps de nous doter des ressources et de toutes les mesures nécessaires pour que nos systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire permettent véritablement de réduire au minimum les risques pour la sécurité ferroviaire.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur Campbell.

Nous avons parlé beaucoup des systèmes de gestion de la sécurité, mais je tiens à m'assurer que nous nous attaquons véritablement au nœud de la question dans le cadre de notre étude. Pouvez-vous nous dire en quoi la façon dont le gouvernement et les compagnies de chemin de fer utilisent les systèmes de gestion de la sécurité pose problème en matière de sécurité ferroviaire?

**M. Bruce Campbell:** J'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire quelques risques pour la sécurité qui demeurent entiers, et ce, depuis longtemps. J'ai décrit la relation entre l'industrie et Transports Canada comme une relation de captivité et de complicité, et c'est la relation de pouvoir qui existe entre les deux. Je pourrais vous parler longuement de ce que j'entends par captivité, mais je n'ai probablement pas le temps de le faire en six minutes. C'est un problème très grave qui nécessite tout un rééquilibrage. Cette relation doit être recalibrée, et j'aurais beaucoup de recommandations à vous faire en ce sens.

**M. Taylor Bachrach:** À votre avis, Transports Canada a-t-il suffisamment de ressources pour s'acquitter de son rôle de réglementation des chemins de fer au Canada et de protection des collectivités et des citoyens en matière de transport ferroviaire?

**M. Bruce Campbell:** J'ai entendu les gens du ministère dire, au cours de la dernière séance, qu'ils avaient suffisamment de ressources pour cela, mais je suis sceptique quand je regarde le bilan des quatre dernières décennies. Dans le budget tristement célèbre de Paul Martin, Transports Canada s'est fait amputer son budget de 50 %, particulièrement sur les aspects réglementaires. Cela me rappelle ce que le juge Moshansky disait lorsqu'il a comparu devant le Comité en 2017. C'est lui qui a présidé la commission d'enquête sur l'écrasement d'avion à Dryden et il a dit, grosso modo, que cet écrasement était principalement attribuable à un manque de ressources. Il a dit que c'était encore aujourd'hui une épée de Damoclès au-dessus de la tête des passagers aériens au Canada. Je pense que cela s'applique tout autant au secteur ferroviaire.

**M. Taylor Bachrach:** Nous avons un peu entendu parler de gestion de la fatigue. C'est un problème qui ne s'applique pas qu'au milieu ferroviaire et aux collectivités situées le long des corridors ferroviaires, mais qui s'applique surtout aux travailleurs du secteur ferroviaire, particulièrement à ceux et celles qui travaillent dans les trains. Le Bureau de la sécurité des transports nous met en garde contre ce problème depuis 1994. Pourquoi ne s'en est-on pas encore occupé et que faut-il faire pour améliorer la gestion de la fatigue aujourd'hui?

• (1655)

**M. Bruce Campbell:** C'est la question. En tant qu'ingénieur de locomotive, M. McPherson serait mieux placé que moi pour vous répondre.

**M. Taylor Bachrach:** Monsieur le président, pourrions-nous céder la parole à M. McPherson?

**Le président:** Monsieur McPherson, je vous prie de répondre brièvement à la question.

**M. Chad McPherson:** Je m'excuse. J'ai eu des problèmes de microphone.

J'ai entendu « plan de gestion de la fatigue » et j'ai compris que vous posiez une question sur ce qui est fait à cet égard.

**M. Taylor Bachrach:** En fait, je demandais plutôt ce qu'il faut faire à cet égard. Que ne fait-on pas déjà qu'il faudrait faire?

**M. Chad McPherson:** Il s'agit ici de gérer la fatigue en milieu de travail.

En tant qu'ingénieur de locomotive, je suis constamment fatigué. Je répète aux gens autour de moi que ma vie est une série de siestes. Notre mode de vie sans horaire fixe et le fait que les mouvements de trains soient si désorganisés font qu'il est difficile de déterminer quand je devrais être bien reposé. C'est le principal problème.

Il y a constamment des trains retardés, puis nous avons peur de représailles. Si je me déclare non disponible, parce que c'est vrai, parce que c'est le choix sain à faire, j'aurai peur de faire preuve de représailles ou de réprimandes de l'entreprise. À mon avis, beaucoup de personnes iront travailler même si elles sont fatiguées par peur de faire l'objet de mesures disciplinaires.

Par ailleurs, il peut aussi y avoir un appât du gain sur le plan personnel. Il y a des gens qui iront travailler même s'ils sont fatigués simplement pour gagner plus d'argent, parce qu'ils voudraient faire un voyage ou quelque chose du genre. Cela fait aussi partie de l'équation.

Cependant, le principal problème que je vois, c'est que nous n'avons pas de données exactes sur les mouvements des trains. Je vais vous donner un bref exemple si vous me donnez 10 secondes.

Un train devait partir à 17 heures. Il était prévu à l'horaire depuis 8 heures le matin, jusqu'à environ 14 heures, puis à la dernière minute, son départ a été reporté de 24 heures. L'employé qui y était affecté a essayé de se reposer pour être prêt à travailler à 17 heures, mais il ne pourra finalement pas travailler avant 6 heures encore. Il est bien reposé et prêt à travailler, mais il doit encore rester debout six heures de plus, si ce n'est plus, avant que le prochain train n'arrive. C'est un problème perpétuel, qu'on voit tous les jours.

**Le président:** Merci, monsieur McPherson, monsieur Campbell, et monsieur Bachrach. Je vous suis reconnaissant.

Entamons maintenant le deuxième tour. C'est M. Soroka, député du Parti conservateur, qui sera notre premier intervenant.

La parole est à vous pour cinq minutes.

**M. Gerald Soroka (Yellowhead, PCC):** Merci, monsieur le président.

Ma première question s'adresse à M. McPherson.

Nous avons beaucoup entendu parler des difficultés concernant les trains transportant du pétrole et d'autres produits inflammables. Voici la question que je souhaite vous poser: pour prévenir les déversements de pétrole désastreux, pouvez-vous nous dire s'il est plus sûr de transporter du pétrole par train ou par oléoduc?

**M. Chad McPherson:** D'après mon expérience, nous avons constaté que la pratique réglementaire depuis les événements de Lac-Mégantic a été de réduire les limites de vitesse dans les régions métropolitaines de recensement, soit dans les régions densément peuplées. Cela ne suffira pas pour régler le problème. Si nous voulons continuer de transporter du pétrole par train, ce qui peut être fait de manière sécuritaire, selon moi, nous devons resserrer les règles sur l'entretien. Je constate qu'en territoire non signalisé, où les mouvements des trains ne sont pas contrôlés par des signaux ferroviaires, ce sont les ingénieurs qui patrouillent les voies.

Je ne connais pas bien la façon de procéder pour les oléoducs, donc je ne pourrais pas vraiment me prononcer sur la question.

**M. Gerald Soroka:** Monsieur Campbell, vous avez mentionné qu'il y avait eu beaucoup de déraillements de trains et de déversements de pétrole. Croyez-vous qu'il y aurait de meilleures solutions si nous pouvions construire plus d'oléoducs, pour cesser de transporter le pétrole par train et ainsi, rendre le transport de produits pétroliers plus sûr?

**M. Bruce Campbell:** Eh bien, je dois vous rappeler qu'il y a aussi de grands déversements de pétrole et de gaz des oléoducs. Tout récemment, en Belgique, 24 personnes sont mortes dans un accident.

Les participants du Québec se rappelleront la destruction d'une canalisation de gaz à LaSalle, au Québec, qui a entraîné la mort de 28 personnes.

Au Mexique, plus récemment, en 2012, 22 travailleurs sont morts dans l'explosion d'un oléoduc de Kinder Morgan.

Il ne faut pas prétendre que les pipelines sont sûrs, alors que le transport ferroviaire du pétrole est dangereux.

Je pense qu'on peut en faire beaucoup plus pour réduire les risques et éviter une tragédie comme celle de Lac-Mégantic, mais n'oublions pas ce que le commissaire à l'environnement du bureau de la VG a dit: la porte est toujours ouverte pour un autre accident.

• (1700)

**M. Gerald Soroka:** Ma prochaine question s'adresse à M. Bellefleur.

Ce qui est arrivé à Lac-Mégantic est horrible, et nous ne voulons absolument pas qu'un tel événement se reproduise au Canada. Vous avez dit qu'il y avait un moratoire en ce moment et que les résidents aimeraient qu'on cesse de transporter des produits pétroliers par cette municipalité. Les résidents seraient-ils plus enclins à accueillir un pipeline ou sont-ils carrément contre le pétrole? Il faut tout de même transporter les produits, donc que préféreraient-ils, un oléoduc ou le train?

[Français]

**M. Robert Bellefleur:** M. Campbell l'a un peu illustré, ces deux méthodes ne sont pas sécuritaires. Nous sommes en 2021 et nous avons encore des oléoducs à paroi simple. Lorsqu'il y a une fissure, il y a un écoulement dans la nature. Des fois, cela explose, alors que, dans d'autres cas, cela brûle.

Les deux méthodes utilisées ne sont pas sécuritaires. Il faut renforcer les mesures de sécurité et embaucher du personnel d'entretien. L'entretien est parfois laissé pour compte. Il ne se fait pas beaucoup d'inspections des oléoducs, pas plus que des voies ferrées. Le problème est là, et pas ailleurs.

[Traduction]

**M. Gerald Soroka:** Monsieur McPherson, vous avez affirmé que les convois de trains étaient beaucoup plus longs qu'avant et que l'un des grands problèmes — je le sais, j'entends les résidents de ma région me le dire —, c'est que les trains bloquent les passages à niveau, principalement pour les véhicules d'urgence comme les ambulances et les camions de pompier qui auraient besoin de traverser. C'est un problème de sécurité, mais c'est aussi un problème ne serait-ce que pour les autobus scolaires ou les automobilistes qui veulent se rendre au travail. Que pourrait-on faire de plus? Je sais qu'on dit que les voies ferrées ne peuvent être bloquées plus de cinq minutes, mais cela ne semble pas toujours respecté.

**M. Chad McPherson:** Je pense qu'il est à peu près impossible de respecter la règle des cinq minutes. On peut faire mieux du côté des manœuvres de triage. On peut revoir l'organisation des trains en fonction de l'endroit où le triage doit être fait et de la partie du train concernée. Si c'est sur la partie arrière du train, on sera sur les passages à niveau. Si c'est sur la partie avant, ce ne sera pas le cas. Au sujet de la situation à Regina, j'ai proposé une solution pour éviter de bloquer la voie de contournement et les 11 passages à niveau en veillant à ce que la voie ferrée soit alignée pour un mouvement continu jusqu'à ce que le train ait traversé, et ce, sans avoir à s'arrêter et à repartir à basse vitesse en bloquant les passages à niveau pendant des périodes prolongées.

Pour être réaliste, le fait d'avoir des trains plus courts n'est pas une option pour les transporteurs. C'est la réalité de nos jours. Toutefois, on peut assurément faire mieux pour éviter de voir les trains s'arrêter à des endroits clés comme les zones densément peuplées et à risque.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur McPherson, et je vous remercie aussi, monsieur Soroka.

Avant de passer à Mme Jaczek du Parti libéral, je vois que M. Penn s'est joint à nous. Je crois comprendre qu'il vient juste de finir de travailler et qu'il se joint à nous à l'écran.

Monsieur Penn, je vais vous donner la possibilité de nous présenter une déclaration liminaire si vous le souhaitez, ou si vous le préférez, de simplement répondre aux questions.

**M. Cliff Penn (membre, Port Robison Proud):** Monsieur Badawey, je peux faire les deux.

J'aimerais répondre à M. McPherson au sujet du blocage de la circulation aux passages à niveau.

Port Robison est une petite communauté isolée à laquelle on accède par deux routes, et vos trains bloquent les deux accès. J'ai fait une crise de cœur en février. Même avec la règle des cinq minutes, des gens peuvent mourir avant que les premiers répondants arrivent sur les lieux. Quand c'est plus long et qu'on doit attendre 15 à 20 minutes, on arrive en retard au travail. La réponse qu'on obtient toujours est que si on communique avec le CN, l'entreprise va diviser le train, mais comment peut-elle le faire quand les trains sont si longs? J'ai attendu pendant 20 minutes. M. Badawey peut vous dire que je lui ai envoyé des messages à ce sujet, et c'est une situation qui se produit tous les jours ou toutes les semaines. Que peut-on faire pour régler ce problème?

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Penn.

Aimeriez-vous ajouter quelque chose, monsieur Penn?

**M. Cliff Penn:** J'aimerais remercier le Comité de m'avoir invité à témoigner. J'ai envoyé une déclaration. Je présume que vous avez tous eu l'occasion de la lire.

• (1705)

**Le président:** Très bien. Nous en sommes à la période de questions, et les prochaines vont être posées par Mme Jaczek du Parti libéral.

Madame Jaczek, vous avez la parole pendant cinq minutes.

**Mme Helena Jaczek (Markham—Stouffville, Lib.):** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Je remercie aussi tous nos témoins.

Les témoignages que nous avons aujourd'hui et que nous avons eus mardi sont certainement fort intéressants. La possibilité d'une grave tragédie comme celle de Lac-Mégantic existe toujours, et nous avons entendu parler aussi du bruit, des vibrations, de la qualité de vie et du blocage de la circulation, comme M. Penn vient tout juste d'en parler, et notamment des véhicules d'urgence. Naturellement, les gens ont toujours en tête aussi un possible déraillement. Nous savons que cela se produit au pays.

Mes questions s'adressent aux représentants de Port Robinson Proud. Mardi, nous avons entendu le témoignage des représentants de l'Office des transports du Canada, l'OTC. Ils nous ont dit que l'OTC répond aux plaintes dans un délai de 20 jours environ, qu'il a pu ordonner la mise en place de toutes sortes de mesures d'atténuation du bruit et des vibrations, et que des ordonnances seraient déliées à ce sujet.

Monsieur LePera, je vais commencer par vous. Pourriez-vous nous parler de votre expérience lorsque vous avez communiqué avec l'OTC et du temps que cela a pris pour obtenir une réponse? Je sais que vous n'êtes pas censé parler de la médiation comme telle, mais pouvez-vous nous parler du processus et nous dire comment cela s'est passé pour vous?

**M. Jonathan LePera:** Je vais vous raconter ce qui s'est passé. Je me suis retiré de la médiation les deux fois pour être certain de pouvoir vous parler aujourd'hui. J'espérais et je rêvais qu'un jour un comité permanent s'intéresse à la question, que la démocratie triomphe — sans vouloir utiliser cette expression comme cliché — et que quelqu'un propose d'en parler.

C'était le pire sentiment pour un conseiller municipal, parce qu'on se trouve en conflit d'intérêts. On ne peut pas signer l'END, pour être en médiation, au cas où l'affaire devrait être rendue publique. Il y a eu encore dernièrement un autre END.

Je peux vous dire, à partir des discussions que j'ai eues avec M. Bettencourt, l'agent de liaison qui m'a offert de participer aux discussions avec l'OTC, qu'il a eu beaucoup... C'était le genre de conversation où il n'y a pas de problème, tout est beau — vous savez, nous pouvons presque déplacer des montagnes —, mais je n'y croyais tout simplement pas. Je ne voulais pas avoir à me taire pour pouvoir le faire.

Mardi soir, j'ai trouvé très troublant d'entendre dire que l'OTC a autant de pouvoir pour donner suite aux plaintes, et pourtant, nous avons eu deux séances de médiation. Les transporteurs effectuent des manœuvres la nuit comme si c'était un jour ouvrable normal, ce qui n'est pas permis. Ils ne respectent pas la longueur des trains. Ils bafouent les règles constamment.

J'ai attendu pendant 32 minutes à un passage à niveau. J'ai appelé le service de police du CN, et un agent m'a répondu respectueusement qu'il était désolé, que cela ne devrait pas se produire, mais qu'il n'avait pas compétence pour agir. L'attente a été de 32 minutes.

**Mme Helena Jaczek:** Je vous remercie.

J'aimerais m'adresser à Mme Wolfrath également pour qu'elle nous parle de son expérience, soit des délais et de l'efficacité.

**Le président:** Si je peux me permettre, vous le savez sans aucun doute, mais j'aimerais préciser qu'une END est une entente de non-divulgaration.

Madame Wolfrath, allez-y.

**Mme June Wolfrath:** C'est exact. Je ne peux pas vous en dire beaucoup, mais je peux vous dire qu'à l'origine j'ai soumis une demande à l'OTC au sujet du bruit et des vibrations. Cela a pris six mois, alors le délai a été court. J'étais à la table avec le CN et l'OTC. Nous avons eu deux rencontres. Nous ne sommes pas arrivés à un règlement. Les problèmes n'ont pas été résolus. Ils écoutaient et répondaient que oui, cela se produit, et cela doit se produire. Les choses en sont restées là.

**Mme Helena Jaczek:** En fait, le résultat doit certainement être connu de la population. Les problèmes n'ont pas été résolus.

**Mme June Wolfrath:** Les problèmes n'ont pas été résolus.

**Mme Helena Jaczek:** Très bien. Je vous remercie beaucoup.

Selon vous, quels changements devrait-on apporter au processus de règlement des différends de l'OTC?

**Mme June Wolfrath:** Je ne sais pas trop quoi dire, car j'ai toujours peur de contrevenir à l'entente de non-divulgaration que j'ai signée.

**Mme Helena Jaczek:** Si vous êtes mal à l'aise, ne répondez pas, s'il vous plaît.

**Mme June Wolfrath:** Je me sens mal à l'aise, oui. Je ne sais pas trop ce que je peux et ne peux pas dire, alors je préfère ne pas répondre.

• (1710)

**Mme Helena Jaczek:** D'accord.

**Le président:** Monsieur LePera, vous avez la parole.

**M. Jonathan LePera:** Pour le dire purement et simplement, je pense qu'il faut redonner le pouvoir au gouvernement. Je pense qu'il faut revoir la loi. Comme il s'agit d'une loi... Oui, il y a un droit acquis, mais la loi est désuète, et je trouve totalement illogique que dans un pays où nous avons la Charte canadienne des droits et libertés qui protège nos droits à tous les égards, qui protège les droits de chacun de manière équitable, on ne puisse pas modifier une entente relative au transport ferroviaire pour refléter l'évolution de la société.

Je dirais que c'est la raison pour laquelle nous élisons des leaders. Vous êtes tous des leaders, vos concitoyens vous ont fait confiance à vous, et non à quelqu'un d'autre; ils vous ont fait confiance et vous avez la chance aujourd'hui de faire entendre la voix de la démocratie.

Je veux souligner un élément toutefois au sujet de cette gare de triage qui est fort intéressant. Lorsque je suis déménagé ici il y a 17 ans — j'espère que vous allez me donner un peu de latitude ici —, j'ai communiqué avec l'urbaniste municipal et j'ai fait mes devoirs. Beaucoup de gens me disaient que j'avais été assez bête pour déménager près d'une gare de triage. Ce n'est pas le cas. Le vendeur disait qu'il n'y avait pas de train qui passait. J'ai vu la clôture dans la cour de M. Penn, qui mesure six pieds de haut, et j'ai appelé l'urbaniste à ce moment, et je lui ai demandé si cela allait fonctionner. Elle m'a répondu que d'après leurs études sur le son...

Je vais vous dresser un portrait de la situation. La distance entre le seuil de ma porte et la voie ferrée est d'environ 510 pieds. Entre nous, il y a une voie ferrée surélevée, au-dessus de la clôture. Qui plus est, dans la forêt qui nous sépare — et c'est assez mince comme forêt puisqu'il n'y a que 500 pieds et une autre rangée de maisons —, tous les arbres perdent leurs feuilles pendant l'hiver, alors il n'y a rien pour arrêter le son. J'en déduis donc... Le CN a été consulté avant la préparation du lotissement, tout comme la Ville et le ministère de l'Environnement. Le CN a promis que si la circulation augmentait de 4 %, ils ajouteraient des mesures d'atténuation du bruit ou amélioreraient celles en place.

J'en tire une conclusion. Quand on regarde le plan, on voit qu'il y a des terres protégées près de la voie ferrée. Où prévoyaient-ils installer les mesures d'atténuation du bruit? Ils n'ont jamais prévu que la circulation augmenterait de 4 %. Je viens de faire les liens ici. Je me demande pourquoi ils ont obtenu l'autorisation. Soit ils allaient respecter la loi, soit la fonction de la gare de triage a changé, et ils ont fait entrer une cheville carrée dans un trou rond, et c'est pour cette raison que nous sommes ici aujourd'hui en train d'avoir cette discussion malaisante avec vous dans l'espoir de voir les choses changer. J'espère vous avoir éclairé sur la situation.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur LePera.

Je vous remercie aussi, madame Jaczek.

Nous passons maintenant au Bloc québécois pendant deux minutes et demie.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Au Comité, des témoins ont soulevé la question de la voie de contournement à Lac-Mégantic. Ils ont aussi mentionné une volonté d'effectuer un réaménagement de la voie ferrée à Boucherville.

Ma question s'adresse à M. Beaulne.

J'ai cru comprendre que vous aviez déjà travaillé à des projets de réaménagement de voie ferrée. Comment la collaboration avec Transports Canada s'est-elle déroulée? Selon vous, des améliorations devraient-elles être apportées?

**M. François Beaulne (président, Sous-comité, Comité ferroviaire de Boucherville):** Je vous remercie, monsieur le député.

Effectivement, au début des années 1990, en prévision de l'implantation du projet Soligaz dans notre région, qui consistait à enfouir des réservoirs de gaz naturel dans la ville de Varennes, les wagons qui devaient approvisionner ce projet traversaient les zones peuplées de notre ville, Varennes, avec des matières hautement inflammables.

À cette époque, j'étais le député de la circonscription en question à l'Assemblée nationale et, avec le gouvernement du Québec, nous avions envisagé de faire une voie de contournement pour éviter que des matières hautement explosives traversent nos zones habitées. Nous nous sommes heurtés à une fin de non-recevoir de la part du gouvernement fédéral. C'était à l'époque où le CN, qui contrôle la voie en question, n'était pas encore privatisé. Vous pouvez imaginer, avec une entreprise privatisée, comment il peut être encore plus difficile aujourd'hui de l'amener à concevoir et à étudier un projet de contournement de voie ferrée.

Ce que j'aurais à dire au Comité reflète un peu les propos de M. LePera selon lesquels les conditions d'exploitation industrielle ont changé. Nous ne sommes pas à la fin des années 1800, où beaucoup de ces voies ferrées avaient été installées et traversaient des villes et des villages pour approvisionner ces communautés en matières essentielles.

Aujourd'hui, bien au contraire, à la fois le gouvernement du Canada, celui du Québec et ceux d'autres provinces travaillent à maximiser l'utilisation du transport ferroviaire pour des raisons tout à fait louables qui sont la réduction des gaz à effet de serre et d'autres considérations environnementales.

Je pense qu'il est maintenant temps que le gouvernement fédéral et le ministère des Transports changent leur perception des projets de relocalisation de voies ferrées, et ce, dans une perspective de prévention plutôt qu'*ex post facto*, comme cela a été le cas à Lac-Mégantic.

Si le transport ferroviaire est appelé à jouer un rôle de plus en plus important dans le transport des matières dangereuses, il faut que le gouvernement fédéral soit plus réceptif aux projets de relocalisation des voies ferrées dans les zones habitées.

• (1715)

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vous remercie.

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Beaulne, et je vous remercie aussi, monsieur Barsalou-Duval.

Nous passons maintenant au NPD.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pendant deux minutes et demie.

**M. Taylor Bachrach:** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

J'ai une question pour M. Bellefleur.

Dans votre déclaration liminaire, vous avez parlé d'une augmentation du nombre d'accidents ferroviaires. Des représentants de l'industrie nous ont dit pendant leur témoignage que le nombre d'accidents par kilomètre parcouru avait, en fait, diminué.

De votre point de vue, soit celui d'une communauté qui a été profondément touchée par une catastrophe ferroviaire, cette affirmation vous rassure-t-elle un peu?



[Français]

**M. Robert Bellefleur:** L'industrie peut bien tenir sa version et ses arguments, mais moi, je vous parle du rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada, le BST, qui confirme qu'il y a eu une augmentation de 42 % du nombre d'accidents ces 10 dernières années. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est un organisme indépendant quand même assez sérieux et bien documenté.

C'est sûr que la variation du volume peut aussi entraîner plus ou moins d'accidents, selon les années, mais il n'en demeure pas moins qu'avant 2012, on ne transportait pas de pétrole sur les voies ferrées. Il n'y avait pas de train-bloc. On transportait du fret et on avait seulement quelques citernes d'essence, de mazout et d'acide sulfurique. Donc, quand il y avait un déraillement, c'était beaucoup moins néfaste. Aujourd'hui, c'est l'avènement de ces fameux trains-bloc qui est un gros problème.

[Traduction]

**M. Taylor Bachrach:** Je vous remercie.

Monsieur Bellefleur, j'aimerais vous lire une phrase du rapport de la vérificatrice générale concernant sa dernière vérification de suivi sur la sécurité ferroviaire. En fait, la phrase est plutôt tirée de son exposé devant le comité des transports le 13 avril. Elle a dit:

Dans l'ensemble, nous avons constaté que, huit ans plus tard, le ministère n'avait pas encore complètement donné suite à nos recommandations, et qu'il restait en fait beaucoup à faire pour améliorer la sécurité des chemins de fer au Canada.

Comment vous sentez-vous en entendant cela?

[Français]

**M. Robert Bellefleur:** Pour les gens de Lac-Mégantic, c'est carrément comme recevoir une gifle. Ils ont vécu l'une des pires tragédies et rien n'a vraiment changé. Ce que la vérificatrice générale nous dit, et elle le confirme dans son dernier rapport, c'est que l'incident qui s'est produit à Lac-Mégantic peut se reproduire ailleurs. Les conditions qui y ont mené sont toujours en place.

C'est pourquoi, le 6 juillet 2021, nous organisons à Lac-Mégantic une manifestation sur la voie ferrée pour démontrer que nous sommes contre le retour du transport de pétrole chez nous.

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Bellefleur, et je vous remercie aussi, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant au Parti conservateur.

Monsieur Kram, vous avez la parole pendant cinq minutes.

**M. Michael Kram (Regina—Wascana, PCC):** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Mes questions s'adressent à M. McPherson du syndicat des Teamsters.

Monsieur McPherson, vous avez parlé un peu plus tôt des plans que vous aviez pour atténuer le problème aux passages à niveau bloqués sur la voie de contournement à Regina. J'aimerais savoir si vous pourriez nous en dire plus à propos de ces plans, car je sais que les gens de Regina seraient ravis de voir ce problème réglé.

• (1720)

**M. Chad McPherson:** Je vous remercie, monsieur Kram, de me donner l'occasion d'en parler.

C'est tellement simple que cela en est presque risible. Si le train s'arrête et bloque la voie de contournement et tous les passages à

niveau dont nous parlons, c'est parce qu'environ quatre aiguillages à manœuvre manuelle doivent être alignés. Selon l'endroit où passe le train, si ces aiguillages sont alignés à l'avance, le train peut continuer à rouler. Sa vitesse dans cette zone est d'environ 10 milles à l'heure. Lorsque le train mesure deux milles de long, il s'étend sur toute cette longueur, mais au moins, il est en mouvement. Les risques surviennent lorsqu'il s'arrête, parce que c'est à ce moment que les piétons en profitent pour traverser.

La façon de régler le problème est simple, et j'ai proposé la solution. Je suis représentant en santé et sécurité et aussi coprésident du comité de santé et sécurité pour le Sud de la Saskatchewan; j'ai proposé cette solution à maintes reprises et j'attends encore qu'elle soit mise en œuvre.

**M. Michael Kram:** Monsieur McPherson, à qui avez-vous présenté ces plans: à la Ville de Regina, aux compagnies ferroviaires, ou à qui?

**M. Chad McPherson:** J'ai présenté la solution à notre direction locale et au surintendant, le directeur général de la division, et elle avait été acceptée. Nous fonctionnons par bulletin. Un bulletin d'information devait être publié au sujet de notre façon de procéder dans cette zone, mais cela n'a pas encore été fait.

**Le président:** Monsieur McPherson, à titre de précision, vous parlez du surintendant du CN?

**M. Chad McPherson:** Du CP.

**Le président:** Du CP. Très bien, merci.

Monsieur Kram.

**M. Michael Kram:** Je vous remercie.

Monsieur McPherson, vous avez mentionné quatre grandes sources d'inquiétude pour les Teamsters: le blocage des passages à niveau, les procédures d'intervention d'urgence, les nouveaux employés et les périodes de repos. J'aimerais que vous nous disiez quelle est la plus importante pour vous et pourquoi.

**M. Chad McPherson:** La plus grande inquiétude des Teamsters a toujours été la fatigue. Comme je l'ai mentionné plus tôt, les mouvements de train désorganisés constituent l'une des plus importantes causes de fatigue, et de nombreux employés se sentent obligés d'aller travailler même s'ils sont fatigués parce qu'ils craignent les représailles de l'employeur. L'obligation d'informer l'équipage huit heures à l'avance nous aidera. Nous avons besoin de plus d'information pour mieux nous préparer à aller au travail. L'employeur doit cesser les mesures disciplinaires. Nous sommes régis par... Nous devons être reposés et en forme avant de... Nous occupons des postes où la sécurité est primordiale. Lorsque nous faisons une erreur, ce n'est pas un diachylon ou la touche retour arrière qui règle le problème. Il en résulte de graves tragédies et de graves accidents, souvent avec des morts, et la fatigue est un élément majeur dans ces situations.

L'accident du Lac-Mégantic s'est produit à deux heures du matin environ. À mon avis, la fatigue était en cause.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Berthold, allez-y.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Monsieur le président, l'interprète nous signale qu'il a beaucoup de difficulté à interpréter les propos de M. McPherson en raison de l'interférence en français.

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Berthold.

Monsieur McPherson, si vous pouvez rapprocher le micro de votre bouche, nous verrons si cela améliore le son.

**M. Chad McPherson:** Très bien. J'ai reçu un appel du soutien technique au sujet du microphone. Il se peut qu'il ne fonctionne pas bien s'il détecte le microphone du portable. Je vais essayer de ralentir.

Dans le secteur ferroviaire, la fatigue est une des causes principales d'accident et de blessure. Les nouvelles périodes de travail-repos proposées permettront de réduire grandement la fatigue, mais les transporteurs ferroviaires doivent remédier au problème des mouvements de train. Avant d'aller travailler, je dois savoir à l'avance combien j'ai de temps pour me préparer. À l'heure actuelle, si je travaille à minuit, on m'appelle à 22 heures pour me le dire, alors on me donne un avis de deux heures pour me présenter au travail.

Avant cela, l'horaire des trains que je peux consulter est très incohérent et souvent inexact. Comme je l'ai dit, un train doit partir à 17 heures, alors j'attends et je me suis reposé pour être prêt à travailler à ce moment, car lorsque je me présente au travail, je peux être appelé à travailler pendant une période maximale de 12 heures. S'il y a tout à coup un changement et que je dois commencer à travailler à minuit pour le prochain train, je suis debout et prêt depuis 17 heures, et je peux devoir rester debout pendant 12 heures de plus.

Des études sur la fatigue ont démontré qu'un état d'éveil de 17 heures équivaut à un taux d'alcoolémie de 0,02 dans le sang, et ce taux s'accroît de façon exponentielle par la suite.

• (1725)

**Le président:** Merci, monsieur McPherson et monsieur Kram.

Nous allons maintenant donner la parole au Parti libéral.

Madame Martinez Ferrada, vous avez cinq minutes.

[Français]

**Mme Soraya Martinez Ferrada (Hochelaga, Lib.):** Je vous remercie, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Campbell.

Récemment, dans le journal *The Interior News*, vous avez dit ce qui suit:

[Traduction]

La sécurité de vos communautés me préoccupe beaucoup. En effet, il a fallu huit ans à Transports Canada pour donner suite aux recommandations formulées à la suite d'un examen de la catastrophe de Lac-Mégantic, et on trouve encore aujourd'hui des conditions et des wagons qui présentent des dangers.

[Français]

Souhaitez-vous corriger cette affirmation, dans laquelle vous prétendez que Transports Canada n'a pris aucune mesure en huit ans?

[Traduction]

**M. Bruce Campbell:** Je ne sais pas quelle est la publication qui m'a cité, mais ce que j'ai déjà dit est qu'il existe un écart entre la nécessité d'améliorer la sécurité, qui a été soulignée et établie par de nombreux rapports, et les progrès marginaux réalisés par Transports Canada.

Prenons l'exemple du temps de travail et de repos. Cette recommandation a déjà été formulée dans les rapports de votre comité et il s'agit toujours d'un énorme problème. Je me souviens d'avoir interrogé Steve Callahan, qui a témoigné à titre d'expert lors du procès de la catastrophe de Lac-Mégantic, au sujet des dispositions liées à la gestion de la fatigue dans les systèmes de gestion de la sécurité. Il avait déclaré que ces dispositions étaient inefficaces, parce que ce qui comptait était le résultat net. Les entreprises arrivent à passer outre et elles ne prennent pas de mesures. Il en va de même pour la protection des dénonciateurs. Elle devrait être supprimée.

[Français]

**Mme Soraya Martinez Ferrada:** Je vous remercie, monsieur Campbell.

Je comprends que c'était peut-être une mauvaise interprétation de votre citation.

Vous prétendez que les wagons-citernes DOT-111 transportent du propane. D'après ce que j'en comprends, cela n'est pas tout à fait vrai. J'ai eu plusieurs discussions avec des fonctionnaires.

En 2015, Transports Canada a mis en place un processus énergétique d'élimination progressive des wagons-citernes DOT-111 en fonction du risque. Le calendrier d'élimination a été accéléré à deux reprises. Depuis novembre 2016, ils ne peuvent pas être utilisés pour transporter du pétrole brut, mais ils peuvent continuer à transporter d'autres liquides inflammables jusqu'en avril 2023. Le transport de l'éthanol et de tous les autres liquides se poursuit jusqu'en avril 2025.

Cependant, on me dit que le reste des liquides transportés en volumes beaucoup plus faibles est rarement, voire jamais, acheminé par train-bloc, c'est-à-dire dans de longs trains de marchandises.

Pensez-vous que les informations que vous avez communiquées sont obsolètes? Quels sont vos commentaires à cet égard?

• (1730)

[Traduction]

**M. Bruce Campbell:** Je suis d'accord avec le calendrier d'élimination progressive que vous avez présenté. Ils devraient être complètement éliminés d'ici 2025.

J'aimerais souligner que...

[Français]

**Mme Soraya Martinez Ferrada:** On parle de transport d'éthanol jusqu'en 2025. Pour ce qui est du pétrole brut, le transport a cessé en novembre 2016.

[Traduction]

**M. Bruce Campbell:** Tout à fait. Comme je l'ai dit, je suis d'accord avec vous, mais je souhaite juste souligner quelque chose, si vous me le permettez.

[Français]

**Mme Soraya Martínez Ferrada:** J'aimerais vous poser une autre question, monsieur Campbell.

Les wagons-citernes DOT-111, selon vous, transportent encore du pétrole brut. Avez-vous des propositions à nous faire sur la manière dont les marchandises dangereuses devraient être transportées dans ce pays?

Quel autre moyen de transport avons-nous?

[Traduction]

**M. Bruce Campbell:** Vous avez raison. C'est l'une des façons de transporter des marchandises dangereuses, et si le transport est effectué correctement et le risque est réduit au minimum, je n'y vois pas d'inconvénient.

Ce que j'essaie de vous dire, c'est que les mesures nécessaires pour réduire au minimum les risques pour la sécurité n'ont pas été prises. La présidente du Bureau de la sécurité des transports a indiqué que ce dernier souhaitait que l'élimination progressive de ces vieux wagons soit accélérée, et elle n'a pas trouvé de solution satisfaisante pour le faire.

**Le président:** Merci, monsieur Campbell.

Merci, madame Martínez Ferrada.

Nous allons maintenant passer à la troisième série de questions, et nous allons d'abord donner la parole à Mme Kusie, du Parti conservateur.

Monsieur Bellefleur, je vois que vous avez la main levée. Je vais demander au prochain intervenant de bien vouloir vous accorder la parole. Je ne peux pas le faire. Je dois laisser la parole à l'intervenant suivant, en espérant que cette personne vous donnera la parole.

La prochaine intervenante sera Mme Kusie, pour le Parti conservateur.

Madame Kusie, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Mme Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je vais céder mon temps au député Berthold.

**Le président:** Merci, madame Kusie.

Monsieur Berthold, vous avez la parole pour cinq minutes. Pourriez-vous garder à l'esprit, avec tout le respect que nous lui devons, que M. Bellefleur a la main levée?

[Français]

**M. Luc Berthold:** Je vous remercie.

Monsieur Bellefleur, je vous demanderais de présenter vos commentaires en 30 secondes. J'ai beaucoup de respect envers vous, mais j'ai beaucoup de questions aussi.

**M. Robert Bellefleur:** Je voulais revenir sur la question des wagons-citernes DOT-111, que j'ai un peu étudiée. C'est vrai qu'ils ne transportent plus de pétrole depuis quelques années, mais ils transportent encore de l'acide sulfurique, qui est beaucoup plus dangereux que le pétrole et qui peut créer un nuage toxique comme à Bhopal. C'est arrivé à Mississauga, où l'on a dû évacuer 234 000 personnes.

On a dû remplacer les wagons-citernes DOT-111 par des wagons qui ont subi de nombreuses variations et ont fait peau neuve. Alors...

**M. Luc Berthold:** Je vous remercie, monsieur Bellefleur.

Je voulais vraiment vous permettre de répondre, et je m'excuse de vous interrompre. Cependant, j'ai deux choses quand même assez importantes dont je voudrais discuter.

Je suis surpris, monsieur McPherson, quand vous me parlez de la fatigue. Transports Canada nous a soumis un rapport sur la fatigue et, selon le ministère, le dossier sur la fatigue est réglé.

Êtes-vous au courant de la création et de la mise en exploitation d'un centre d'expertise sur la fatigue?

Il semble que la situation soit réglée. En revanche, vous me dites que ce n'est pas le cas.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur McPherson, vous pouvez y aller.

**M. Chad McPherson:** Merci, monsieur le président.

Non, je ne crois pas que ce soit le cas en l'état actuel des choses. Je sais que des changements ont été apportés. Il existe actuellement des règles en matière de travail et de repos qui ont été modifiées, mais elles n'entreront pas totalement en vigueur avant deux ans, je crois. Dans l'état actuel des choses, les erreurs concernant les mouvements des trains et la fatigue restent des problèmes majeurs dans les chemins de fer. Je suis représentant législatif au conseil provincial de la Saskatchewan, et ces problèmes touchent à la fois le CP et le CN.

**Le président:** Allez-y, monsieur Berthold.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Badawey, vous étiez là, en 2016, lorsque nous avons produit le rapport sur la fatigue. C'était un dossier prioritaire, à l'époque. Il y a eu des changements depuis, et Transports Canada nous dit que les règles ont été modifiées pour réduire la fatigue. On a notamment réduit les périodes de service et on a augmenté la durée de la période de repos entre les quarts de travail, mais je pense qu'il y a encore du travail à faire.

Monsieur McPherson, le Comité va retenir cette suggestion, parce que c'est effectivement extrêmement préoccupant, particulièrement quand on pense à tous les dommages et à toutes les tragédies qui peuvent survenir si les chefs et les ingénieurs de train ne sont pas au sommet de leur forme quand ils opèrent de grandes locomotives, qui sont de plus en plus grandes.

Monsieur le président, comme vous le savez, j'ai une motion à déposer. Je souhaite la présenter maintenant:

Que, dans le cadre de son étude sur la sécurité ferroviaire, le comité des Transports réclame au ministère des Transports de lui remettre d'ici le 23 juin tous les documents relatifs, y compris l'entente conclue avec le Canadien Pacifique concernant la construction de la voie de contournement de la voie ferroviaire de Lac-Mégantic, afin de rassurer les membres du comité sur les délais de construction de ce projet visant à assurer la sécurité des citoyens de Lac-Mégantic, à la suite de la tragédie ferroviaire du 6 juillet 2013, qui a coûté la vie à 47 personnes.

La motion a déjà circulé parmi les membres du Comité. J'ai seulement ajouté « y compris » après « tous les documents relatifs ». C'est la seule modification qui a été apportée.

• (1735)

[Traduction]

En anglais, il est écrit « by June 23 all documents relating to, and including, the agreement ».

**Le président:** Merci, monsieur Berthold. La motion est recevable étant donné que nous discutons de cette question. Sur ce, je vais demander aux membres s'ils ont des questions. Je vois deux mains levées.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Monsieur le président, j'aimerais parler très brièvement de la motion pour expliquer pourquoi nous devons déposer cette motion et donner du contexte aux membres du Comité.

[Traduction]

**Le président:** Certainement, monsieur Berthold. Prenez tout le temps dont vous avez besoin.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

J'ai eu l'occasion, cette semaine, de discuter avec la mairesse de Lac-Mégantic. Elle aurait aimé être ici, mais elle était malheureusement déjà occupée. Il y a une rencontre publique d'information, ce soir, pour les citoyens de Lac-Mégantic, justement sur le processus d'acquisition et sur la voie de contournement. En son nom, je vous transmets donc ces informations.

J'ai également eu l'occasion de discuter avec des dirigeants du Canadien Pacifique qui ont conclu cette entente. Nous leur avons demandé une copie de l'entente, et bien qu'ils n'aient aucune objection à remettre celle-ci aux membres du Comité, ils nous ont dit que la décision revenait au gouvernement.

Nous avons travaillé en collaboration avec la secrétaire parlementaire et le nouveau ministre des Transports, qui s'occupent du dossier de la voie de contournement et qui travaillent à obtenir les engagements nécessaires à la réalisation du projet dans les délais impartis. Je salue d'ailleurs leur travail à cet égard. Cependant, les délais sont extrêmement serrés et nous souhaitons que cet engagement d'achever la voie pour 2023 se concrétise. Nous pensons que rendre publique cette entente entre le Canadien Pacifique et Transports Canada concernant la réalisation de ce projet serait faire preuve de la plus grande transparence possible envers les gens de Lac-Mégantic qui ont subi cette tragédie.

J'invite les membres du Comité à adopter cette motion en appui à la transparence et pour favoriser la réalisation de cette voie dans les délais promis.

Merci, monsieur le président.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Berthold.

Je vais maintenant donner la parole à Mme Martínez Ferrada.

Madame Martínez Ferrada, vous avez la parole.

[Français]

**Mme Soraya Martínez Ferrada:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je suis très surprise. Comme je l'ai dit plusieurs fois, publiquement et à plusieurs personnes, il y aura aujourd'hui une présentation

publique à l'intention des propriétaires des terrains, et ce, pour justement entamer le processus d'acquisition de terrains, qui est une phase importante du plan de contournement et de la construction de la voie de contournement. Je l'ai dit notamment à la mairesse de Lac-Mégantic, au maire de Nantes et au maire de Frontenac, que nous avons rencontrés à plusieurs reprises et que j'ai moi-même rencontrés pas plus tard que la semaine dernière.

Je suis un peu surprise du geste posé aujourd'hui par mon collègue devant ce comité, et devant des témoins avec qui nous devons encore discuter et à qui nous voulons encore poser des questions. On ne nous a même pas donné la chance de finir le troisième tour de questions. Ces témoins ont sûrement encore beaucoup de choses à nous dire. Comme je l'ai réitéré à plusieurs reprises, l'échéancier accéléré que l'on s'est donné comporte des étapes et celles-ci ont été rendues publiques.

Je pense que mon collègue comprendra que, dans toute entente — c'est là l'une des difficultés —, il y a souvent des informations commerciales qui peuvent être délicates et que la société, dans ce cas-ci le Canadien Pacifique ou CP, compterait garder confidentielles. Je suis vraiment très surprise de voir que mon collègue parle au nom du CP. J'aurais peut-être demandé au CP de nous dire lui-même qu'il n'y a aucun problème à ce que cette entente soit rendue publique. Je ne suis pas sûre que ni ses actionnaires, ni ses employés ni ses fournisseurs seraient même d'accord avec le CP.

Dans le cadre des négociations qu'un gouvernement aussi responsable que le nôtre conduit avec les parties prenantes, il faut respecter un processus rigoureux de confidentialité par rapport à certains éléments de négociation. La proposition qui nous est présentée me met très mal à l'aise. Au contraire, j'aimerais plutôt lui proposer une rencontre avec Transports Canada, pour qu'on puisse le rassurer quant au plan, lui présenter exactement ce qu'on a présenté aux maires et à l'ensemble des propriétaires et lui transmettre l'échéancier public. Je l'inviterais d'ailleurs à aller consulter toutes les informations ainsi que toutes les étapes qui sont publiques, sur le site de Transports Canada, afin qu'on puisse discuter plus amplement de l'échéancier. Rendre publique une telle entente sans que Transports Canada, notamment, ait validé ce qui peut être rendu public serait irresponsable de notre part.

Je vois que d'autres députés veulent s'exprimer, alors je pourrai revenir sur la question si c'est nécessaire.

Je propose de terminer d'abord la soirée avec les invités présents, qui ont sûrement encore des choses à nous dire. Terminons notre tour de questions. Par la suite, nous pourrions discuter avec mon collègue de l'importance de sa motion; je pense que nous nous entendons tous les deux sur l'échéancier qui doit être réalisé.

Voyons les résultats des présentations publiques qui sont menées. D'ailleurs, ce soir, il y a une rencontre à 19 heures à laquelle je participerai, monsieur le président. Je pense que mon collègue aurait tout intérêt à collaborer avec nous plutôt que d'essayer de poser, aujourd'hui, devant ce comité et devant des témoins, un geste simplement politique, qui n'est pas vraiment axé sur le dossier et l'étude que nous menons aujourd'hui.

Je vais laisser mes collègues prendre la parole.

• (1740)

**M. Luc Berthold:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

[Traduction]

**Le président:** Merci, madame Martinez Ferrada.

Allez-y, monsieur Berthold.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Comme je suis à l'extérieur, vous n'avez pas vu que j'avais levé ma main tout de suite après m'être exprimé. Je voudrais juste que vous m'ajoutiez à la liste des gens qui veulent prendre la parole.

[Traduction]

**Le président:** Je ne vous avais pas vu. Désolé.

Merci, monsieur Berthold.

Madame Martinez Ferrada, s'agissait-il d'un amendement que vous proposiez ou d'une simple suggestion?

[Français]

**Mme Soraya Martinez Ferrada:** Monsieur le président, je pense que des députés veulent s'exprimer. Je vais les laisser donner leur opinion sur la motion de mon collègue et je vais me réinscrire sur la liste.

[Traduction]

**Le président:** D'accord. Merci, madame Martinez Ferrada.

Madame Jaczek, vous avez la parole.

**Mme Helena Jaczek:** Merci, monsieur le président.

Nous comprenons évidemment que M. Berthold s'intéresse à la transparence. J'espère, à la lumière de ce qu'a dit la secrétaire parlementaire Martinez Ferrada sur le type de consultation qui est menée auprès du public au sujet de Lac-Mégantic, que la communauté disposera à l'avenir de beaucoup de renseignements, et que l'échéance mentionnée dans cette motion... J'ai maintenant siégé à de nombreux comités...

[Français]

**M. Luc Berthold:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Nous avons actuellement un système d'alarme qui fonctionne dans le local où sont les interprètes. Tout le monde se demande un peu quoi faire. Il conviendrait de faire une pause de quelques minutes.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Berthold.

Monsieur le greffier, pouvez-vous nous dire ce qui se passe à la Chambre en ce moment?

• (1745)

**Le greffier du comité (M. Michael MacPherson):** J'attends, comme vous, de savoir pourquoi l'alarme a été déclenchée. Je suggère...

**Le président:** Vous n'êtes pas à la Chambre.

**Le greffier:** Non. Normalement, nous recevons tous un message sur notre système de messagerie d'urgence. Il devrait donc s'afficher sur tous nos appareils, mais en principe, s'il y a une alarme, tout le monde doit quitter le bâtiment.

**Le président:** Merci, monsieur McPherson.

Monsieur Berthold, l'alarme sonne-t-elle toujours?

[Français]

**M. Luc Berthold:** Elle l'est encore, écoutez.

[Traduction]

**Le président:** Je vais suspendre la séance jusqu'à nouvel ordre.

Chers membres, n'oubliez pas que nous avons jusqu'à 18 h 4 pour lever la séance. Je vous en informerai à l'avance. C'est en raison des ressources dont nous disposons, ou plutôt, dont nous ne disposons pas.

Je vais suspendre la séance quelques instants pour vérifier ce qui se passe à la Chambre.

• (1745)

(Pause)

• (1805)

**Le président:** Mesdames et messieurs, nous allons reprendre la séance.

Je vais commencer par faire trois commentaires. J'aimerais tout d'abord dire ceci: monsieur Bachrach, je vous remercie d'avoir présenté cette étude. De toute évidence, elle va devoir se poursuivre lors des deux prochaines séances, qui auront lieu à l'automne. Bien entendu, le greffier s'assurera que nous sommes prêts pour la première des deux séances de l'automne.

Ensuite, comme il s'agit de notre dernière séance de la session avant l'ajournement pour le congé estival, j'aimerais ensuite souhaiter aux membres un très bel été. Passez du temps avec votre famille. Reposez-vous. Profitez-en bien.

Enfin, je vous souhaite une excellente soirée.

La séance est levée. Merci.





Publié en conformité de l'autorité  
du Président de la Chambre des communes

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 des communes.

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 de la Chambre des communes à l'adresse suivante :  
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of  
the House of Commons

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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 House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>