



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 053 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 28 avril 2015

Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 28 avril 2015

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): La séance est ouverte.

Je voudrais remercier nos témoins de s'être joints à nous. Nous avons M. Boissonneault, Mme Saskiw et M. Rubinstein. Nous avons aussi, par téléconférence, M. Tim McMillan. Merci de votre présence.

Monsieur McMillan, m'entendez-vous?

M. Tim McMillan (président et chef de la direction, Association canadienne des producteurs pétroliers): Oui, je vous entends bien.

Le président: Très bien.

Monsieur McMillan, juste pour le cas où nous aurions des difficultés techniques, je vais vous inviter à prendre la parole en premier.

Vous disposez d'un maximum de 10 minutes pour présenter un exposé préliminaire.

M. Tim McMillan: C'est parfait.

Bon après-midi. Merci, monsieur le président et membres du comité.

Je m'appelle Tim McMillan. Je suis président et chef de la direction l'ACPP, ou Association canadienne des producteurs pétroliers. Notre association représente les sociétés, de toutes tailles, qui s'occupent des aspects d'amont de la production du pétrole et du gaz. Nos sociétés membres représentent environ 90 % de la production canadienne de pétrole et de gaz naturel.

L'objet de ce projet de loi est d'accroître la responsabilisation des compagnies de chemin de fer qui transportent du pétrole brut et d'autres marchandises désignées. Dans ce projet de loi, des dispositions imposent aux compagnies ferroviaires de souscrire une assurance adéquate qui puisse être utilisée en cas d'accident mettant en cause du pétrole brut ou d'autres marchandises désignées. D'autres dispositions prévoient également la création d'une caisse complémentaire d'indemnisation pour les accidents ferroviaires, qui serait financée par les expéditeurs de pétrole brut et serait semblable à celle qui existe dans le transport maritime.

Pour mettre le transport ferroviaire du pétrole en perspective, il convient de rappeler que le Canada produit près de 3,7 millions de barils de pétrole brut par jour. La plus grande partie est transportée par oléoduc, mais près de 5 %, soit 200 000 barils par jour, sont transportés par chemin de fer. Nous nous attendons à une augmentation de ce volume dans les années à venir. Le Canada a la chance de posséder d'importantes ressources naturelles qui contribuent grandement à la prospérité du pays et de sa population. Maintenir la compétitivité de cette ressource constitue une priorité de premier plan.

Dans notre secteur, la sécurité est primordiale. Nous sommes déterminés à veiller à un développement sûr et durable des ressources et nos exploitants assument la responsabilité de leurs décisions.

Notre secteur n'est pas le seul en cause. Il doit pouvoir compter sur d'autres pour transporter ses produits vers les marchés. Les exploitants d'oléoducs sont responsables du transport sûr du pétrole dont ils acceptent d'assurer le transfert et sont tenus responsables en cas de défaillance ou de pertes. L'expéditeur peut aussi voir le coût de l'assurance se refléter sur les tarifs offerts par l'exploitant d'oléoduc, mais la responsabilité du transport demeure clairement celle de ce dernier, ce qui renforce son imputabilité.

Pour le transport ferroviaire, nous sommes en faveur d'un système fondé sur la responsabilité du transporteur et assorti d'un régime réglementaire qui garantisse la sécurité des opérations du transporteur. Nous sommes satisfaits, de façon générale, des mesures prises dans ce projet de loi pour renforcer la responsabilisation et inciter les transporteurs ferroviaires à mieux veiller à la sécurité de leurs opérations.

Le pétrole canadien n'est pas le seul à être transporté sur les voies ferrées canadiennes. La production américaine de pétrole a connu une croissance considérable et une partie de ce pétrole est acheminée vers les raffineries de l'est du Canada. En fait, le pétrole américain importé est en train de déplacer une bonne part des importations de pétrole qui arrivent par navire dans l'est du Canada. Nous voulons être sûrs que tout le pétrole transporté sur les voies ferrées canadiennes contribue au financement de la nouvelle caisse. Nous voulons également nous assurer que les contributions à la caisse ne sont perçues qu'une seule fois. Nous avons signalé les domaines dans lesquels nous croyons que le libellé du projet de loi devrait être amélioré pour que ces aspects soient clairs.

Je voudrais également mentionner que le pétrole brut n'est pas la seule marchandise classée dangereuse à être transportée par rail. De nombreuses autres marchandises dangereuses sont également transportées par les compagnies ferroviaires. Nous sommes fermement convaincus que toutes les marchandises dangereuses devraient être désignées et devraient contribuer au financement de la nouvelle caisse.

En cas d'accident, il faut que l'intervention d'urgence soit efficace et que les responsabilités soient établies. Ce sont là des enjeux très importants pour nos membres. L'ACPP a donné son appui et a participé aux nombreuses initiatives prises pour renforcer la sécurité ferroviaire. C'est l'engagement des chemins de fer envers la sécurité que nous reconnaissons et sur lequel nous comptons tous. De même, c'est aux compagnies ferroviaires qu'incombe la responsabilité. Nous croyons que, si un expéditeur signe un contrat avec une grande compagnie de chemin de fer pour que cette dernière transporte son pétrole, que cette compagnie recoure à une entreprise ferroviaire plus petite et qu'il y ait un accident, la responsabilité définie dans le projet de loi C-52 devraient incomber aux deux compagnies. Ainsi, l'assurance supérieure souscrite par la grande compagnie contribuerait à l'indemnisation des pertes.

• (1535)

Bien que le projet de loi prévoie une responsabilité solidaire lorsque deux compagnies sont responsables d'un accident, il ne précise pas assez clairement la façon dont cette responsabilité entre en jeu. Nous avons signalé dans notre mémoire écrit un domaine dans lequel le libellé du projet de loi pourrait être amélioré pour assurer une plus grande clarté.

En ce qui concerne la nouvelle caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires, nous notons que la caisse maritime équivalente a un plafond d'indemnisation. Nous nous attendons à ce que le gouvernement fixe le plafond au niveau cible de 250 millions de dollars qui a été mentionné le 30 mars 2015 à la Chambre des communes.

Cela dit, monsieur le président et membres du comité, je vous remercie de votre intérêt. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir invité l'ACPP à faire part au comité de son point de vue. Merci beaucoup.

Je me ferai maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McMillan.

Nous allons maintenant passer aux représentants de la Fédération canadienne des municipalités.

Madame Saskiw, vous avez 10 minutes ou moins pour présenter un exposé.

Mme Jenelle Saskiw (maire de Marwayne (Alberta), Fédération canadienne des municipalités): Merci beaucoup. Bon après-midi et merci, monsieur le président, pour votre introduction. Je remercie également les membres du comité d'avoir invité la Fédération canadienne des municipalités à participer à son étude du projet de loi C-52, Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire.

La FCM a comparu pour la dernière fois devant le comité en mars 2015 dans le cadre de son étude du projet de loi C-627, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire. Nous sommes heureux de comparaître à nouveau aujourd'hui.

Je suis la mairesse de Marwayne, en Alberta. Je suis également présidente du comité permanent de la FCM sur les infrastructures municipales et la politique des transports et coprésidente de l'Initiative conjointe sur les questions de voisinage de la FCM et de l'Association des chemins de fer du Canada. Je suis heureuse d'être ici aujourd'hui pour représenter la FCM à titre de coprésidente du Groupe de travail municipal sur la sécurité ferroviaire nationale. Le groupe de travail a été créé après le tragique déraillement qui a dévasté Lac-Mégantic en 2013. Notre travail est axé sur trois domaines prioritaires: équiper et appuyer les premiers intervenants municipaux en cas d'urgences ferroviaires, veiller à ce que les

politiques et les règlements du gouvernement fédéral et du secteur privé répondent aux préoccupations des municipalités en matière de sécurité ferroviaire et empêcher le transfert aux contribuables locaux du coût des urgences ferroviaires.

Je suis accompagnée aujourd'hui de Daniel Rubinstein, gestionnaire de la politique et de la recherche à la FCM, qui est aussi notre expert en matière de sécurité ferroviaire et de transport de marchandises dangereuses.

La Fédération canadienne des municipalités est le porte-parole national de nos administrations locales. Nos municipalités membres se trouvent dans tous les coins du Canada et représentent collectivement plus de 90 % de la population du pays. Elles comprennent les plus grandes villes du Canada, toutes les collectivités urbaines et rurales ainsi que 20 associations municipales provinciales et territoriales. En dirigeant le mouvement municipal, la FCM s'efforce d'aligner les priorités fédérales et locales, reconnaissant que des collectivités fortes font un Canada fort.

La FCM participe activement à un certain nombre d'initiatives liées à la sécurité ferroviaire et au transport des marchandises dangereuses. Nous sommes membres du Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses, du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire et du Groupe de travail de Transports Canada sur les interventions d'urgence. Nous sommes également en rapport avec le ministre Raitt et la haute direction de Transports Canada au sujet de ces questions essentielles.

Avant d'aborder le projet de loi C-52, je voudrais répéter, pour la gouverne des membres du comité, que la FCM et le Groupe de travail municipal sur la sécurité ferroviaire nationale sont guidés par le travail critique du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Le BST joue un rôle de tout premier plan en formulant des recommandations à l'intention du gouvernement fédéral. À la FCM, nous croyons que la mise en oeuvre pleine et entière des recommandations du BST en matière de sécurité constitue le critère du progrès. À la FCM, mes collègues et moi sommes heureux de constater que le gouvernement a répondu en substance aux rapports et aux recommandations du BST après la tragédie de Lac-Mégantic. Nous nous attendons à une réaction du même ordre une fois que le BST aura terminé son enquête sur les récents déraillements survenus dans le nord de l'Ontario et aura présenté des recommandations complémentaires au gouvernement.

Pour revenir à l'objet de la réunion d'aujourd'hui, je vais dire quelques mots du projet de loi C-52. Les éléments clés de cette mesure législative répondent directement aux préoccupations soulevées par la FCM au sujet de l'assurance, de la responsabilité civile, de l'échange d'information et de la surveillance des chemins de fer fédéraux par Transports Canada. Le projet de loi constitue un important pas en avant sur la voie de l'amélioration de la sécurité du transport par rail des marchandises dangereuses. Les changements proposés des exigences d'assurance imposées aux compagnies ferroviaires et, en particulier, le nouveau droit devant être perçu auprès des expéditeurs de pétrole brut apaiseront les fortes inquiétudes des municipalités et assureront une pleine indemnisation aux parties locales touchées par les urgences ferroviaires. Tout en comprenant la décision de concentrer l'attention sur les risques posés par les expéditions de brut, nous espérons que Transports Canada examinera de près la possibilité d'étendre le nouveau droit aux expéditeurs d'autres marchandises dangereuses, une fois que le projet de loi C-52 sera entré en vigueur. Il est encourageant de constater que la mesure législative prévoit la possibilité d'inclure d'autres produits à l'avenir.

Le projet de loi C-52 représente aussi un important pas en avant puisqu'il confère à la ministre et aux inspecteurs des chemins de fer de nouveaux pouvoirs leur permettant d'ordonner des mesures correctives précises pour remédier au manque de sécurité de certaines opérations ferroviaires. Cela comprend un nouveau pouvoir autorisant le ministre à ordonner, par arrêté, de parer à n'importe quelle menace aux opérations ferroviaires, par opposition à une menace imminente en vertu des dispositions actuelles. La FCM est heureuse de voir ces mesures dans le projet de loi C-52 parce qu'elles doteront les organismes de réglementation d'outils supplémentaires pour améliorer la sécurité ferroviaire.

● (1540)

Le projet de loi C-52 permet aussi à Transports Canada d'élaborer des règlements élargis sur l'échange d'information entre les compagnies ferroviaires et des tiers, y compris les municipalités. Celles-ci ont besoin d'être au courant des risques potentiels associés aux couloirs ferroviaires traversant leur territoire afin de réduire les risques liés au transport par rail des marchandises dangereuses et de veiller à ce que les services locaux puissent faire des plans pour réagir efficacement en cas d'urgence. Nous espérons avoir des discussions détaillées avec Transports Canada au sujet de l'élaboration de ces règlements.

Je vais maintenant passer aux dispositions du projet de loi C-52 relatives à la planification de l'utilisation des terres près des couloirs ferroviaires. Comme nous l'avons mentionné au sujet du projet de loi C-627 lors de notre dernière comparution, la FCM et l'Association des chemins de fer du Canada sont déterminées à concevoir des approches communes visant la prévention et le règlement des différends qui se produisent lorsque des gens vivent et travaillent au voisinage immédiat d'opérations ferroviaires. En mai 2013, nous avons produit de nouvelles lignes directrices relatives au voisinage et avons établi un nouveau site Web destiné à favoriser les pratiques exemplaires et la connaissance des problèmes liés aux activités proches des opérations ferroviaires. Plusieurs des plus grandes villes du Canada étudient actuellement les moyens de mettre en oeuvre ces lignes directrices le plus efficacement possible à l'échelle locale.

Compte tenu de l'intérêt considérable suscité par les questions de voisinage lors de notre dernière comparution devant le comité, je voudrais répéter qu'à cet égard, une approche uniforme ne peut pas convenir dans un pays aussi diversifié que le Canada sur le double plan géographique et réglementaire. Il est donc essentiel que le gouvernement fédéral continue de collaborer étroitement avec les gouvernements provinciaux et les administrations locales au sujet de toute nouvelle initiative touchant l'utilisation des terres à proximité des opérations ferroviaires.

Ce sont là quelques-uns des domaines stratégiques dans lesquels des discussions proactives régulières entre la FCM, les municipalités membres, le gouvernement fédéral et le secteur privé ont abouti à des réformes concrètes qui renforceront la sécurité des chemins de fer canadiens.

Cela dit, notre travail n'est malheureusement pas terminé. Comme des déraillements continuent à se produire, nous nous attendons encore une fois à ce que le BST présente aux Canadiens une analyse des causes des déraillements récents et des recommandations destinées à augmenter davantage la sécurité ferroviaire au Canada. Nous attendons aussi du gouvernement, du secteur ferroviaire et du Parlement, par l'entremise de votre comité, qu'ils veillent à une mise en oeuvre complète de toute recommandation formulée.

Je dirai en conclusion que la FCM se félicite du nouveau régime d'assurance et de responsabilité civile pour les chemins de fer et les expéditeurs de marchandises dangereuses, ainsi que des nouvelles mesures visant à étendre et à préciser les pouvoirs de surveillance et de contrôle d'application de la ministre, de l'Office des transports du Canada et des inspecteurs de la sécurité ferroviaire, y compris les modifications de la Loi sur la sécurité ferroviaire et de la Loi sur les transports au Canada prévues dans le projet de loi C-52. Nous espérons que Transports Canada et l'Office des transports veilleront le plus tôt possible à une mise en oeuvre complète de ces pouvoirs.

Je voudrais remercier une fois de plus le comité d'avoir donné à la FCM l'occasion de présenter le point de vue municipal sur le projet de loi C-52. Daniel et moi serons heureux de répondre à toute question concernant le projet de loi ou toute autre question liée à la sécurité ferroviaire et au transport par rail des marchandises dangereuses dans nos municipalités.

Je vous remercie.

● (1545)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Paul Boissonneault, de l'Association canadienne des chefs de pompiers. Monsieur Boissonneault, vous disposez d'un maximum de 10 minutes.

M. Paul Boissonneault (président, chef de pompier, Service de sécurité incendie du Comté de Brant, Association canadienne des chefs de pompiers): Merci, monsieur le président. Bon après-midi à tous.

Je m'appelle Paul Boissonneault. Je suis chef des pompiers du comté de Brant, en Ontario, et président de l'Association canadienne des chefs de pompiers. Fondée en 1909, l'ACCP est une organisation indépendante à but non lucratif qui représente quelque 3 500 services d'incendie du Canada. En tant que porte-parole des pompiers du Canada, elle préconise le plus haut niveau de sécurité publique dans un monde en constante évolution et de plus en plus complexe. L'ACCP fait fonction d'association nationale de service public qui consacre ses efforts à réduire les pertes de vies et de biens causées par le feu.

Les communautés canadiennes sont exposées à un risque permanent et croissant en raison de l'augmentation constante et substantielle de la quantité de marchandises dangereuses, particulièrement les liquides inflammables de la classe 3, expédiée par chemin de fer au cours des cinq dernières années. En ce qui concerne le pétrole brut, nous sommes passés de 500 wagons en 2009 à environ un million de barils par jour à présent.

Ce risque s'est traduit par une augmentation du nombre d'accidents et de quasi-accidents impliquant ces marchandises. En 2013, on en dénombrait 144, dont sept ont entraîné un déversement de matières dangereuses. Lorsque ces accidents se produisent, les pompiers sont presque inévitablement les premiers intervenants sur les lieux.

L'économie du Canada et des milliers d'emplois dépendent de la production et du transport sûr et en temps opportun de marchandises dangereuses. Celles-ci sont essentielles à toute une gamme d'industries. Il faut cependant mieux gérer le risque qu'elles représentent pour les communautés et l'environnement.

Le déraillement tragique de Lac-Mégantic a mis en évidence la nécessité de renforcer le régime ferroviaire en prévoyant suffisamment de ressources pour financer l'intervention et le redressement en cas de catastrophe. Les coûts de nettoyage à eux seuls se chiffrent en centaines de millions de dollars. Toutefois, la compagnie de chemin de fer en cause n'avait qu'une assurance responsabilité civile de 25 millions de dollars. Elle a par la suite fait faillite.

Puisque les chemins de fer ne seront jamais en mesure de prévenir tous les accidents, nous devons tous assumer la responsabilité commune d'atténuer l'impact sur la communauté d'un déraillement impliquant des marchandises dangereuses au Canada. Pour le faire, nous avons besoin d'un système qui améliore le régime de responsabilité civile et d'indemnisation des chemins de fer du Canada. L'ACCP estime que le projet de loi C-52 est un pas dans la bonne direction car il protège les municipalités, les services d'incendie et, d'une façon plus générale, les contribuables canadiens contre le risque d'avoir à assumer une importante responsabilité financière au lendemain d'un incident catastrophique.

Le fait d'étendre la responsabilité de l'indemnisation aux chemins de fer et aux expéditeurs est conforme au principe du pollueur-payeur, que l'ACCP a soutenu dans le passé. En exigeant des expéditeurs qu'ils partagent la responsabilité liée au transport de leurs marchandises, on reconnaît que les caractéristiques de leurs produits contribuent aux risques et aux coûts associés à un accident. De plus, même si l'ACCP se rend compte que la chute des prix du pétrole a imposé des contraintes aux expéditeurs, il n'en reste pas moins que le risque que posent leurs produits demeure le même, indépendamment du prix.

Depuis le déraillement de Lac-Mégantic, l'ACCP a demandé au gouvernement d'envisager d'imposer aux expéditeurs des frais d'utilisation modiques, basés sur les coûts réels et le nombre de wagons-citernes, pour tous les liquides inflammables de la classe 3 transportés par rail afin de mettre sur pied un programme de formation des pompiers à l'extinction des incendies de liquides inflammables. Comme le projet de loi ne tient pas compte du sérieux manque de formation qui existe actuellement parmi les pompiers du Canada, nous invitons le comité à envisager de mettre en place un mécanisme de financement de cette formation, peut-être grâce à l'attribution d'une faible part des contributions à la caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires.

Peu de services d'incendie, qu'il s'agisse de services de carrière, composites ou volontaires, disposent de la formation ou de l'équipement spécialisés nécessaires pour affronter adéquatement les incendies causés par des liquides inflammables transportés par rail dans les régions dont ils sont responsables. Le Bureau de la sécurité des transports a évoqué cette question dans plusieurs de ses rapports d'enquête. Au Canada, la plupart des pompiers reçoivent la formation de niveau 1. Certains ont suivi une formation de base en matière de sensibilisation aux marchandises dangereuses. Toutefois, aucun de ces deux niveaux de formation n'est suffisant quand il faut intervenir efficacement à l'occasion d'un important incendie causé par accident un ferroviaire impliquant des wagons-citernes chargés de produits de la classe 3.

L'absence de formation spécialisée augmente la probabilité de conséquences graves en cours d'intervention. Des pompiers bien formés peuvent évaluer une situation et comprendre les risques afférents en fonction des produits en cause. Cela les amène à prendre les mesures appropriées pour se protéger et protéger le public, les biens et l'environnement, atténuant ainsi l'impact de l'accident.

De concert avec différents intervenants de l'industrie, l'ACCP a travaillé au développement et à la promotion de programmes de formation à l'intention des services d'incendie, des fonctionnaires municipaux et des responsables de la planification d'urgence. Il est impératif de donner aux pompiers la formation et l'équipement qui conviennent à ces types d'incidents.

L'ACCP appuie un autre aspect du projet de loi C-52 qui permet à une province ou une municipalité de présenter à l'Office des transports du Canada une demande afin de recouvrer les coûts qu'elle a dû assumer pour éteindre des incendies causés par des opérations ferroviaires. Cette nouvelle disposition permettrait à l'Office des transports du Canada de déterminer si, à son avis, l'incendie est bien dû aux opérations ferroviaires et allégerait ainsi le fardeau financier des provinces, des municipalités et des services d'incendie.

● (1550)

Dans l'ensemble, l'ACCP se félicite du dépôt du projet de loi C-52 car il définit la responsabilité des chemins de fer, donnant aux demandeurs plus de certitude en matière d'indemnisation. De plus, il appuie sur les récentes initiatives du gouvernement visant à renforcer la sécurité des chemins de fer et du transport des marchandises dangereuses. Il est compatible avec les régimes de responsabilité civile et d'indemnisation utilisés par les autres modes et secteurs.

L'ACCP a cependant quelques préoccupations au sujet du projet de loi. Premièrement, nous souhaitons demander au comité de réévaluer la limite de 250 millions de dollars de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires. Compte tenu du coût de la tragédie de Lac-Mégantic, nous sommes d'avis qu'une limite plus élevée est nécessaire pour que la caisse soit en mesure d'atteindre ses objectifs en présence d'une catastrophe de grande envergure.

Deuxièmement, reconnaissant que le pétrole brut n'est pas le seul produit susceptible de causer des dommages importants lors d'un accident ferroviaire, nous demandons au comité d'envisager d'inclure d'autres marchandises dangereuses, telles que le propane et le chlore, dans un amendement touchant la caisse financée par les expéditeurs.

Troisièmement, le projet de loi confère aux inspecteurs et au ministre le pouvoir d'ordonner à une entreprise de corriger immédiatement des problèmes de sécurité. Cela est très important, mais il est tout aussi important, pour prévenir les accidents, de prévoir un nombre suffisant d'inspecteurs disposant de toutes les ressources nécessaires pour vérifier les systèmes de gestion de la sécurité.

Quatrièmement, le projet de loi contient des dispositions liées à l'échange d'information entre les chemins de fer et les municipalités afin d'améliorer les interventions d'urgence. Toutefois, les modifications proposées de la réglementation ne reflètent pas le niveau de détail prévu dans la directive de protection 32 de la Loi sur le transport des matières dangereuses. Cette directive exige de communiquer sur une base annuelle des renseignements globaux sur la nature et le volume des matières dangereuses au responsable de l'élaboration des plans d'urgence de chaque municipalité traversée par des convois de marchandises dangereuses. Nous ne saurions trop insister sur l'importance de cette information pour la planification des interventions d'urgence ainsi que de l'accès immédiat aux manifestes de fret des chemins de fer et aux fiches de données de sécurité des matériaux lorsqu'un déraillement se produit.

Cinquièmement, l'ACCP estime que le maintien et le renforcement du Centre canadien d'urgence transport devraient faire partie des révisions réglementaires. Le CANUTEK est une ressource vitale d'interventions d'urgence, assurant la planification et le soutien en temps réel en cas d'accident mettant en cause des marchandises dangereuses. C'est l'équivalent du 911 pour les premiers intervenants. Son précieux guide des mesures d'urgence et ses chimistes expérimentés disponibles 24 heures sur 24 aident considérablement les intervenants d'urgence en mettant à leur disposition des conseils et des renseignements réglementaires en cas d'accident impliquant des marchandises dangereuses.

Enfin, en dépit des progrès réalisés jusqu'ici en matière de sécurité ferroviaire et de responsabilité, notre travail n'est pas terminé puisque des déraillements continuent de se produire. L'ACCP estime qu'il faudrait mettre davantage l'accent sur la prévention en renforçant les mesures de sécurité et de surveillance. Nous devrions être proactifs en planifiant d'avance plutôt que de réagir après coup. L'ACCP est déterminée à continuer de travailler avec le gouvernement, l'industrie et le comité pour veiller à ce que les premiers intervenants disposent de l'information, de la formation et des protocoles de planification d'urgence nécessaires pour protéger les Canadiens et nos collectivités en cas d'accident.

Nous reconnaissons que le projet de loi C-52 est un pas dans la bonne direction en ce qui a trait aux initiatives gouvernementales requises pour affronter les risques croissants associés au transport des marchandises dangereuses au Canada.

Au nom de l'ACCP, de nos commandants de sapeurs-pompiers et des pompiers de tous les coins du Canada, nous remercions le comité de nous avoir donné l'occasion de présenter notre point de vue. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

• (1555)

Le président: Je remercie les témoins d'avoir respecté nos limites de temps.

Nous allons maintenant passer aux questions.

Monsieur Mai, vous avez sept minutes.

[Français]

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

Je remercie les témoins d'être ici.

Je vais commencer par vous, monsieur Boissonneault. Tout d'abord, j'aimerais vous remercier de votre travail en tant que pompier. Nous réalisons l'importance de votre travail de tous les jours. Nous avons aussi vu l'importance des pompiers à Lac-Mégantic.

Vous avez vraiment tapé dans le mille. Effectivement, il faut s'assurer qu'il y a un nombre suffisant d'inspecteurs. Vous avez aussi parlé de CANUTEK. Ces deux éléments ont fait l'objet de recommandations de la part du NPD.

Vous avez aussi parlé de la formation, une question que je soulève depuis longtemps. Il y a des coûts qui sont liés à la formation des pompiers. Vous avez suggéré qu'une portion du fonds de secours soit transférée directement à cette fin. Avez-vous une idée du montant ou du pourcentage requis? Pouvez-vous nous donner des chiffres à cet égard?

[Traduction]

M. Paul Boissonneault: Je vous remercie de votre question.

Le coût exact de la formation n'est pas connu pour le moment, simplement parce que nous cherchons à l'heure actuelle à établir un

critère minimum, au moins au niveau élémentaire de la sensibilisation. Comme plus de 80 % des services d'incendie du Canada sont dotés de volontaires, ils se situent à de nombreux niveaux différents. Il est difficile de veiller à ce que tous les pompiers reçoivent une formation uniforme. Bien sûr, les ressources municipales des grandes villes sont beaucoup plus étendues que celles de certaines petites collectivités. Toutefois, des voies ferrées passent par ces collectivités, comme nous l'avons vu. La dernière fois que j'ai comparé devant le comité, j'ai applaudi les efforts associés à l'aide mutuelle et l'aide automatique, surtout dans la région d'intervention de Lac-Mégantic. C'était en effet un effort concerté qui avait permis d'affronter la situation. Les rapports produits à la suite de la tragédie montrent qu'il existe un besoin de formation normalisée et d'affectation de ressources pour que nous puissions mieux réagir aux situations d'urgence à l'avenir.

Comme dans le cas de la norme NFPA applicable en général à la formation relative aux matières dangereuses, il y a un niveau élémentaire, un niveau opérationnel et un niveau technique. Il resterait possible pour les petits services de secteurs municipaux particuliers d'acquiescer au moins le niveau élémentaire, tandis que les grandes villes pourraient accéder au niveau technique. Toutefois, pour le moment, il n'existe aucune base pour un programme de formation allant au moins au niveau élémentaire pour la lutte contre les incendies de liquides inflammables de classe 3. Cela est absolument nécessaire.

[Français]

M. Hoang Mai: Je vais demander aux représentants de la Fédération canadienne des municipalités d'émettre des commentaires à ce sujet, étant donné que les municipalités doivent assumer une bonne partie des coûts liés à la formation, aux ressources et à l'équipement pour les premiers répondants.

Appuyez-vous la mesure voulant que des montants du fonds de secours en cas de désastres soient utilisés pour payer entre autres la formation et l'équipement, qui incombent normalement aux municipalités?

• (1600)

[Traduction]

Mme Jenelle Saskiw: Absolument. C'est une chose que nous pouvons envisager. Il faudrait alors régler quelques détails.

Je suis mairesse d'une petite collectivité de 700 habitants. Je connais donc les difficultés liées à un service d'incendie formé de quelques volontaires sur lesquels nous ne sommes même pas sûrs de pouvoir compter dans notre municipalité en cas de catastrophe. Pour cette raison, j'avance l'idée de donner une certaine formation aux agents de police. Nous constatons souvent qu'ils sont les premiers sur les lieux, avant l'arrivée des pompiers. C'est une chose dont j'aimerais certainement discuter à l'avenir.

[Français]

M. Hoang Mai: Avez-vous discuté avec le gouvernement au sujet des fonds qui sont dédiés directement? Est-ce que des mesures sont prises à cet égard?

Ma question s'adresse aussi à M. Boissonneault.

[Traduction]

M. Daniel Rubinstein (gestionnaire, Politiques et Relations gouvernementales, Fédération canadienne des municipalités): Je peux répondre brièvement à cette question. Nous sommes membres du Groupe de travail de Transports Canada sur les interventions d'urgence, comme Mme Saskiw l'a mentionné. Le groupe de travail a le mandat d'examiner les interventions d'urgence après la tragédie de Lac-Mégantic, surtout en ce qui concerne les liquides inflammables. L'un des principaux éléments est l'amélioration de la formation. Nous convenons avec les chefs de pompiers qu'il doit y avoir partout une formation de niveau élémentaire ainsi qu'une formation technique là où c'est nécessaire. Le mécanisme de financement n'est pas encore arrêté. Le groupe de travail est chargé d'établir les niveaux nécessaires. Ce travail est en cours.

[Français]

M. Hoang Mai: Ma prochaine question s'adresse à l'Association canadienne des producteurs pétroliers.

En 2009, il y a eu en circulation 500 wagons de pétrole brut. En 2013, il y en a eu 160 000.

Pourriez-vous nous dire combien il y en a eu en 2014 et quelles sont vos projections pour 2015?

[Traduction]

M. Tim McMillan: Certainement. Nous savons que seule une part d'environ 5 % de notre production actuelle est transportée par rail. D'après nos chiffres, il s'agit d'un volume approximatif de 200 000 barils par jour. Nous nous attendons à ce que ce volume augmente avec le temps, mais, en ce moment, il s'élève à près de 200 000 barils.

M. Hoang Mai: Pouvez-vous nous dire à combien de wagons par an cela correspond-il? Le chiffre que nous avons pour 2009... Vous pourriez aussi transmettre les chiffres au comité une fois que vous les aurez obtenus. Ainsi, nous pourrions mieux comprendre l'importance du pétrole brut transporté par rail.

Le président: Je crois que M. McMillan essaie de trouver la réponse.

Monsieur McMillan, vous pourrez peut-être nous transmettre la réponse quand vous l'aurez.

M. Tim McMillan: Certainement. Nous faisons le calcul ici. J'espère bien pouvoir vous donner les résultats avant la fin de la réunion.

M. Hoang Mai: D'accord.

J'ai une question pour vous et Mme Saskiw.

M. Boissonneault a parlé d'autres marchandises qu'il serait possible de couvrir, comme le propane et le chlore.

Avez-vous des suggestions précises à formuler au sujet des marchandises dangereuses à inclure dans la caisse indemnisation? Ou bien faudrait-il percevoir des frais à leur égard?

Mme Jenelle Saskiw: Nous avons eu ces discussions. Nous sommes ouverts à toutes les possibilités. Nous ne voulons pas que le pétrole brut soit le seul produit couvert. Il y a beaucoup d'autres marchandises qui s'inscrivent dans la même catégorie.

D'un point de vue municipal, je veux être sûre, surtout quand nous parlons de chlore, que les droits et les frais d'expédition ne seront pas finalement imputés aux municipalités.

C'est une chose dont la ministre est consciente. Nous avons soulevé la question devant le groupe de travail. Je veux être sûre que les choses ne se passeront pas ainsi.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

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

Je remercie les témoins de leur présence cet après-midi.

Chef Boissonneault, quel est le budget actuel du CANUTEC? Le savez-vous?

M. Paul Boissonneault: Je ne connais pas le chiffre exact du budget du CANUTEC.

M. David McGuinty: Qui finance le Centre?

M. Paul Boissonneault: Il faudrait que je fasse des recherches pour connaître les sources de financement. Je crois que l'argent vient de l'Office des transports du Canada.

Il serait préférable de poser la question au gouvernement.

M. David McGuinty: J'essaie d'avoir une idée des ressources du centre parce que vous avez soulevé toute une série de questions importantes au sujet du financement dans votre mémoire. J'aimerais si possible en parler pendant quelques instants.

Je voudrais situer le contexte. Il est indéniable que le gouvernement vient d'amputer le budget de Transport Canada de 11 %. Le ministère a désormais 202 millions de dollars de moins. Cela représente 11 % de l'ensemble de son budget.

Nous savons que cela se produit cinq mois avant des élections, de sorte que nous sommes conscients de ce qui se passe vraiment. Il y a toutes sortes de manipulations visant à éliminer le déficit en prenant de l'argent partout où on peut en trouver afin de pouvoir passer le message aux Canadiens. Toutefois, nous pouvons voir les effets réels de ces compressions en première ligne.

Je voudrais aussi revenir sur un autre point que vous avez mentionné, celui des inspections et du nombre d'inspecteurs. Vous avez mis en évidence un fait très important: donner aux inspecteurs et à d'autres le pouvoir de remédier immédiatement à des problèmes de sécurité est une chose, mais l'histoire est complètement différente s'il n'y a pas suffisamment d'inspecteurs pour procéder à la vérification des systèmes de gestion de la sécurité.

Pouvez-vous nous en dire davantage pour la gouverne des Canadiens dans le contexte d'une réduction de 11 % du budget de Transport Canada?

• (1605)

M. Paul Boissonneault: Il serait très difficile pour moi de parler d'une réduction de 11 % quand je ne sais pas quels domaines précis sont touchés. Il vaudrait mieux poser la question au gouvernement.

Pour ce qui est du CANUTEC, c'est une ressource vitale. Pour moi, l'analogie qui se présente à l'esprit, c'est que le CANUTEC est l'équivalent du 911 en cas d'accident. C'est l'appel à l'aide des premiers intervenants qui veulent s'assurer que les bons spécialistes et les bonnes ressources sont envoyés sur place au bon moment. C'est exactement la même chose dans la communauté des intervenants d'urgence.

Le CANUTEC est une ressource vitale en cas d'urgence, surtout dans le cas d'un accident aussi important qu'un déraillement de train. Le centre nous permet de comprendre, grâce à ses chimistes et aux renseignements réglementaires qu'il possède, comment affronter de la meilleure façon possible les urgences et comment préparer une répartition adéquate des ressources une fois qu'elles commencent à arriver.

En ce qui concerne particulièrement les inspecteurs, j'utiliserai l'analogie suivante: dans mon propre service d'incendie, nous organisons une fois par an une semaine de prévention de l'incendie. Si nous n'avions des activités de prévention que dans cette seule semaine, notre programme serait probablement très inefficace. Nous avons un programme de gestion qui nous permet de faire de la prévention tout le long de l'année.

La recommandation particulière que j'aurais à formuler à l'égard des inspecteurs est de s'assurer qu'ils sont bien préparés à l'étape de la planification. Il faut avoir un nombre adéquat d'inspecteurs et un niveau approprié de mise en vigueur. Le nombre exact et sa définition seraient sûrement décidés par...

M. David McGuinty: Je comprends.

La raison pour laquelle je vous pose la question, c'est que nous l'avons posée quatre fois à la ministre la semaine dernière et qu'elle n'a pas répondu. Elle ne veut pas dire aux Canadiens quelles compressions sont faites dans son ministère. Elle veut les cacher. Nous devons donc nous adresser à des gens de première ligne, comme vous, qui devez vous acquitter de tâches vraiment difficiles.

En fait, votre mémoire fait état de nombreux besoins d'argent, d'appui et de formation. On a l'impression que vous essayez de vous en tirer en présence d'un projet de loi concocté à la hâte par le gouvernement et que vous essayez de trouver les ressources dont vous avez besoin pour faire votre travail et dont vos équipes ont besoin pour faire le leur partout dans le pays. C'est malheureux car lorsqu'un ministère est amputé de 11 % de son budget, c'est ce que des gens consciencieux comme vous sont obligés de faire. Vous devez venir ici pour implorer les députés conservateurs et une majorité de membres du comité de mettre en place un mécanisme de financement quelconque pouvant vous permettre de faire votre travail d'une manière sûre.

Je vais maintenant, si possible, passer à la question suivante et vous demander très rapidement, tous les trois, si l'un de vous, y compris M. McMillan, connaît les chiffres définitifs du coût de la tragédie de Lac-Mégantic.

Je vais commencer avec vous, chef.

M. Paul Boissonneault: Je ne connais pas les chiffres exacts. Le seul renseignement dont je dispose c'est que, jusqu'ici, le coût a dépassé 250 millions de dollars.

M. David McGuinty: Je vous remercie.

C'est au tour de la FCM.

M. Daniel Rubinstein: Nous n'avons pas le chiffre exact, mais le coût dépasse largement le demi-milliard.

M. David McGuinty: Beaucoup plus qu'un demi-milliard de dollars?

M. Daniel Rubinstein: Je crois que c'est supérieur à un demi-milliard, mais je ne connais pas le chiffre exact.

M. David McGuinty: Monsieur McMillan, suivez-vous ces chiffres, à titre de président de l'ACPP?

M. Tim McMillan: Non, nous ne disposons pas des chiffres exacts.

M. David McGuinty: D'accord.

Si le coût est supérieur à un demi-milliard, s'il se situe entre 250 et 500 millions et que l'ACPP ne dispose pas des chiffres, monsieur McMillan, pourquoi les 250 millions de dollars représentent-ils le bon ou le mauvais montant?

•(1610)

M. Tim McMillan: Le projet de loi prescrit deux choses. Il prescrit les besoins d'assurance des compagnies ferroviaires...

M. David McGuinty: Je sais ce que prescrit le projet de loi, monsieur McMillan. Je voudrais simplement savoir si vous estimez que les 250 millions constituent le bon ou le mauvais montant.

M. Tim McMillan: Nous croyons que les 250 millions représentent le bon chiffre si on tient compte du fait que l'assurance prescrite sera d'un milliard de dollars et que les 250 millions s'y ajouteront comme montant complémentaire.

M. David McGuinty: Même si le coût de Lac-Mégantic atteignait, par exemple, un milliard de dollars à la fin des travaux d'assainissement de l'environnement et de nettoyage de la rivière?

M. Tim McMillan: Oui. Le projet de loi prescrit les besoins d'assurance des grandes et des petites compagnies ferroviaires. Ce montant s'y ajoute.

M. David McGuinty: Très bien.

Monsieur McMillan, votre mémoire soulève toute une série de questions très importantes qui n'ont pas été abordées dans le projet de loi. Vous avez quelques graves préoccupations. Vous dites, par exemple, au point 31, que « la façon dont cette responsabilité solidaire entre en jeu n'est pas claire ». Vous ajoutez qu'« il n'est pas vraiment aisé de comprendre comment plus d'une compagnie pourrait être tenue responsable ». Vous dites aussi que cela « ne correspond pas à notre compréhension de la façon dont ce nouveau régime devrait fonctionner ».

Vous énoncez toute une série de points difficiles à comprendre dans le projet de loi. Je voudrais donc vous demander ceci: Avez-vous été consulté au sujet du projet de loi?

M. Tim McMillan: Oui. Nous avons présenté un exposé à ce sujet. Nous aimerions avoir une idée plus claire de la façon dont la responsabilité solidaire de deux parties serait traitée.

M. David McGuinty: Je vous remercie.

Le président: Merci.

Monsieur Watson, vous avez cinq minutes.

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

Bien entendu, je remercie nos témoins de leur présence au comité aujourd'hui.

Je vais commencer par une question à l'Association canadienne des producteurs pétroliers.

En ce qui concerne le nombre de wagons-citernes chargés de pétrole, notre comité a abouti à une estimation de 110 000 en 2014, sur la base de votre chiffre de 180 000 barils par jour et d'une moyenne d'environ 600 barils par wagon. Pouvez-vous confirmer ce chiffre?

Quand disposerez-vous des données du premier trimestre 2015 et comment se compareront-elles à celles de 2013 ou 2014? Quand connaîtrez-vous les statistiques du premier trimestre? Notre comité souhaite avoir ces chiffres.

M. Tim McMillan: Je peux vous confirmer — nous avons fait un calcul rapide pour répondre à votre question de tout à l'heure — que nos producteurs expédient chaque jour environ 400 à 450 wagons-citernes chargés de brut.

Quant aux statistiques...

M. Jeff Watson: Ce sont les chiffres du premier trimestre 2015?

M. Tim McMillan: Non. C'est l'équivalent de 200 000 barils par jour. C'est le volume moyen que nous expédions actuellement par rail et qui représente environ 400 à 450 wagons-citernes.

M. Jeff Watson: Quand vous parlez de 200 000 barils par jour, est-ce bien le chiffre de 2015?

M. Tim McMillan: Ce sont les chemins de fer qui disposent du nombre exact de wagons-citernes chargés. Ils auraient accès aux chiffres précis...

M. Jeff Watson: Vous dites dans votre mémoire que les compagnies ferroviaires devraient assumer seules la responsabilité. C'est la principale position de l'ACPP: en cas d'accident ferroviaire, les expéditeurs ne devraient assumer aucune responsabilité en matière d'indemnisation, de frais de nettoyage et du reste. C'est bien votre position principale?

M. Tim McMillan: Nous croyons au principe énoncé dans le projet de loi, qui concorde avec ce qui se fait dans le cas des pipelines, à savoir que le transporteur assume la responsabilité du transport du produit. Cela permet d'attribuer la responsabilité à ceux qui sont le plus en mesure d'influencer la sécurité pour que nous ayons un excellent système au Canada.

M. Jeff Watson: Nous venons d'entendre le point de vue de l'Association canadienne des chefs de pompiers, qui est d'avis que les caractéristiques du produit créent des risques considérables. Croyez-vous vraiment que ceux qui demandent aux compagnies ferroviaires de transporter du pétrole par rail ne devraient assumer aucune responsabilité?

M. Tim McMillan: Nous croyons que les chemins de fer transportent de nombreux produits qui s'inscrivent dans la catégorie des liquides inflammables ou des marchandises dangereuses. Le pétrole n'est que l'un de ces produits. Les produits pétroliers transportés ont de nombreuses caractéristiques différentes. Par conséquent, je répète que lorsque les compagnies ferroviaires transportent de multiples produits différents, elles sont les mieux placées pour assumer la responsabilité du transport.

M. Jeff Watson: Je comprends. Je ne crois pas que beaucoup d'intervenants, sans parler du gouvernement, seraient d'accord avec vous. C'est la raison pour laquelle nous étudions ce projet de loi.

Monsieur Boissonneault, vous avez soulevé un certain nombre de questions dans l'exposé que vous avez présenté aujourd'hui. Pour ce qui est d'imposer un droit ou de réserver une part des montants devant être perçus en vertu du projet de loi C-52 pour la création d'un fonds de formation, demandez-vous au comité de s'en occuper?

• (1615)

M. Paul Boissonneault: Nous essayons, dans le cadre du Groupe de travail sur les interventions d'urgence et des consultations avec différents intervenants, de trouver un mécanisme approprié pour définir une formation normalisée. C'est probablement le plus grand problème que nous ayons à affronter sans connaître les détails juridiques permettant de déterminer s'il incombe au gouvernement de prendre les mesures nécessaires ou si c'est le rôle des intervenants de l'industrie de trouver, de concert avec notre association, l'argent requis pour donner cette formation.

Dans l'exposé que j'ai présenté aujourd'hui au comité, j'ai essayé d'expliquer que nous avons envisagé des mécanismes qui permettraient de percevoir un droit pour financer un fonds de formation. Nous voulons être en mesure de donner, à l'échelle nationale, au moins une formation de niveau élémentaire à tous les pompiers du pays. Le plus grand problème est de déterminer où et comment établir ce fonds.

M. Jeff Watson: Vous me pardonnerez, mais j'ai presque l'impression d'interroger un fonctionnaire. J'ai besoin d'une réponse plus claire. Nous allons devoir étudier le projet de loi article par article. Demandez-vous au comité de modifier cette mesure de façon à établir un droit d'une forme ou d'une autre?

M. Paul Boissonneault: Si c'est le mécanisme approprié à établir, alors oui, je demande au comité d'envisager cette solution parce que les propositions que nous avons présentées ou discutées avec le gouvernement au sujet d'un fonds de formation n'ont pas été jugées acceptables. Nous essayons donc de trouver un moyen. En fin de compte, le problème de la sécurité publique et de la sécurité des pompiers constitue notre plus grande [Note de la rédaction: *inaudible*] préoccupation.

M. Jeff Watson: Les intervenants ne se sont pas entendus sur ce qui constitue une question stratégique qu'il appartiendrait aux gouvernements de trancher, mais vous demandez au comité de se prononcer d'avance alors que les intervenants ne sont pas parvenus à un accord sur le montant, la répartition et le fonctionnement. C'est très bien. Nous tiendrons compte de votre recommandation et conseillerons probablement le gouvernement en conséquence.

Au sujet de la limite de 250 millions de dollars, la ministre a bien dit que ce n'était pas un plafond. Il s'agit d'une cible de 250 millions de dollars qui serait garantie par un prêt du Trésor et serait remboursée grâce au rétablissement du droit imposé aux propriétaires des marchandises. Êtes-vous d'avis que cela ne suffirait pas pour couvrir n'importe quel scénario d'accident? Croyez-vous que nous devrions... Je ne sais pas ce que vous proposez. Ce mécanisme n'est-il pas suffisant pour affronter n'importe quelle circonstance, y compris ce qui s'est produit à Lac-Mégantic?

M. Paul Boissonneault: En ce qui concerne en particulier ce qui a été dit au sujet de Lac-Mégantic et de la répartition des coûts liés à cette tragédie, je dirais que si nous parlons des sept incidents de déversement découlant des déraillements de 2013, nous n'avons sûrement pas atteint la limite de 250 millions de dollars. Dans la plupart des cas, ce serait inférieur à cette valeur.

M. Jeff Watson: Je dois dire en toute franchise que vous parlez des 250 millions comme s'il s'agissait d'un plafond. Ce n'est pas le cas.

M. Paul Boissonneault: D'accord.

M. Jeff Watson: Très bien, mais le mécanisme en place ou plutôt le mécanisme qui sera mis en place par le projet de loi ne comporte aucune sorte de plafond. Même si l'objectif de capitalisation initiale du fonds est de 250 millions de dollars, on ne peut pas dire que le fonds ne pourra pas payer un montant supérieur si c'est nécessaire.

Le président: Monsieur Watson, je vais devoir vous interrompre.

Avant de poursuivre, je voudrais obtenir de M. McMillan une précision relativement à la première question de M. Watson.

Si je m'en souviens bien, vous avez dit que 200 000 barils par jour représentent l'équivalent de 450 wagons-citernes. Est-ce le chiffre de 2015?

M. Tim McMillan: Non, ce serait plutôt celui de 2014, mais nous croyons qu'à partir de là, la croissance sera marginale.

Le président: Très bien. Je vous remercie.

M. Tim McMillan: Il n'y aura pas de hausse importante.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur McColeman, je vous souhaite la bienvenue. Nous sommes heureux de vous revoir ici.

Monsieur Braid, vous avez sept minutes.

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

Je remercie tous les témoins de leur présence au comité cet après-midi.

Madame Saskiw, nous vous sommes reconnaissants d'être venue de l'Alberta pour assister à notre réunion. Madame la mairesse, nous vous remercions aussi pour tout le travail que vous avez fait au sein des différents groupes de travail et comités consultatifs dont vous faites partie. C'est vraiment très utile.

Dans votre exposé préliminaire, vous avez dit que les nouveaux niveaux d'assurance responsabilité prévus dans le projet de loi, de même que la nouvelle caisse d'indemnisation, constituent « un important pas en avant ».

Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

• (1620)

Mme Jenelle Saskiw: Comme je l'ai dit, c'est un point de départ au niveau législatif. Il reste encore beaucoup à faire au niveau réglementaire. C'est donc un pas en avant. Il s'agit d'un problème permanent que nous devons affronter en expliquant qu'une approche uniforme ne peut pas marcher au Canada. Nous avons affaire à tant de facteurs différents que nous devons tenir compte d'absolument tout.

M. Peter Braid: En ce qui concerne en particulier les niveaux d'assurance responsabilité et la caisse spéciale d'indemnisation, pourquoi ces aspects sont-ils tellement importants pour votre municipalité ou n'importe quelle autre municipalité du pays?

Mme Jenelle Saskiw: Encore une fois, nous devons prendre en compte d'autres produits. Nous ne voulons pas que ce soit limité aux expéditions de pétrole brut. Comme je l'ai dit, il y a d'autres facteurs à considérer pour aller de l'avant.

M. Peter Braid: Je vous remercie pour la mise au point relative aux lignes directrices de voisinage. Je crois que c'est dans le cadre d'une discussion sur ces lignes directrices que vous avez dit ne pas vouloir d'une approche uniformisée. Est-ce exact? Pourquoi cela est-il important?

Je suis certainement d'accord avec vous, mais je vous prie de me dire pourquoi il est important de ne pas avoir une approche uniformisée partout dans le pays en ce qui concerne les lignes directrices de voisinage.

Mme Jenelle Saskiw: Encore une fois, les enjeux sont tellement nombreux. Nous avons un pays aux caractéristiques géographiques extrêmement variées. Il y a de multiples facteurs à considérer. Nous avons affaire à beaucoup de régions isolées et à beaucoup de régions à forte densité de population. Il y a tant de facteurs. Je m'inquiète même des niveaux de communication.

Lorsque nous avons des déraillements dans les régions rurales du pays, il arrive que nous n'ayons même pas les moyens de communiquer aux premiers intervenants la cargaison exacte des trains. C'est un autre sujet de préoccupation. J'ai été heureuse de constater que le budget a abordé cet aspect et que les autorités s'occuperont de la question des communications à large bande. Comme je l'ai dit, c'est la réalité de la situation. Nous n'avons pas suffisamment de ressources pour être en mesure de savoir exactement ce que nous aurons à affronter. Il y a vraiment d'innombrables facteurs à prendre en compte.

M. Peter Braid: Compte tenu des nouvelles exigences d'assurance responsabilité, de la création de la caisse d'indemnisation et

des pouvoirs que le projet de loi confère à la ministre, croyez-vous que les collectivités seront en meilleure position, qu'elles seront mieux protégées et qu'il y aura davantage de garanties? Est-ce votre impression?

Mme Jenelle Saskiw: C'est un point de départ. Encore une fois, il faut bien commencer quelque part.

M. Peter Braid: Serez-vous en meilleure posture avec le projet de loi C-52?

Mme Jenelle Saskiw: Oui, je crois que ce sera le cas.

M. Peter Braid: Je vous remercie.

Je voudrais revenir en arrière. La ministre et la FCM ont conclu une entente, il y a plus ou moins un an, sur l'échange de renseignements concernant le transport des marchandises dangereuses, notamment à l'intention des premiers intervenants.

Chef Boissonneault, êtes-vous satisfait du nouvel arrangement? Le trouvez-vous avantageux? Obtenez-vous les renseignements dont vous avez besoin à titre de premier intervenant?

M. Paul Boissonneault: Oui.

L'échange de renseignements est un domaine dont nous sommes extrêmement satisfaits. Il y a encore quelques questions qui se posent pour un certain nombre de municipalités au sujet de l'information en temps réel. Nous avons toujours été d'avis que l'information est une nécessité pour la planification d'urgence parce que nous devons savoir ce qui passe par notre municipalité pour faire des préparatifs adéquats. Si nous savons qu'un train doit passer à midi, nous n'irons pas stationner des camions à incendie ou d'autres véhicules d'intervention devant les passages à niveau. Les renseignements en temps réel ne sont pas aussi importants que ceux qui concernent la planification d'urgence. C'est certainement l'élément le plus important.

M. Peter Braid: Je crois que le nouvel arrangement ou le protocole de communication reconnaît aussi que l'information ne doit pas tomber dans les mauvaises mains. C'est pour cette raison qu'elle est uniquement destinée aux premiers intervenants. L'information doit être protégée.

Convendez-vous de l'importance de cet aspect?

M. Paul Boissonneault: Absolument.

Il est évident que nous devons affronter certains problèmes particuliers liés à la sécurité. Les intervenants, les planificateurs de mesures d'urgence et d'autres membres du personnel allant jusqu'à l'agent administratif en chef de la municipalité sont certainement les mieux placés pour disposer de cette importante documentation. Ainsi, ils peuvent veiller à ce que l'état de préparation de la collectivité réponde aux attentes de la population ou les dépasse.

• (1625)

M. Peter Braid: Ainsi, des progrès sensibles ont été réalisés à cet égard?

M. Paul Boissonneault: Oui, absolument, en matière d'échange de renseignements.

M. Peter Braid: C'est parfait.

Je vous remercie de vos observations, de vos suggestions et de la proposition que vous avez présentée quant au soutien de la formation spécialisée.

J'ai une question ou deux à poser à ce sujet. Je suppose que, dans un pays aussi étendu que le Canada et avec des municipalités de tailles aussi variées, les premiers intervenants de certaines municipalités sont mieux placés que d'autres pour affronter ce genre d'accidents très difficiles.

Y a-t-il des pratiques exemplaires à envisager? Y a-t-il des municipalités particulières ou des groupes particuliers de premiers intervenants qui soient mieux positionnés ou mieux formés que d'autres?

M. Paul Boissonneault: Il y a certainement de nombreux exemples.

Le meilleur exemple de pratique exemplaire que notre association peut donner, c'est que nous avons travaillé en étroite collaboration avec l'Institut canadien des engrais pour développer un programme de formation en ligne traitant très particulièrement du gaz ammoniac.

Nous ne considérons pas que le pétrole brut soit le seul liquide inflammable qui nécessite une formation complémentaire, mais il n'y a pas de doute que la façon dont le brut a brûlé à Lac-Mégantic s'écartait de ce que nous savions à ce sujet. Par suite du processus de fractionnement et des exigences d'expédition, ce pétrole a brûlé à une température plus élevée et s'est révélé plus volatil et plus explosif que je ne l'aurais pensé, comme chef de pompiers, lorsqu'il s'est répandu après le déraillement.

Je crois que ce genre d'approche fondé sur des pratiques exemplaires est au coeur de ce que nous envisageons dans le cadre d'un programme de formation de niveau élémentaire. Étendre ce programme aux niveaux de base d'autant de services d'incendie que possible — notre association représente quelque 35 000 de ces services — constituerait un bon point de départ. Ce ne serait certainement pas suffisant, mais un tel programme inculquerait quelques précieuses notions liées très particulièrement aux liquides inflammables de classe 3.

Le président: Je regrette, monsieur Braid, mais votre temps de parole est écoulé.

Il nous reste assez de temps pour une autre question. À vous, monsieur Kellway.

M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence au comité aujourd'hui.

Je voudrais faire une mise au point au sujet des 200 000 barils par jour expédiés par les producteurs de l'ACPP. Je crois savoir que ce chiffre ne concerne que l'ACPP. L'autre jour, nous avons demandé à la ministre combien de barils de pétrole sont expédiés par rail chaque jour. Je pense que le comité doit recevoir ce renseignement plus tard. Je veux simplement placer les 200 000 barils en contexte parce que les estimations dont nous disposons sont beaucoup plus élevées. Elles s'élèvent en fait à cinq fois ce chiffre.

Il y a quelque temps, nous avons reçu une lettre du maire de Toronto, John Tory, et de 17 conseillers municipaux représentant des gens qui vivent le long de la voie ferrée de CP Rail à Toronto. Ces conseillers s'inquiétaient de la sécurité de leurs électeurs et proposaient au gouvernement des initiatives de sécurité, qui n'ont pas encore été mises en oeuvre. Nous avons eu l'occasion de discuter de ce qui arriverait en cas d'accident et des ressources dont les petites villes disposent pour réagir, compte tenu des capacités de leurs pompiers volontaires.

Je me demande si la FCM a songé aux conséquences d'un accident semblable à celui de Lac-Mégantic qui se produirait dans une région très peuplée, comme Toronto, Vancouver ou ailleurs. Considérez-

vous que vos pompiers et vos premiers intervenants disposent de ressources suffisantes pour protéger le public et leur propre vie dans un tel scénario?

M. Daniel Rubinstein: Je dirais très brièvement que, du point de vue municipal, la situation en zone urbaine n'est pas très différente de ce qu'elle est en zone rurale. Bien sûr, les services d'incendie des grandes villes ont la possibilité de donner une meilleure formation que dans les petites villes, mais dans le cas d'un accident impliquant de grands volumes de liquides inflammables, il demeure vrai que les municipalités n'ont pas les moyens d'affronter des problèmes de cette envergure. C'est pour cette raison que nous avons préconisé, dans le cas de ces produits, l'adoption de plans d'intervention d'urgence permettant à toute municipalité, indépendamment de sa taille, de faire appel à une aide spécialisée en cas d'accident.

Il importe de garder à l'esprit la différence qui existe entre la formation et l'intervention spécialisée. Tous nos membres ont besoin d'une telle assistance. C'est ce que la réglementation et le programme relatifs aux plans d'intervention d'urgence sont censés faire.

• (1630)

Le président: Monsieur Komarnicki, vous pouvez poser la dernière question. Je vous prie d'utiliser votre temps à bon escient.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Dans le cas des petites collectivités, êtes-vous satisfaits des dispositions du projet de loi qui permettent de payer le coût des services d'incendie et des réparations nécessaires? Jugez-vous ces dispositions appropriées? Qu'en pensez-vous? Vos membres ont-ils eu des difficultés quelconques à se faire rembourser?

Vous pouvez répondre tous les deux.

M. Paul Boissonneault: Nous sommes très satisfaits du fait que la responsabilité se fonde sur le principe du pollueur-payeur. Ainsi, les coûts n'incombent ni aux municipalités ni aux services d'incendie en cas d'incidents de cette nature. Nous croyons que le projet de loi règle très bien ce problème.

Le président: Vous avez 15 secondes, si vous souhaitez répondre.

Mme Jenelle Saskiw: Je suis d'accord. Nous sommes heureux qu'on ne se décharge pas des coûts sur les municipalités. Nous sommes donc très satisfaits.

Le président: Très bien. Merci beaucoup.

Nous prendrons maintenant une pause avant d'aborder la seconde moitié de la réunion. Je remercie tous les témoins de leur présence au comité.

• (1630)

(Pause)

• (1635)

Le président: La séance reprend.

Madame Barker, madame Frid et monsieur Ballantyne, nous vous remercions de vous être joints à nous dans cette salle.

Madame Lai, je vous remercie d'être avec nous par vidéoconférence.

M'entendez-vous bien?

Mme Patricia Lai (co-fondatrice, Safe Rail Communities): Oui, je vous entends bien. Merci.

Le président: Très bien. Je vous entends aussi. Je vais donc vous laisser la parole en premier. Vous pouvez prendre un maximum de 10 minutes.

Mme Patricia Lai (co-fondatrice, Safe Rail Communities): Merci. Bon après-midi, tout le monde. Je vous remercie de l'occasion que vous m'avez donnée.

Avant d'aborder le projet de loi C-52, je voudrais dire quelques mots de notre organisation.

Safe Rail Communities a été créée au lendemain de la tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic, qui s'était produite aux petites heures du 6 juillet 2013. Cette nuit-là, 47 personnes ont trouvé une mort violente. Pourquoi? Parce qu'elles vivaient trop près d'une voie ferrée sur laquelle des wagons-citernes chargés de pétrole brut ont déraillé puis explosé.

Mes voisins et moi vivons à quelques mètres d'une voie ferrée à l'extrémité ouest de Toronto, dans un secteur appelé The Junction. Notre circonscription est bordée par le chemin de fer sur trois côtés. Pour nous, les trains font partie de la vie quotidienne. Leur grondement constitue la musique de fond que nous entendons constamment. Lorsque nous avons appris que les mêmes wagons-citernes mortels qui avaient déraillé à Lac-Mégantic passaient à quelques mètres des fenêtres de nos enfants, nous avons compris que nous devions agir.

Nous avons fait des recherches sur les déraillements et avons porté sur un graphique l'augmentation continue de leur nombre. Nous avons appris que des wagons-citernes transportant le même genre de brut volatil qui avait explosé à Lac-Mégantic passaient sous nos fenêtres en nombres jamais vus auparavant. En 2014, ce nombre était de 180 fois plus élevé qu'il ne l'était en 2009.

En mars 2014, nous avons fondé Safe Rail Communities. Nous sommes un groupe de citoyens ordinaires qui s'inquiètent des marchandises dangereuses transportées par rail. Notre objectif est de sensibiliser les gens à ce problème et d'exercer des pressions sur le gouvernement et l'industrie pour qu'ils prennent des mesures concrètes. Nous partageons nos connaissances et nos ressources avec d'autres groupes du Canada qui vivent à proximité de voies ferrées. Nous saisissons toutes les occasions possibles pour faire connaître nos recommandations. C'est la raison pour laquelle je suis heureuse de vous faire part des réflexions de notre groupe sur le projet de loi C-52.

Bien qu'il contienne des éléments prometteurs, nous croyons que le projet de loi C-52 pourrait aller plus loin au chapitre de la sécurité et de la responsabilité. Avant de parler de ce que Safe Rail Communities voudrait voir de plus dans le projet de loi, j'aimerais mentionner six sujets de préoccupation que notre groupe y a trouvés.

Notre première préoccupation est liée à l'assurance responsabilité. Le projet de loi C-52 fixe l'assurance minimale à un milliard de dollars pour les compagnies ferroviaires de classe 1, mais CN et CP ont déjà souscrit des assurances responsabilité d'au moins un milliard sans qu'une loi ne le leur impose. Un accident de l'importance de celui de Lac-Mégantic nécessiterait une assurance responsabilité près de six fois plus élevée. Le chiffre estimatif de 6 milliards de dollars US à l'égard d'un grave accident a été avancé par l'Administration américaine de la sécurité des pipelines et des produits dangereux dans son projet d'analyse de l'impact de la réglementation.

Notre groupe recommande plutôt que les compagnies ferroviaires de classe 1 souscrivent une assurance responsabilité illimitée couvrant le plein coût d'un accident. Cela leur imposerait de concentrer tous leurs efforts sur la prévention et serait conforme au principe du pollueur-payeur, qui est censé être à la base du projet de loi C-52.

Notre deuxième préoccupation porte sur la façon dont le montant minimal de l'assurance responsabilité est calculé. À l'heure actuelle,

ce montant se fonde sur le poids total annuel des marchandises transportées. Toutefois, le risque d'accident est toujours en rapport avec un événement unique. Cela signifie qu'une compagnie ferroviaire qui ne transporte que quelques grands chargements chaque année aurait une couverture très nettement insuffisante par rapport aux dommages que peuvent causer quelques très gros chargements.

Notre troisième préoccupation tient à la question de savoir qui décide de la responsabilité. Les chemins de fer peuvent éviter la responsabilité, d'après le projet de loi C-52, s'ils peuvent établir qu'une défense prévue par règlement s'applique. Le Cabinet fédéral a le pouvoir de décider de la réglementation. Ses décisions futures relatives aux défenses que pourront invoquer les chemins de fer ajoutent à l'incertitude que crée le projet de loi. De plus, le Cabinet aurait la possibilité de prendre des décisions susceptibles de réduire l'efficacité du projet de loi C-52.

Notre quatrième préoccupation découle du fait qu'en vertu du projet de loi, seul le gouvernement peut tenter des poursuites pour dommages à l'environnement. Cela signifie que les membres du public, qu'il s'agisse de particuliers ou de groupes, ne pourront pas tenter de telles poursuites. Nous nous inquiétons de cette situation car, même si le gouvernement fédéral et les provinces peuvent depuis plus d'une décennie tenter des poursuites, ils ne l'ont jamais fait. Nous nous demandons donc qui tiendra les compagnies ferroviaires responsables des dommages qu'elles causent à l'environnement.

• (1640)

Notre cinquième préoccupation concerne la caisse d'indemnisation proposée. Le projet de loi C-52 impose un droit aux sociétés qui expédient des marchandises dangereuses par rail. Les droits perçus serviront à créer une caisse d'indemnisation de 250 millions de dollars. Encore une fois, ce montant est relativement petit par rapport au coût estimatif de 6 milliards de dollars US d'un événement ayant des conséquences graves. De plus, on ne pourra probablement pas accéder à la caisse pour des dommages environnementaux parce que la priorité est accordée à d'autres genres de dommages.

Notre sixième et dernier point porte sur les inspecteurs de la sécurité ferroviaire. Le projet de loi C-52 les autorise à déterminer les risques immédiats et à exiger toute mesure nécessaire pour atténuer les risques. Nous trouvons que cette modification de la Loi sur la sécurité ferroviaire manque de clarté. Nous aimerions voir dans le projet de loi un programme d'inspection assorti de critères particuliers pour déterminer les risques et prendre des mesures correctives précises.

Nous trouvons très inquiétantes ces six lacunes du projet de loi C-52. À notre avis, une approche préventive comprenant des mesures concrètes devrait être au centre des mesures législatives régissant la sécurité ferroviaire et le transport des marchandises dangereuses. La prévention devrait revêtir une importance primordiale, suivie par les mesures d'atténuation.

J'aimerais vous parler maintenant des éléments que devraient comprendre, à notre avis, toute mesure législative visant la sécurité et la responsabilité des chemins de fer. Premièrement, il devrait y avoir davantage de réglementation et de contrôle d'application de la part du gouvernement. La catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic et les graves déraillements qui se sont produits par la suite nous ont prouvé l'insuffisance du système actuel de gestion de la sécurité fondé sur l'autorégulation.

Deuxièmement, les technologies actuelles de sécurité ferroviaire — comme la commande intégrale des trains et la surveillance automatisée des wagons et des voies — devraient être mises en oeuvre et assorties de normes énergiques.

Troisièmement, les premiers intervenants devraient disposer de renseignements actuels sur toutes les marchandises dangereuses devant traverser leur collectivité. En cas d'accident ferroviaire, on gaspille un temps précieux pour accéder aux manifestes de fret.

Notre quatrième recommandation porte sur la transparence. Le projet de loi C-31 de l'été dernier a abrogé des dispositions de la Loi sur la sécurité ferroviaire et de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Ces dispositions, qui permettaient aux Canadiens et aux groupes intéressés d'examiner et de commenter les règlements proposés aux dernières étapes du processus réglementaire, devraient être rétablies.

Cinquièmement, nous croyons que le pétrole brut peut et doit être stabilisé ou traité au point de départ de façon à réduire sa volatilité.

Sixièmement, nous aimerions voir des normes efficaces relatives aux wagons-citernes destinés au transport du pétrole brut. Les déraillements de Lynchburg et Gogama ont établi que la norme actuelle CPC-1232 ne convient pas.

Finalement, nous croyons qu'il faudrait contrôler la vitesse des trains transportant des marchandises dangereuses et veiller au respect des limites de vitesse.

La sécurité du transport par rail des marchandises dangereuses, y compris le pétrole brut, met en jeu de nombreux facteurs comme l'état des voies, la volatilité du produit, l'intégrité des wagons et la vitesse.

Le président: Il vous reste une minute.

Mme Patricia Lai: Nous croyons fermement qu'une analyse indépendante des risques associés à tous les facteurs pertinents permettrait de déterminer le moyen le plus sûr de gérer concurrentement tous les risques. Les résultats de l'analyse devraient être communiqués au public.

Nous appuyons l'appel lancé par nos amis de Lac-Mégantic en vue de la tenue d'une enquête publique sur la catastrophe dont on commémorera le deuxième anniversaire en juillet prochain. Pendant que la population de Lac-Mégantic attend des réponses, combien d'autres collectivités ferroviaires devront subir la même expérience horrible et traumatisante avant que de vrais changements soient apportés? Cette année, Gogama a frisé la catastrophe à deux reprises en l'espace de trois semaines. Quels seraient les effets d'un grave déraillement dans une ville aussi densément peuplée que Toronto, Vancouver ou Montréal? Petites ou grandes, toutes les collectivités ferroviaires sont exposées.

Nous nous fions au gouvernement pour qu'il nous protège, mais nous avons affaire ici à un modèle commercial détraqué dans lequel l'industrie, pour réaliser des profits, non seulement fait courir des risques aux Canadiens, mais leur impose de payer le prix de sa négligence.

Les membres de Safe Rail Communities ont passé d'innombrables heures à faire des recherches et à écrire et encore plus d'heures à frapper à la porte des gens et à leur parler. Nous savons que ce problème inquiète profondément les Canadiens. Nous demandons des mesures concrètes et des changements tangibles afin de prévenir d'autres tragédies.

Je vous remercie.

●(1645)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Ballantyne, de l'Association canadienne de gestion du fret.

Monsieur, vous disposez d'un maximum de 10 minutes.

M. Robert Ballantyne (président, Association canadienne de gestion du fret): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai comparu devant le comité il y a près d'un an, au moment où il examinait en particulier les systèmes de gestion de la sécurité. Le projet de loi C-52, Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire, constitue un bon suivi du travail qui s'est fait l'année dernière.

L'Association canadienne de gestion du fret, qui existe depuis 99 ans, représente le point de vue des expéditeurs. Nous défendons les intérêts de nos membres en matière de fret aérien et de transport routier, maritime et ferroviaire. Je signale aussi, pour situer le contexte, que je fais partie du Conseil consultatif de Transports Canada sur la sécurité ferroviaire et que j'y représente les expéditeurs.

Avant d'aborder le projet de loi C-52, j'aimerais présenter quelques observations générales sur la sécurité des transports. Je commencerai par dire que je ne travaille pas pour le secteur ferroviaire. En fait, la communauté des expéditeurs a de nombreux différends avec ce secteur.

Cela dit, j'ajouterai ce qui suit. Premièrement, en fonction de n'importe quelle norme raisonnable, tous les modes de transport modernes du monde occidental sont sûrs. Deuxièmement, tant que les transports seront contrôlés par des êtres humains, des accidents se produiront. Troisièmement, il ne faut jamais tenir la sécurité pour acquise ni baisser la garde. Quatrièmement, les améliorations sont toujours possibles.

Le régime canadien de sécurité des transports, qui comprend des politiques, des lois, des règlements, des mesures d'application, des pratiques et des processus d'enquête en cas d'accident, met l'accent sur la prévention, ce qui est la bonne chose à faire.

Le déraillement de Lac-Mégantic a été une véritable tragédie. Néanmoins, le travail réalisé par tous les intervenants du Canada et des États-Unis pour éviter qu'un accident du même genre ne se reproduise a été intense et rigoureux. Le Bureau de la sécurité des transports a formulé des recommandations auxquelles le gouvernement a donné suite, notamment en proposant le projet de loi C-52.

Je dois noter que ce genre d'accidents est extrêmement rare. Le gouvernement doit tenir compte de ce fait dans toute décision qu'il prend. Même s'il y a périodiquement des déraillements — comme il y en a eu et comme il y en aura toujours — le témoin précédent a mentionné que le dernier accident dont l'impact se rapprochait un tant soit peu de celui de Lac-Mégantic remonte au 10 novembre 1979, il y a près de 36 ans. Ce jour-là, des wagons chargés de propane et d'autres marchandises dangereuses, dont du chlore, avaient déraillé à Mississauga. Lors de cet accident, survenu sur les voies de CP Rail, il n'y avait eu ni morts ni blessés. Les dommages matériels ont été limités, mais quelque 250 000 personnes ont dû être évacuées et n'ont pas pu rentrer chez elles avant plusieurs jours. L'accident de Mississauga avait beaucoup appris à Transports Canada et aux chemins de fer, de sorte que, depuis, nos deux compagnies ferroviaires de classe 1 n'ont connu aucun accident de la même importance.

Le Bureau de la sécurité des transports a la responsabilité de faire le suivi des accidents qui se produisent dans le transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline. Dans tous les modes, la tendance statistique à long terme évolue dans la bonne direction. De temps en temps, il y a des perturbations et quelques modes ont enregistré certaines hausses dans les deux dernières années.

Pour revenir au projet de loi C-52, je veux signaler que nous avons transmis à Transports Canada des commentaires en réponse au document de travail que le ministère avait publié l'année dernière. Nous avons présenté un certain nombre d'arguments que je vais reprendre aujourd'hui.

Premièrement, les dispositions relatives au transporteur général et au niveau de services qui figurent aux articles 113 à 116 du projet de loi sont d'une importance capitale pour l'économie canadienne. Comme le Canada ne compte que deux chemins de fer de classe 1 et que de nombreux biens, y compris beaucoup de produits dangereux, ne peuvent pas être transportés autrement, il est impératif de garder ces dispositions de base. Le projet de loi C-52 maintient les dispositions sur le niveau de services et ajoute le paragraphe 113 (2.1) qui établit un mécanisme pour permettre aux chemins de fer de percevoir le droit que doivent acquitter les expéditeurs de pétrole brut.

Deuxièmement, je voudrais citer un extrait du document de travail de Transports Canada: « Le principe du "pollueur payeur" est la pierre angulaire de l'approche du gouvernement en ce qui a trait aux régimes de responsabilité et d'indemnisation d'autres modes et secteurs ».

L'ACGF convient avec le gouvernement que ce principe constitue la pierre angulaire de la responsabilité civile et du régime d'indemnisation et qu'il est conforme aux principes juridiques établis et confirmés par les tribunaux. Le projet de loi C-52 semble maintenir ce principe.

Troisièmement, compte tenu de la rareté des accidents majeurs, des moyens dont disposent les chemins de fer de classe 1 pour gérer les conséquences de tels accidents et des niveaux prescrits d'assurance responsabilité civile, nous croyons savoir que, même si le projet de loi n'exige qu'un maximum d'un milliard de dollars, CN et CP auraient chacune, selon certaines sources que je n'ai pas pu confirmer, une assurance responsabilité civile d'environ 1,5 milliard de dollars.

• (1650)

Il est donc impératif que le projet de loi traite en particulier des chemins de fer d'intérêt local et, en particulier, de ceux qui transportent d'importantes quantités de marchandises dangereuses et surtout de matières inflammables.

À l'appui de cet argument, il y a le fait que le bilan de sécurité des compagnies ferroviaires de classe 1, leurs connaissances de la manipulation des marchandises dangereuses, leurs procédures de sécurité et leurs activités de formation font qu'elles sont peu susceptibles d'avoir un accident aussi grave que celui de Lac-Mégantic. Il ne faut pas perdre de vue qu'à Lac-Mégantic, nous avions affaire à un train fou. Tous les autres déraillements qui ont été mentionnés sont survenus alors que les trains étaient mus par leurs moteurs.

Quatrièmement, les expéditeurs, et surtout ceux qui produisent et expédient des produits dangereux, sont bien assurés et sont prêts à appliquer le principe du pollueur-payeur. Si un expéditeur fait preuve de négligence, les tribunaux en évalueront le degré et fixeront en conséquence les dommages-intérêts à verser.

Cinquièmement, comme l'a signalé le document de travail de Transports Canada, la compétitivité nationale et le besoin de maintenir les chemins de fer d'intérêt local dans l'intérêt des industries qui jouent un rôle important dans l'économie régionale constituent des facteurs à considérer avant d'apporter des modifications.

J'ai aussi quelques observations précises à formuler sur le projet de loi C-52. Le niveau minimal d'assurance responsabilité constitue la première ligne de défense pour qu'en cas d'accident ferroviaire, les réclamations valides soient payées. Lorsque ce sont les compagnies ferroviaires qui ont la responsabilité de marchandises dangereuses, elles doivent être les premières visées par les réclamations. Si j'ai bien compris, le projet de loi C-52 va dans ce sens.

Le projet de loi semble aussi tenir compte de l'équilibre délicat à maintenir en ce qui concerne les chemins de fer régionaux et d'intérêt local: la couverture d'assurance doit être suffisamment élevée pour couvrir les risques, mais pas au point d'acculer à la faillite les compagnies d'intérêt local. Les quatre niveaux d'assurance responsabilité proposés à l'annexe IV visent cet équilibre. De plus, le paragraphe 92(4) autorise le gouverneur en conseil à revoir l'annexe IV. Avec l'expérience acquise dans le cadre des niveaux d'assurance proposés, la ministre devrait être en mesure de modifier l'annexe en fonction des besoins.

Nous trouvons préoccupante la rubrique 4 de l'annexe IV. Elle oblige les compagnies ferroviaires de cette catégorie, soit essentiellement le CN et le CP, à souscrire une assurance responsabilité d'un milliard de dollars par événement. Dans son document de travail, Transports Canada dit ceci: « Chaque grande compagnie de chemin de fer nord-américaine est couverte par une assurance responsabilité civile d'une valeur d'au plus 1,5 milliard de dollars. » Nous croyons savoir que le CN et le CP ont une couverture de cet ordre.

Si la loi n'exige qu'un milliard, on peut craindre que les transporteurs de classe 1 réduisent leur couverture actuelle. L'ACGF recommande que Transports Canada examine la question avec le CN et le CP et que le Parlement modifie la rubrique 4 de l'annexe IV en fonction des recommandations de Transports Canada. Dans le même ordre d'idée, l'article 152.7 limite la responsabilité des compagnies au niveau maximal d'assurance responsabilité prescrit. Cela pourrait ramener la responsabilité du CN et du CP de 1,5 milliard à 1 milliard de dollars.

Deuxièmement, à la section VI.2, Responsabilité et indemnisation en cas d'accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées, le paragraphe 153.4(1) crée la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées et l'article 155.3 impose aux expéditeurs de pétrole brut une contribution de 1,65 \$ par tonne pour l'année se terminant le 31 mars 2016.

Le président: Il vous reste une minute.

M. Robert Ballantyne: Je vous remercie.

Cela semble indiqué. De plus, des dispositions permettant d'autres changements sont prévues si c'est nécessaire.

Troisièmement, au sujet des sanctions administratives pécuniaires, l'article 177 est modifié par adjonction des paragraphes 2.1 et 2.2 qui prévoient des sanctions maximales de 100 000 \$ pour chaque contravention. On entend par contravention l'omission d'informer l'Office d'un changement touchant les risques ou un manquement aux exigences relatives au versement de la contribution ou à la tenue des comptes nécessaires. L'ACGF appuie ces modifications.

Enfin, au sujet des modifications proposées de la Loi sur la sécurité ferroviaire, il est préférable — je sais que ce point de vue prêterait controverse — de laisser aux gestionnaires et aux employés des compagnies ferroviaires la responsabilité des systèmes de gestion de la sécurité et le soin de s'occuper des détails de la sécurité. Toutefois, le remplacement de l'article 32.4 par les nouveaux paragraphes 32.4(3.2) et 32.4(3.4) et l'ajout du nouvel article 32.01 donnent à la ministre le pouvoir d'ordonner aux compagnies ferroviaires « d'apporter les mesures correctives nécessaires ». Cela est raisonnable, surtout dans le cas des chemins de fer d'intérêt local. L'ACGF appuie ces dispositions.

C'est tout ce que j'ai à dire.

• (1655)

Le président: Merci beaucoup.

Madame Frid, je crois que vous représentez l'Office des transports du Canada.

Mme Nina Frid (directrice générale, Direction générale du règlement des différends, Office des transports du Canada): Oui. Merci beaucoup, monsieur le président.

[Français]

Monsieur, le président, honorables membres du comité, je vous remercie de nous avoir invités à nous présenter devant vous dans le cadre de l'étude du projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Je suis Nina Frid, de l'Office des transports du Canada, où je suis responsable de la Direction générale du règlement des différends. Ma collègue, Liz Barker, est avocate générale au sein de l'office.

[Traduction]

Permettez-moi de vous donner un bref aperçu du rôle de l'Office.

[Français]

L'Office est un tribunal administratif fédéral. C'est un organisme de réglementation économique dont la compétence s'étend sur un vaste éventail de questions relatives au transport aérien, ferroviaire et maritime. De plus, l'Office est responsable d'éliminer les obstacles aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience dans le réseau de transport fédéral.

[Traduction]

La Loi sur les transports au Canada est la loi habilitante de l'Office. Elle précise l'étendue de ses pouvoirs et de sa compétence, de même que son rôle dans l'administration de la Loi. En tant que tribunal, l'Office règle une vaste gamme de différends au moyen de la facilitation, de la médiation, de l'arbitrage et du processus décisionnel formel. Pour ce qui est de notre rôle en matière de transport ferroviaire, le mandat de l'Office s'applique aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Actuellement, 30 compagnies de chemin de fer de compétence fédérale sont en exploitation, y compris des compagnies de classe 1 et des compagnies d'intérêt local.

En vertu de la Loi sur les transports au Canada, l'Office règle des différends ayant trait aux niveaux de service, aux franchissements routiers ou par desserte, au bruit et aux vibrations, à l'interconnexion, ainsi que des différends entre une société de transport publique et une compagnie de chemin de fer et d'autres parties. L'Office délivre des certificats d'aptitude aux compagnies de chemin de fer, autorise la construction de lignes de chemin de fer, établit les prix d'interconnexion, détermine le revenu admissible maximal pour le transport du grain de l'Ouest ainsi que la valeur nette de récupération

des lignes de chemin de fer en vertu des dispositions relatives au transfert et à la cessation d'exploitation.

Lorsque nous avons comparu devant le comité l'année dernière, dans le cadre de votre étude de la sécurité ferroviaire, nous avons parlé des consultations de l'Office sur l'assurance responsabilité civile. Vous vous souviendrez peut-être qu'au cours de l'été 2013, nous avons annoncé notre intention d'examiner la méthode suivie pour déterminer si l'assurance responsabilité civile souscrite par une compagnie ferroviaire est suffisante. C'était notre réaction immédiate au tragique déraillement de Lac-Mégantic.

À ce moment, il y a un an, nous avons informé le comité que nos consultations consistaient à recueillir des renseignements pouvant servir de base au travail entrepris par nos collègues de Transports Canada dans le cadre de leurs vastes consultations sur les aspects stratégiques de la responsabilité et de l'indemnisation. Je voudrais vous dire maintenant que la politique ne relève pas de l'autorité législative de l'Office en vertu de la Loi sur les transports au Canada.

Dans le cadre de ses consultations, l'Office a examiné un certain nombre de questions qui l'ont aidé à trouver des renseignements et, dans certains cas, à faciliter l'élaboration du projet de loi à l'étude. Nous avons tenu en particulier des consultations sur la question de savoir si des exigences complémentaires ou différentes devraient être adoptées en matière d'assurance responsabilité civile à l'égard du transport de certains produits, comme les marchandises dangereuses, s'il convenait de prescrire une couverture minimale pour la responsabilité civile et si des sanctions administratives pécuniaires ou d'autres mécanismes étaient nécessaires en cas de non-conformité.

L'Office a reçu des commentaires de plus de 25 organismes comprenant une vaste gamme d'intervenants: les chemins de fer tant de classe 1 que d'intérêt local, le secteur de l'assurance, les expéditeurs et les associations municipales. Je voudrais remercier ces intervenants pour leurs observations réfléchies, et notamment la Fédération canadienne des municipalités, l'Association canadienne des producteurs pétroliers, l'Association canadienne de gestion du fret et beaucoup d'autres que vous avez entendus et qui nous ont transmis des commentaires, de même que Marsh Canada, qui nous a conseillés et l'Association des chemins de fer du Canada, qui nous a transmis des observations au nom du secteur ferroviaire.

• (1700)

Nos intervenants nous ont dit qu'ils sont en faveur d'exigences minimales en matière d'assurance. Ils croient que les exigences doivent varier avec les produits, surtout dans le cas des marchandises dangereuses, et que les sanctions administratives pécuniaires constituent un moyen efficace, parmi d'autres, pour assurer la conformité.

Le projet de loi C-52, Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire, apporte des précisions à un certain nombre de dispositions de la Loi sur les transports au Canada, actualise les aspects couverts par les règlements de l'Office relatifs à l'assurance responsabilité civile et introduit de nouvelles exigences de conformité et de contrôle d'application. À notre avis, le projet de loi renforcera le régime de responsabilité et d'indemnisation pour les chemins de fer sous réglementation fédérale en prescrivant des niveaux minimums d'assurance pour les compagnies ferroviaires et en établissant une caisse d'indemnisation supplémentaire financée par les expéditeurs pour couvrir les dommages attribuables à des accidents ferroviaires mettant en cause le transport de certaines marchandises dangereuses.

En vertu du nouveau régime décrit dans le projet de loi, l'Office fixera le niveau minimal obligatoire d'assurance des compagnies ferroviaires en fonction du type et du volume des chargements qu'elles transportent, y compris les marchandises dangereuses. Le niveau minimal d'assurance dépendra du type et du volume de pétrole brut ou de marchandises dangereuses, comme le prévoit l'annexe IV du projet de loi.

Comme certains craignent que les compagnies ferroviaires d'intérêt local n'aient pas les moyens de souscrire les niveaux minimums prescrits, ces niveaux entreront en vigueur de façon progressive. Au départ, un minimum égal à la moitié du plein montant prescrit à l'annexe IV entrera en vigueur dans 12 mois. Un an plus tard, ce sera le plein montant, tandis que les compagnies de classe 1 auront à souscrire une assurance d'un milliard de dollars.

Pour assurer le partage de la responsabilité, comme le prévoit le nouveau régime, le projet de loi modifie aussi l'article 137 de la Loi sur les transports au Canada afin d'établir clairement que les chemins de fer ne pourront pas se décharger de leur responsabilité civile sur les expéditeurs à moins de le faire au moyen d'un contrat signé par les deux parties. Nous croyons savoir, d'après nos consultations, que ce point revêt une grande importance pour les expéditeurs.

Le projet de loi C-52 établit en outre des mécanismes plus robustes de surveillance et de contrôle d'application afin d'inciter les chemins de fer à se conformer aux exigences du nouveau régime. Les compagnies ferroviaires auront encore l'obligation d'informer l'Office de tout changement de leurs opérations pouvant avoir des effets sur leur couverture d'assurance. Dans le nouveau régime, l'Office aura le pouvoir de procéder à des enquêtes de sa propre initiative pour déterminer la conformité et, comme c'est le cas actuellement, il aura la possibilité de suspendre ou d'annuler le certificat d'aptitude d'une compagnie qui ne s'est pas conformée aux exigences en matière d'assurance.

De plus, le projet de loi prescrit des sanctions administratives pécuniaires pouvant atteindre 100 000 \$ en cas de contravention. Comme nos intervenants, nous croyons que c'est un moyen efficace d'assurer la conformité sans avoir à suspendre les opérations ferroviaires ou à y mettre fin. C'est ce que les expéditeurs souhaitent, sans compter que cette mesure favorise l'activité économique.

Quant aux mesures prescrites en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, elles confèrent un tout nouveau mandat à l'Office. D'après les modifications proposées, une province ou une municipalité qui croit qu'un incendie est attribuable à des opérations ferroviaires peut demander à l'Office le remboursement des frais engagés pour combattre l'incendie. Comme cette modification donne à l'Office un nouveau pouvoir, nous travaillerons très fort pour mettre au point le processus et la procédure nécessaires, de même que la marche à suivre qui permettra aux parties de se prévaloir de ces dispositions. Nous le ferons d'une manière transparente et prévisible.

L'Office examinera les demandes des provinces et des municipalités dans le cadre d'un processus à deux étapes. Il déterminera en premier si l'incendie a été causé par des opérations ferroviaires. Une fois cela établi, il examinera les frais demandés et établira dans quelle mesure ils peuvent être imputés à la compagnie ferroviaire en cause. Il ordonnera ensuite à celle-ci de rembourser la province ou la municipalité.

• (1705)

Ce sera certainement un défi pour nous parce qu'il s'agit d'un nouveau mandat. Comme dans le cas de l'ancien projet de loi C-52 et, par la suite, du projet de loi C-30, nous ferons de notre mieux

pour nous assurer que ces mesures sont disponibles et sont clairement énoncées.

Pour terminer, je voudrais vous remercier encore de m'avoir donné l'occasion de m'adresser au comité.

Ma collègue et moi serons heureuses de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Je voudrais rappeler aux membres du comité que le greffier m'a informé que le timbre se fera entendre à partir de 17 h 15 pour appeler les députés à la Chambre. Par conséquent, nous ne pourrions pas disposer d'autant de temps que nous l'aurions voulu.

Madame Nash, vous pouvez lancer la période des questions.

Vous avez sept minutes.

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je voudrais remercier tous les témoins de leurs exposés.

Ma question s'adresse à Mme Lai. Nous nous connaissons parce que je suis votre députée. Je voudrais vous féliciter pour l'exposé que vous avez présenté aujourd'hui. Vous avez été très claire et très précise dans votre critique du projet de loi ainsi que dans vos recommandations. Je voudrais aussi vous remercier pour tous les mois et les innombrables heures de bénévolat que vous avez consacrés à votre travail pour devenir une experte des questions ferroviaires qui touchent votre collectivité locale.

Mme Lai a parfaitement raison de dire que les trains sont tout près. Les gens ont presque l'impression qu'ils n'ont qu'à tendre la main par la fenêtre de leur chambre à coucher pour toucher les convois. Voilà à quel point ils sont proches. Vous avez été très précise. Nous avons entendu d'autres témoins qui ont présenté un point de vue positif sur le projet de loi. M. Ballantyne, par exemple, a dit qu'en dépit d'une petite hausse dans certaines régions, il est en général satisfait de cette mesure législative. Les expéditeurs aussi ont l'air satisfaits.

Madame Lai, je voudrais vous demander de vous faire l'écho de votre communauté en nous faisant connaître ses commentaires, ses points de vue et ce que les gens disent de l'importance des critiques et des recommandations que vous avez formulées aujourd'hui au sujet de la sécurité ferroviaire.

Mme Patricia Lai: Merci, Peggy.

Oui, absolument, les gens à qui nous avons parlé — ce sont non seulement des gens de la région métropolitaine de Toronto, mais aussi des citoyens de tous les coins du pays — sont littéralement terrifiés. Il y a deux petites collectivités qui ont vraiment très peur parce qu'elles ont l'impression qu'elles ne sont pas équipées pour réagir en cas d'accident. Les résidents de Gogama sont très perturbés et ont très peur parce que le second déraillement s'est produit tout près de la ville. Je sais que les gens doivent encore affronter les conséquences de l'accident, tout comme la population de Lac-Mégantic. Il est vraiment important que nos représentants comprennent la peur et l'inquiétude très réelles que ces gens ressentent. Notre organisation, Safe Rail Communities, n'est ni anti-rail ni anti-pétrole. Nous sommes évidemment très conscients de l'importance économique des marchandises expédiées par rail.

Nous ne demandons rien de déraisonnable parce que beaucoup des technologies que j'ai mentionnées existent déjà. Je crois que les gens de tout le pays appuient nos demandes et nos recommandations. Ils souhaitent persuader leurs représentants élus que c'est un vrai problème pour eux.

Mme Peggy Nash: Je vous remercie.

Il ne me reste qu'une minute.

Beaucoup des choses que vous demandez sont certainement réalisables. Elles sont possibles compte tenu de l'évolution de la technologie. Pour ce qui est de la responsabilité illimitée, on peut dire que d'autres pays l'ont déjà adoptée.

Pouvez-vous nous dire à quel point il est urgent que le comité modifie le projet de loi — qui comporte des aspects positifs — à la lumière des événements de Lac-Mégantic pour que cette mesure donne les meilleurs résultats possibles?

• (1710)

Mme Patricia Lai: Quelques-unes des recommandations nécessitent peut-être un examen plus approfondi. Tout ce que nous avons proposé est possible, rationnel et raisonnable. Il n'y a pas de doute que, pour des choses telles que les dommages à l'environnement, nous voulons être sûrs que les gens touchés par n'importe quel genre de catastrophe ferroviaire auront la possibilité d'être couverts. Comme l'a signalé M. Ballantyne, personne ne peut croire qu'il n'y aura plus jamais de déraillements. Compte tenu de l'augmentation du volume des marchandises dangereuses transportées partout dans le pays, les gens se rendent compte que les accidents sont une possibilité très réelle et qu'ils peuvent se produire n'importe quand. Ils souhaitent avoir l'assurance que leurs représentants élus prennent toutes les précautions possibles pour veiller à ce que les accidents ne se produisent pas. S'ils se produisent, les gens veulent être sûrs qu'ils sont protégés et que leurs représentants élus font tout ce qu'ils peuvent à cette fin.

Le président: Monsieur Sullivan, vous avez un peu plus de deux minutes.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Ma question s'adresse à l'Office des transports du Canada. Je note que le CN et le CP ont déjà souscrit des assurances nettement plus élevées que ce qu'exige le projet de loi, qui revient essentiellement à leur donner l'occasion de faire des économies de près de 50 % sur leurs primes d'assurance. Si la compagnie ferroviaire MMA avait souscrit une assurance conforme aux exigences du projet de loi, elle aurait eu une couverture de 62,5 millions de dollars cette année et 125 millions plus tard. Ces montants sont de très loin inférieurs au coût du déraillement. Par conséquent, il me semble difficile de croire que les nouvelles dispositions améliorent la situation d'une façon ou d'une autre.

Est-il possible de souscrire une assurance responsabilité illimitée? Y a-t-il d'autres administrations qui l'ont fait? Pourquoi renonçons-nous à l'assurance responsabilité illimitée pour adopter un système qui ne fait qu'assurer des économies aux grandes compagnies ferroviaires?

Mme Nina Frid: Je ne prétends pas être une experte de ce domaine. Je sais que des représentants du secteur de l'assurance vous ont présenté directement leurs arguments. Compte tenu de ce qu'ils ont dit et de ce que nous avons appris de Marsh Canada, il est clair que les compagnies ferroviaires sont assurées d'une certaine façon. Nous croyons savoir en outre que le niveau actuel d'assurance souscrit par les compagnies ferroviaires de classe 1, non seulement au Canada mais partout en Amérique du Nord, représente le plus souvent le maximum qu'elles puissent obtenir.

M. Mike Sullivan: Est-ce environ 1,5 milliard de dollars US? C'est ce que nous croyons savoir.

Mme Nina Frid: Je ne peux pas vous donner le chiffre exact, qui est confidentiel pour le moment. Les compagnies ferroviaires jugent

ce renseignement confidentiel. L'Office ne peut donc pas le communiquer.

M. Mike Sullivan: Monsieur Ballantyne, vous avez affirmé que ces accidents sont extrêmement rares. Ils le sont peut-être dans les zones urbaines densément peuplées, mais, compte tenu des déversements qui se sont produits à Aliceville, à Casselton, en Virginie-Occidentale, à Gogama et en Saskatchewan, le volume de pétrole brut déversé par suite de ces accidents a augmenté de 50 fois depuis 2012.

Monsieur Ballantyne, conviendrez-vous avec moi que les accidents ne sont plus rares par suite de l'augmentation des quantités de pétrole brut qui sont actuellement transportées et de la volatilité de ce pétrole?

Le président: Monsieur Ballantyne, une réponse très brève, je vous prie.

M. Robert Ballantyne: La réponse très simple, c'est non, je ne suis pas d'accord.

Le président: Très bien. Je vous remercie.

Madame Nash, vous avez mentionné au début de votre intervention que Mme Lai et beaucoup de membres de son groupe sont tellement proches des voies ferrées qu'ils pourraient presque toucher les trains qui passent. J'aimerais vous demander une précision: ces maisons étaient-elles là avant la construction de la voie ferrée, ou bien est-ce l'inverse?

Mme Peggy Nash: Ces maisons étaient là depuis des dizaines d'années.

Le président: Étaient-elles là avant la construction de la voie ferrée?

Mme Peggy Nash: Je ne le sais pas, mais je peux vous dire, monsieur le président, que ce qui a changé, c'est la nature et le volume des produits transportés...

Le président: Je crois que vous avez mal compris. J'essaie simplement de savoir ce qu'il y avait là en premier.

Mme Peggy Nash: Oui, les gens pensaient que les wagons-citernes transportaient des choses telles que du grain, du lait, etc.

Le président: C'est très bien.

Monsieur McGuinty, c'est votre tour jusqu'à ce que le timbre se fasse entendre.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Avant de poser des questions, je voudrais remercier Mme Lai de son exposé, que j'ai trouvé utile et réfléchi. Merci beaucoup de votre contribution. Merci aussi pour tout le travail très utile que vous avez fait et pour les observations que vous avez formulées. Je vous reviendrai peut-être un peu plus tard.

Madame Frid, je vais peut-être vous poser une question rapide. Vous avez été très honnête et très directe dans votre évaluation du nouveau défi que doit affronter l'OTC. Vous avez dit que l'Office joue le rôle d'un tribunal quasi judiciaire. Est-ce exact? Dans le rôle qu'assume actuellement l'Office, vous occupez-vous de sanctions pécuniaires, de demandes de remboursement, de coûts, etc.? Cela fait-il partie de vos fonctions actuelles?

• (1715)

Mme Nina Frid: Non, monsieur McGuinty, nous ne nous occupons pas de demandes d'indemnisation. Nous sommes spécialisés dans la détermination des coûts de l'exploitation ferroviaire. J'ai mentionné que nous produisons des taux d'interconnexion, qui sont basés sur les coûts. Nous calculons le revenu admissible maximal pour le transport du grain qui, encore une fois, est très étroitement lié aux coûts d'exploitation. Bref, nous sommes des experts des prix de revient. Nous répartissons également les coûts dans le cadre de l'examen des demandes de franchissement, mais nous n'avons jamais traité des demandes d'indemnisation qui, jusqu'ici, relevaient essentiellement des tribunaux.

M. David McGuinty: Cela revient en fait au transfert à un organisme de réglementation d'une forme de droit de la responsabilité civile délictuelle qui relevait jusqu'ici de l'appareil judiciaire indépendant. Est-ce bien le cas? Pour la plupart des gens, cela ne s'est jamais fait auparavant au Canada. Nous essayons de déterminer en quoi cette mesure est positive. Avez-vous les ressources voulues pour vous atteler à cette tâche? Avez-vous les moyens financiers et juridiques, avez-vous les experts nécessaires pour traiter de telles demandes d'indemnisation?

Mme Nina Frid: Pour ce qui est de la responsabilité civile délictuelle, je préfère laisser répondre notre avocate générale. Elle est juriste et elle est à la tête d'une Direction générale de services juridiques.

Mme Liz Barker (avocate générale, Direction générale des services juridiques, Office des transports du Canada): Oui, M. McGuinty a bien décrit ce qui se passe.

M. David McGuinty: C'est un énorme changement. Ce n'est pas un simple amendement. C'est un tout nouveau genre de mandat qui est confié à l'OTC, un mandat qui s'écarte considérablement de ce que prévoit votre loi organique. Vous allez recevoir des quantités de demandes venant des municipalités et des provinces. La ville de Toronto ou la ville de Montréal pourrait dire: « Vous avez estimé les dégâts à un demi-milliard de dollars. » Comment allez-vous affronter de telles demandes? Vous n'êtes pas des juges. Les [Note de la rédaction: *Inaudible*] de la preuve ne s'appliquent pas.

Mme Liz Barker: Nous évaluerons les coûts. Nous déterminons si les incendies découlent d'opérations ferroviaires, puis nous évaluerons les coûts. Cela sera fait sur une échelle beaucoup plus grande qu'à l'heure actuelle. L'Office a déjà le pouvoir de déterminer les coûts dans le cadre de ses opérations. Il le fait à titre exceptionnel une ou deux fois par an. Bien sûr, pour les nouvelles attributions, l'échelle sera différente. L'Office n'aura pas à décider du bien-fondé des coûts. Il se limitera à se prononcer sur leur admissibilité après avoir déterminé s'ils ont été engagés pour combattre un incendie. Je crois que l'Office devra régler quelques questions juridiques aux premiers stades de son étude de tels cas.

Le président: Le timbre a retenti.

M. David McGuinty: Le timbre a retenti?

Le président: Oui, le timbre a retenti, croyez-le ou non.

Madame Lai, nous vous remercions de vous être jointe à nous par vidéoconférence. Madame Barker, madame Frid, monsieur Ballantyne, nous vous remercions de votre présence au comité et de votre participation à notre étude. Merci beaucoup.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>