



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 054 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 30 avril 2015

Président

M. Larry Miller

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

Le jeudi 30 avril 2015

• (1540)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): La séance est ouverte. Nous recevons un certain nombre de témoins.

Merci d'être ici. Je suis désolé du retard causé par les votes. Nous nous apprêtons à retarder le début de la séance, mais ce n'est plus le cas. Sur ce, nous allons entreprendre l'examen article par article de notre projet de loi.

Nous savons qu'il y a quelques amendements, mais je pense que nous pourrions, avec l'assentiment du comité, examiner si possible la plupart des dispositions en groupe. Cette façon de procéder convient-elle à tous?

Une voix: Oui.

Une voix: C'est parfait.

Le président: D'accord. Bien.

Dans le cadre de l'examen article par article, conformément à l'article 75(1) du Règlement, l'étude de l'article 1, titre abrégé, est réservée. Plaît-il au comité de regrouper les articles 2 à 5 inclusivement?

(Les articles 2 à 5 inclusivement sont adoptés.)

(Article 6)

Le président: Si je m'adresse au greffier à ce sujet, monsieur Mai, c'est que certains de vos amendements, comme vous vous en rendez probablement compte, modifient complètement l'intention du projet de loi et sont irrecevables. Ils ne peuvent être utilisés. L'amendement NDP-1 est toutefois admissible; nous allons donc l'étudier.

Voulez-vous tous que je lise l'amendement en entier?

Une voix: Non.

Le président: Je pense que tout le monde l'a sous les yeux. Est-ce que quelqu'un souhaite traiter de cet amendement?

Monsieur Mai.

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): L'amendement NDP-1 fait suite à la comparaison du témoin de l'Association des chemins de fer, qui a parlé d'Essex Terminal Railway. D'après ce que nous comprenons, certaines compagnies ferroviaires ne font pas le même type de transport de marchandises dangereuses ou de pétrole brut que les autres. On craint que le niveau d'assurance n'ait des répercussions sur elles.

Dans le cas présent, le témoin nous a affirmé que cela aurait des conséquences réelles sur les activités de l'entreprise. On s'inquiète des effets imprévus. Nous adhérons évidemment au principe du pollueur-payeur et considérons que les entreprises devraient avoir un niveau minimal d'assurance, mais nous nous préoccupons au sujet

des compagnies qui ne transportent pas régulièrement des marchandises dangereuses.

Ma question s'adresse peut-être aux fonctionnaires de Transports Canada.

Je vous remercie tout d'abord de comparaître et de supporter la chaleur avec nous.

Est-il possible pour une compagnie d'être exemptée de l'application de ce projet de loi si ses activités sont vraiment différentes de celles des autres entreprises? Existe-t-il un autre moyen d'une modification législative?

Le président: Est-ce que quelqu'un souhaite répondre à cette question?

Madame Duff.

• (1545)

Mme Lenore Duff (directrice générale, Politique des transports terrestres, ministère des Transports): La loi prévoit un pouvoir réglementaire qui permet de modifier, au fil du temps, les montants et les critères relatifs aux assurances au moyen de règlement, en ce qui concerne, par exemple, les types et les quantités de marchandises transportées, mais il n'y a pas d'exemption concernant l'application de l'assurance.

M. Hoang Mai: Serait-il possible de prendre ultérieurement un règlement qui concernerait les entreprises qui ne cadrent pas avec ce projet de loi? J'ignore si vous avez lu l'amendement proposé.

Mme Lenore Duff: Oui.

M. Hoang Mai: Avez-vous des observations à formuler à propos de cet amendement? Le considérez-vous applicable?

Mme Lenore Duff: L'amendement dans sa forme actuelle est large en ce qui concerne la manière dont il exempterait complètement la compagnie ferroviaire de l'exigence d'être assurée; il ne cadrerait donc pas avec l'objectif du projet de loi.

J'ajouterais que certaines compagnies ferroviaires se trouvent dans une situation particulière, mais cette disposition se fonde sur une évaluation du risque et des marchandises qu'elles transportent réellement. C'est ainsi que les besoins en assurance seraient déterminés.

La compagnie à laquelle vous faites référence transporte un volume de marchandises dangereuses qui exigerait des assurances et emprunte des passages à niveau dans la ville de Windsor; elle présente donc un certain risque en raison des marchandises qu'elle transporte. Il existe toutefois un pouvoir réglementaire permettant de s'adapter pour tenir compte de l'évolution de la situation ou de questions précises qui pourraient se poser au fil du temps.

M. Hoang Mai: D'accord. Merci de votre réponse.

Je pense que nous avons demandé d'avoir l'évaluation du risque, par exemple, car malheureusement, quand nous examinons le projet de loi, nous ignorons d'où sortent les chiffres et quelles études ont été réalisées à ce propos. C'est donc préoccupant.

Je pense que le fait qu'on propose un amendement qui ouvre trop grand la porte vous préoccupe aussi. Sa portée pourrait s'avérer trop large. Êtes-vous en train de nous dire que nous pouvons prendre des règlements pour nous adapter à des cas précis où le risque n'est pas aussi élevé, par exemple?

Mme Lenore Duff: Non. Je dis qu'il existe un pouvoir de réglementation qui permet de prendre des règlements. Je ne peux dire si on le ferait ou pas.

M. Hoang Mai: Ce serait donc possible.

Avez-vous des questions à ce sujet?

Le président: J'accorderai la parole à M. Watson, puis je reviendrai à M. Kellway.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Monsieur le président, j'ai quelques remarques importantes à faire.

Tout d'abord, je suis un peu étonné, après avoir entendu l'opposition se dire préoccupée par l'exemption des compagnies ferroviaires aux règles d'exploitation, qu'elle puisse maintenant réclamer que les compagnies de chemin de fer de courte ligne soient exemptées des règles relatives à la responsabilité plus élevée. Je ne pense pas que cela cadre avec l'amélioration de la sécurité ferroviaire; cela ne cadre certainement pas avec la responsabilité et l'indemnisation après les faits. Si j'ai bien compris les fonctionnaires, cet amendement exempterait les compagnies non pas des nouvelles règles législatives, mais bien des règles existantes en matière d'assurance. C'est un recul considérable au chapitre de la sécurité ferroviaire.

D'après ce que je comprends, et j'ai effectué quelques recherches à ce sujet, Essex Terminal Railway, qui transporte bel et bien suffisamment de marchandises dangereuses, traverse une communauté de 200 000 âmes, où la voie ferrée est bordée de maisons de part et d'autre. Il s'est produit 11 accidents à des passages à niveau et 14 accidents entre 2000 et 2013. Cette voie ferrée n'est donc pas sans risque. Comprenant ce fait, nous ne voudrions certainement pas exempter cette compagnie des règles existantes en matière d'assurance, mais je ne crois pas que nous voudrions l'exempter des nouvelles règles qui renforceraient la responsabilité et l'indemnisation. Nous nous opposons donc à la motion.

• (1550)

Le président: Monsieur Kellway.

M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD): J'aimerais approfondir un peu la question.

Je ne connais pas Essex, ce qui montre bien ce qu'il en est. Mais de façon générale, le témoin a fait remarquer que les compagnies de transport ferroviaire de courte distance ne sont pas toutes les mêmes.

Je me demande si le pouvoir de réglementation auquel vous faites référence permettrait de faire une classification plus détaillée de ces

compagnies, par exemple. Essex a fait remarquer que sa vitesse n'est jamais supérieure à 10 kilomètres à l'heure ou quelque chose comme cela.

Le pouvoir de réglementation permet-il de faire des distinctions entre les diverses compagnies de transport ferroviaire de courte distance au fil du temps? Serait-il possible de créer une nouvelle catégorie de compagnies pour qui les exigences relatives à la responsabilité et aux assurances seraient moins lourdes?

Me Alain Langlois (avocat général et directeur associé, ministère des Transports): Oui. Les pouvoirs de réglementation prévus au paragraphe 92(4) proposé du projet de loi permettent de prendre des règlements pour remplacer ou ajouter des catégories d'exploitation figurant dans l'annexe. Tant qu'on peut créer une catégorie d'exploitation et créer des catégories différentes selon le type d'exploitation de la compagnie de transport ferroviaire de courte distance, c'est alors possible en vertu du pouvoir de réglementation.

M. Matthew Kellway: Ce mécanisme de réglementation permettrait-il, théoriquement ou hypothétiquement, de modifier la responsabilité et le niveau d'assurance exigés pour une catégorie différente?

Me Alain Langlois: Oui. Il serait possible d'établir un niveau différent de responsabilité pour une catégorie d'exploitation.

M. Hoang Mai: En ce qui concerne encore les amendements, nous considérons que nous n'avons pas suffisamment d'informations. Comme vous le savez, monsieur le président, nous avons tenu deux séances, l'une avec la ministre et les fonctionnaires, et l'autre avec certains des témoins.

Je ne proposerai pas l'amendement.

En ce qui concerne les dispositions réglementaires qui pourraient suivre, j'espère que les fonctionnaires et Transports Canada se pencheront sur des points précis et prendront peut-être des règlements plus appropriés qu'une simple modification législative.

Le président: Le greffier m'a informé qu'il faudrait que vous retiriez l'amendement. Je pense que c'est ce que vous faites de toute façon, n'est-ce pas?

M. Hoang Mai: Oui, exactement. Je retire l'amendement.

Le président: Le comité consent-il à l'unanimité à ce que M. Mai retire son amendement?

Des députés: Oui.

(L'amendement est retiré.)

Le président: Merci.

Dans ce cas, nous pouvons grouper les articles 6, 7, 8... Non?

M. Hoang Mai: J'ai une question au sujet de l'article 7.

Le président: D'accord. L'article 6 est-il adopté?

(L'article 6 est adopté.)

(Article 7)

Le président: Allez-y.

M. Hoang Mai: L'article 7 porte sur la responsabilité et le niveau minimal d'assurance. Ce que nous avons entendu au sein du comité et de la part des témoins concerne la responsabilité pour la catégorie 1. Nous avons demandé d'avoir les chiffres au sujet du niveau d'assurance de cette catégorie. Nous croyons comprendre que ces assurances s'élèvent actuellement à plus de 1 milliard de dollars. Nous avons entendu dire que ces chiffres s'élèvent à environ 1,5 milliard de dollars pour le CN et le CP. Nous avons donc demandé des éclaircissements à l'Office des transports du Canada, qui a comparu devant nous. Il nous a malheureusement répondu qu'il s'agit de renseignements exclusifs; nous n'avons donc pas pu les obtenir.

Je pense, ici encore, que nous avons demandé à la ministre de nous fournir de l'information sur ce calcul. Nous manquons d'information sur la manière dont on en est arrivé à ces chiffres en ce qui concerne les assurances.

Permettez-moi d'être clair. Nous sommes favorables à un niveau minimal d'assurance responsabilité, mais nous nous inquiétons du fait que le CN, le CP ou des compagnies ferroviaires de catégorie 1 devront payer moins ou avoir un niveau d'assurance moins élevé qu'il ne l'est actuellement. Transports Canada s'est-il penché sur la question? Sommes-nous en train de donner carte blanche aux compagnies ferroviaires de catégorie 1?

• (1555)

Mme Lenore Duff: Les exigences en matière d'assurance se fondent sur une évaluation du risque et les coûts des accidents antérieurs, l'objectif étant de partager la responsabilité entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires pour le transport de marchandises dangereuses désignées. Les montants sont établis en fonction du risque; voilà d'où vient le montant de 1 milliard de dollars.

Pour ce qui est des chiffres actuels des compagnies, il s'agit d'informations confidentielles. Je suppose que je dirais que nous estimons, compte tenu des renseignements dont nous disposons, que le montant de 1 milliard de dollars exigé actuellement est suffisant pour couvrir la vaste majorité des accidents ferroviaires, étant donné qu'aucun accident excédant ce niveau d'assurance ne s'est produit jusqu'à maintenant.

M. Hoang Mai: Quand la ministre a comparu devant le comité, je l'ai interrogée au sujet de Lac-Mégantic, car bien des choses ont bougé au chapitre des lois depuis cet accident. Transports Canada sait-il à combien s'élèvent les coûts de cette catastrophe?

Mme Lenore Duff: Non, nous ne le savons pas. J'ignore pour l'instant le coût final de l'accident de Lac-Mégantic.

M. Hoang Mai: Est-ce que Transports Canada a envisagé d'imposer une responsabilité illimitée aux compagnies ferroviaires de catégorie 1?

Mme Lenore Duff: Selon nos politiques, la responsabilité est partagée entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires; la responsabilité illimitée serait incompatible avec cette formule.

M. Hoang Mai: Je comprends.

De plus, l'Association canadienne des chefs de pompiers a témoigné devant le comité et a fait savoir qu'il était nécessaire de financer la formation. Elle a recommandé au comité d'utiliser le Fonds de secours aux victimes de catastrophes pour financer la formation et aider les municipalités. Je sais qu'il existe actuellement un groupe de travail, mais cette possibilité a-t-elle été envisagée? Serait-il possible d'utiliser ce fonds dans l'avenir pour payer la formation des premiers répondants?

Mme Lenore Duff: Nous n'avons pas envisagé de le faire avec ce fonds, qui a été instauré pour payer les dommages subis par les victimes d'accidents.

M. Hoang Mai: Le mécanisme en place permettrait-il d'utiliser ce fonds dans l'avenir?

Mme Lenore Duff: La loi ne comprend actuellement aucune disposition permettant d'utiliser cet argent pour d'autres fins que celle prévue par la loi, c'est-à-dire pour payer les dommages découlant d'accidents.

M. Hoang Mai: Si nous pouvions utiliser une partie de ce fonds pour la formation, je suppose que nous devrions apporter des amendements législatifs à ce projet de loi, à moins que nous ne puissions le faire en prenant d'autres règlements?

Mme Lenore Duff: Vous ne pourriez pas le faire au moyen de règlements.

M. Hoang Mai: D'accord.

Merci beaucoup.

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais poursuivre sur le même sujet, car je crois que ma question concerne également l'article 7. Quand le chef de l'Association canadienne des chefs de pompiers a comparu, il a fait allusion à des propositions qu'il aurait présentées au gouvernement à ce sujet, lesquelles auraient été rejetées.

Connaissez-vous ces propositions? Savez-vous à quelles propositions il fait référence?

Mme Lenore Duff: Non, je l'ignore.

M. David McGuinty: Il a affirmé les avoir officiellement présentées à Transports Canada, qui les a rejetées parce qu'elles ne satisfaisaient pas à certains critères. C'était pour recueillir les fonds qu'il voulait réunir pour financer la formation.

Mme Lenore Duff: Je suis désolée, mais je ne sais pas de quoi il s'agit.

M. David McGuinty: Vous l'ignorez?

Merci.

Le président: Monsieur Kellway.

M. Matthew Kellway: Je m'interroge au sujet du montant de 1 milliard de dollars. Les compagnies ferroviaires effectuent évidemment leurs propres évaluations du risque, et je présume qu'il s'agit d'informations exclusives. Ces renseignements ne nous ont pas été communiqués, bla bla bla. Mais on nous a indiqué que le niveau d'assurance des compagnies dépasse de 500 millions de dollars le montant prévu par la loi. Nous avons donc demandé à la ministre, lorsqu'elle a témoigné, à quelle évaluation du risque le ministère procède-t-il pour en arriver à un montant moins élevé.

Pourriez-vous nous l'expliquer et nous dire quelles données ont été prises en compte dans votre évaluation du risque? Quels sont les chiffres? Quel calcul vous a permis de conclure qu'un montant de 1 milliard de dollars était suffisant?

• (1600)

Mme Lenore Duff: Je peux vous en parler de façon générale et dire que les chiffres se fondent sur les données relatives aux accidents antérieurs. Je peux vous dire qu'il n'y a pas eu beaucoup d'accidents qui ont provoqué des dommages importants. Les données sont donc quelque peu limitées, ce qui est évidemment une bonne chose. Mais le montant se fonde sur le coût des accidents qui se sont produits et sur les paiements qui ont été faits à cet égard. Voilà comment nous en sommes arrivés au montant de 1 milliard de dollars.

Je suppose que je ferai juste une autre remarque à ce sujet. Ce sont là les exigences minimales. Ainsi, si des compagnies ferroviaires de catégorie 1 décidaient d'assurer leur exploitation pour un montant supérieur à 1 milliard de dollars, elles seraient certainement libres de le faire. Leurs niveaux d'assurance ou le montant que le marché permet peuvent varier au fil du temps, mais nous en sommes arrivés au montant de 1 milliard de dollars en examinant les données sur les accidents antérieurs, les sommes qui sont versées et ce que ce montant couvrirait, selon nous.

Le président: Avez-vous une autre question?

M. Matthew Kellway: Oui.

Le président: Poursuivez, alors.

M. Matthew Kellway: Savez-vous ou comprenez-vous en quoi votre évaluation du risque diffère de celle effectuée par les compagnies ferroviaires? Vous examinez strictement les données historiques. Or, nous savons pertinemment que le transport du pétrole par voie ferroviaire a connu une augmentation fulgurante au cours des six dernières années.

Il me semble que les données historiques auront une utilité limitée si les probabilités d'accident sont appelées à augmenter parce qu'un plus grand nombre de wagons transportant du pétrole parcourent le pays. Se pourrait-il que les compagnies ferroviaires tiennent compte de ce fait? Fondent-elles leur évaluation sur les perspectives d'avenir et les tendances en se disant qu'elles doivent tenir compte des probabilités d'accident plus élevées résultant de l'augmentation du transport de pétrole par voie ferroviaire?

Comment votre évaluation du risque diffère-t-elle de la leur? Le savez-vous? Avez-vous ce genre d'information?

Mme Lenore Duff: Non. Je n'ai pas d'information sur l'évaluation du risque des compagnies ferroviaires et sur la manière dont elles prennent leurs décisions d'affaires.

M. Matthew Kellway: Ne vous intéressez-vous pas à leurs méthodes?

Mme Lenore Duff: Non. Je n'ai pas accès à cette méthodologie.

En ce qui concerne votre commentaire sur l'augmentation des volumes de pétrole, je conviens que cela pourrait augmenter le potentiel d'accidents, mais le milliard de dollars en assurance s'applique par incident, et il serait donc suffisant pour couvrir chaque accident potentiel. La quantité supplémentaire de pétrole transportée serait visée par le milliard de dollars par occurrence. Cela n'augmente pas nécessairement le coût d'un accident.

M. Matthew Kellway: Eh bien, au risque de paraître sur la défensive, il ne faut pas oublier que si on transporte plus de pétrole par chemin de fer, il y a une plus grande quantité de pétrole qui passe par les grandes villes. L'accident que nous avons eu a été assez catastrophique et dispendieux et c'était dans une petite ville. Je présume que nous ne connaissons pas exactement le coût total, mais

il a atteint des centaines de millions de dollars. Je crois que tout le monde comprend cela.

Dans une grande ville comme Toronto, où de grandes quantités de pétrole sont transportées par chemin de fer dans des collectivités de 10 000 habitants qui sont situées très près des chemins de fer, il y a certainement un risque beaucoup plus élevé qu'il se produise un accident dans une collectivité urbaine densément peuplée qui engendrera des coûts beaucoup plus importants que celui qui s'est produit à Lac-Mégantic et qui a coûté quelque centaines de millions de dollars. J'aurais pensé que c'est le type d'élément dont on aurait tenu compte dans l'évaluation du risque.

Si la vôtre diffère de la leur, et que vous ne savez pas comment ils ont produit leur évaluation, n'existe-t-il pas une norme de l'industrie pour déterminer la responsabilité que vous auriez utilisée?

• (1605)

Mme Lenore Duff: Lorsque vous parlez de « norme de l'industrie », je m'attends à ce que le secteur des assurances ait adopté une norme pour déterminer la responsabilité à l'aide d'évaluations actuarielles. Nos travaux étaient fondés sur l'évaluation du risque, et je présume que c'était de la même façon, mais je ne peux pas le confirmer, car je ne sais pas exactement ce que font les compagnies de chemin de fer ou les sociétés d'assurance. Toutefois, nous croyons que la méthodologie que nous avons utilisée a prévu le montant d'assurance responsabilité requis pour couvrir les accidents potentiels.

M. Matthew Kellway: Dans le cadre du processus par lequel vous avez calculé qu'il fallait 1 milliard de dollars, avez-vous consulté l'industrie de l'assurance pour demander aux intervenants comment ils évaluent le risque, les coûts et tous les autres éléments qui entrent dans ce calcul?

Mme Lenore Duff: Oui, nous avons parlé aux intervenants des sociétés d'assurance pour connaître le montant raisonnable en ce qui concerne l'assurance responsabilité... Dans le cas de ces accidents, nous avons fait affaire avec Marsh, dont les représentants ont comparu devant votre comité, et Aon, pour déterminer si nous avions utilisé les bonnes hypothèses et si le marché pouvait soutenir le montant de l'assurance que nous avons proposé.

M. Matthew Kellway: J'ai de la difficulté avec les réponses que je reçois à cette question. Vous m'avez dit que vous ne connaissiez pas les différences, et pourtant, vous avez consulté ces sociétés et vous avez adopté leur méthodologie. Comment puis-je démêler ces réponses?

Mme Lenore Duff: Je crois que vous m'avez demandé quelle était la différence entre notre méthodologie et leur méthodologie pour les chemins de fer de catégorie 1. J'ai répondu que je ne connaissais pas cette méthodologie. Ensuite, vous m'avez demandé si j'avais consulté les sociétés d'assurance pour confirmer notre approche, et j'ai répondu que oui, nous l'avions fait. Je ne crois pas que ces deux choses sont irréconciliables.

Nous avons utilisé une méthodologie et consulté les sociétés d'assurance pour les montants que nous avons proposés dans le cadre du projet de loi et elles nous ont confirmé qu'ils semblaient être appropriés, mais je ne sais pas quelle méthodologie elles utilisent pour les chemins de fer de catégorie 1 et où elles déterminent les niveaux d'assurance correspondants.

Le président: La parole est à M. Mai, mais j'entends la sonnerie d'un téléphone. Je crois que c'est dans cette direction.

Pourriez-vous le fermer, s'il vous plaît?

Monsieur Mai.

M. Hoang Mai: Merci beaucoup.

Brièvement, en ce qui concerne les évaluations du risque, lorsque vous avez examiné des accidents précédents, avez-vous étudié ceux qui s'étaient produits au Canada ou plutôt ceux qui s'étaient produits en Amérique du Nord ou dans d'autres pays?

Mme Lenore Duff: Nous avons examiné ceux qui s'étaient produits en Amérique du Nord. La majorité des accidents importants se sont produits aux États-Unis.

M. Hoang Mai: Merci.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

J'espère pouvoir apporter quelques éclaircissements à cet égard.

Dans le cadre de l'évaluation du gouvernement, après vérification avec l'industrie de l'assurance et compte tenu des données, je crois que comme la ministre elle-même l'a dit, le 99^e centile serait couvert par ce montant de 1 milliard de dollars, ce qui représenterait, tout d'abord, la responsabilité stricte. Maintenant, vous n'auriez pas à prouver le bien-fondé d'une demande devant les tribunaux; en effet, vous présumeriez que la compagnie de chemin de fer est en faute dans chaque incident. Hypothétiquement, tout ce qui concerne le 100^e centile, ou s'il existait un 120^e centile, serait couvert par le fonds supplémentaire, soutenu par le RCV, et remboursable par les expéditeurs par l'entremise des contributions. Encore une fois, tout ce qui concerne le 100^e centile et au-dessus, tout ce qui excède le montant de 1 milliard de dollars, autrement dit, serait couvert par l'expéditeur. Est-ce exact?

Mme Lenore Duff: C'est exact.

M. Jeff Watson: D'accord...

Mme Lenore Duff: [Note de la rédaction: inaudible]

M. Jeff Watson: Nous avons donc couvert tous les scénarios, en quelque sorte.

De plus, je crois que dans le cadre de l'étude menée par notre comité l'an dernier, les représentants de l'OTC ont laissé entendre que les compagnies de chemin de fer n'auraient pas accès à une assurance supplémentaire à celle qu'elles ont déjà acquise en Amérique du Nord, et je pense que nous avons trouvé une façon d'améliorer le système. C'est un seuil qui couvrira la très grande majorité des incidents au cas par cas. Il s'agit maintenant de la responsabilité stricte, et non d'une demande dont on doit prouver le bien-fondé, et elle est soutenue par les expéditeurs qui assument le reste de la responsabilité.

Est-ce une évaluation juste?

Mme Lenore Duff: C'est une évaluation juste.

M. Jeff Watson: J'espère que nous pouvons passer à l'article 8.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires sur l'amendement? Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: J'aimerais seulement poser une brève question, si vous me le permettez.

Madame Duff, quelles sociétés d'assurance avez-vous consultées au juste?

• (1610)

Mme Lenore Duff: Les sociétés d'assurance Aon et Marsh.

M. David McGuinty: Les représentants de Marsh ont comparu il y a deux semaines. Nous leur avons demandé directement si on les avait consultés, et je ne suis même pas sûr qu'ils ont dit qu'ils avaient préparé un mémoire écrit. Je leur ai demandé s'ils avaient été

consultés par les représentants du ministère et ils ont répondu par la négative. Pourriez-vous donc nous dire exactement qui a été consulté chez Aon et Marsh, s'il vous plaît?

Mme Lenore Duff: Nous avons consulté Lois Gardiner chez Aon. Chez Marsh, en fait, je crois que la personne a indiqué qu'elle avait été consultée par l'organisme, mais elle a été consultée par l'organisme et Transports Canada. Je devrai trouver le nom de ce monsieur et vous revenir avec la réponse.

M. David McGuinty: Ce serait parfait. Merci.

Le président: Je vais maintenant mettre aux voix l'article 7.

N'avez-vous pas d'amendement pour cet article?

Une voix: Non.

Le président: D'accord. Je m'excuse. Ce n'est pas ce qui est écrit dans mon document.

(L'article 7 est adopté.)

(Article 8)

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: J'aimerais proposer l'amendement 1 du gouvernement à cet égard. Les représentants de l'Association des chemins de fer du Canada nous ont dit qu'ils voulaient obtenir des éclaircissements en ce qui concerne l'application des contributions et leur perception. Je crois que les représentants du ministère pourraient peut-être expliquer la fonction de cet amendement, mais il précisera les responsables à cet égard.

Les représentants du ministère souhaitent-ils fournir des explications?

Mme Lenore Duff: L'amendement vise une question soulevée par les parties intéressées.

Selon le libellé actuel, le projet de loi exigerait que les contributions soient perçues par la première compagnie de chemin de fer qui transporte les marchandises auxquelles les contributions s'appliquent après leur chargement. Étant donné que dans le cas d'une interconnexion réglementée, la première compagnie de chemin de fer n'aurait pas de relations commerciales ou de liens de facturation avec l'expéditeur, la perception des contributions pourrait causer des difficultés sur le plan administratif.

La motion visant la modification de l'article 8 du projet de loi modifie l'article 113 de la loi pour rendre l'obligation en matière de niveau de service d'une compagnie de chemin de fer responsable de la perception des contributions exigées dépendante du paiement des contributions par l'expéditeur. L'amendement proposé est nécessaire pour préciser que la compagnie de chemin de fer responsable de la perception de la contribution en vertu des articles 155.3 et 155.5 est la première qui transporte les marchandises auxquelles les contributions s'appliquent à un tarif autre qu'un tarif d'interconnexion réglementée.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires sur l'amendement de M. Watson?

(L'amendement est adopté. [Voir le Procès-verbal])

(L'article 8 modifié est adopté.)

M. David McGuinty: Ne devrions-nous pas aller participer au vote, monsieur le président?

Le président: Oui, je voulais seulement terminer ceci.

Nous reviendrons immédiatement après le vote. La séance est suspendue.

• (1610) _____ (Pause) _____

• (1700)

Le président: La séance reprend.

J'aimerais présenter mes excuses à toutes les personnes présentes, mais c'était indépendant de notre volonté.

(L'article 9 est adopté.)

(Article 10)

Le président: En ce qui concerne l'article 10, je crois que M. Watson souhaite parler de l'amendement G-2.

M. Jeff Watson: Oui, monsieur le président.

J'aimerais proposer l'amendement G-2. Encore une fois, cet amendement vise une question soulevée par les parties intéressées.

Selon son libellé actuel, le projet de loi exigerait que les contributions soient perçues par la première compagnie de chemin de fer qui transporte les marchandises auxquelles les contributions s'appliquent après leur chargement. Étant donné que dans le cas d'une interconnexion réglementée, la première compagnie de chemin de fer n'aurait pas de relations commerciales ou de liens de facturation avec l'expéditeur, la perception des contributions pourrait causer des difficultés sur le plan administratif.

Le ministère propose une motion visant à modifier trois parties de l'article 10, afin de préciser que la compagnie de chemin de fer responsable de percevoir les contributions en vertu des articles 155.3 et 155.5 est la première qui transporte les marchandises auxquelles les contributions s'appliquent à un tarif autre que le tarif d'interconnexion.

Le président: Y a-t-il des commentaires sur cet amendement? Tous ceux qui sont pour? Tous ceux qui sont contre?

(L'amendement est adopté. [Voir le *Procès-verbal*])

Le président: Article...

M. Hoang Mai: J'ai des questions sur l'article 10.

Le président: Oui, mais j'ai déjà demandé s'il y avait des questions. Je suis désolé.

M. Hoang Mai: Non, vous avez demandé s'il y avait des questions concernant l'amendement.

J'aimerais seulement obtenir quelques éclaircissements des représentants du ministère.

Le président: Vous avez des commentaires sur l'amendement?

M. Hoang Mai: Non, pas sur l'amendement, mais sur l'article 10.

Le président: Tout d'abord, nous allions adopter une motion pour approuver l'amendement. Nous l'avons fait. Maintenant, vous souhaitez parler de l'article lui-même.

Allez-y, monsieur Mai.

• (1705)

M. Hoang Mai: Merci, monsieur le président.

[*Français*]

Encore une fois, je suis désolé de vous avoir fait attendre. Je suis aussi désolé de la chaleur qu'il fait.

Des témoins nous ont dit que le fonds d'indemnisation en cas de catastrophe ou en cas d'accident ne couvrirait pas des dommages environnementaux. Pourriez-vous faire des commentaires là-dessus?

Me Alain Langlois: Les dommages qui sont couverts, et dont les chemins de fer sont responsables au titre de la première partie du régime de responsabilité, sont identiques aux dommages qui sont

couverts en vertu du fonds. Il y a une parité parfaite entre ce qui est couvert d'un régime à l'autre. Les dommages environnementaux sont couverts, en principe, par les deux régimes.

M. Hoang Mai: Une des inquiétudes est qu'un gouvernement provincial ou fédéral ne pourrait pas tenter de poursuites pour des dommages environnementaux. On ne parle pas nécessairement de nettoyage, mais des dommages environnementaux qui pourraient être calculés à long terme.

Me Alain Langlois: Si on parle d'un dommage causé par une tierce personne, les dommages sont constants.

Maintenant, si on parle de dommages qui constituent des pertes de valeur de non-usage liées aux ressources publiques, en principe, ces dommages ne peuvent faire l'objet d'une réclamation que si elle est faite par un gouvernement. Des individus ne pourront pas faire de demandes en ce sens.

M. Hoang Mai: Si je comprends bien, il est toujours possible pour le gouvernement de faire une réclamation pour des dommages environnementaux.

Me Alain Langlois: Il y a parité entre les deux régimes en ce qui a trait aux dommages qui sont couverts. Maintenant, qui peut faire une réclamation dans le cadre des deux régimes? C'est constant, aussi.

M. Hoang Mai: D'accord.

Puisque j'ai la parole, j'ai une autre question à poser.

[*Traduction*]

Nous avons posé la question à la ministre lorsqu'elle a comparu devant le comité, et elle a répondu qu'elle présenterait au comité le calcul qui a été utilisé pour déterminer le fonds ou le montant de 250 millions de dollars. J'aimerais savoir si ce calcul a été reçu aujourd'hui.

Pas encore? D'accord.

[*Français*]

Puisque la ministre des Transports a accepté, en comité, de nous parler du montant de 250 millions de dollars, ou de nous donner des calculs liés aux 250 millions de dollars, est-ce que vous, en tant que représentant de Transports Canada, les avez? Est-ce que vous pouvez les soumettre au comité?

Encore une fois, c'est une question de calcul des risques.

[*Traduction*]

En ce qui concerne l'évaluation du risque, depuis le début, nous avons demandé davantage de renseignements et une plus grande transparence pour nous aider à mieux comprendre le projet de loi, et la ministre a dit qu'elle fournirait le calcul au comité.

D'après ce que je comprends, nous ne l'avons toujours pas reçu. Est-ce la responsabilité de Transports Canada? Pouvons-nous nous attendre à obtenir ces renseignements? Êtes-vous au courant?

Mme Lenore Duff: Je sais que la ministre a parlé de cette question et qu'elle a dit que ces renseignements vous seraient envoyés. Je présume que le processus est en cours.

M. Hoang Mai: Merci.

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Merci.

J'aimerais revenir à la question des actions intentées en matière d'environnement. Je ne l'ai pas comprise, monsieur Langlois. Affirmez-vous qu'en vertu du projet de loi, le gouvernement est la seule partie en mesure d'intenter une action pour dommages causés à l'environnement?

Me Alain Langlois: Non.

M. David McGuinty: Qui est en mesure de le faire?

Me Alain Langlois: Si une partie subit des dommages...

M. David McGuinty: Pas une partie.

Me Alain Langlois: Si une personne subit des dommages...

M. David McGuinty: Pas une personne — si l'environnement subit des dommages.

Si, par exemple, le déversement qui s'est produit à Lac-Mégantic ne s'était pas produit sur une membrane d'argile naturelle, des milliers et des milliers de litres d'hydrocarbures auraient pénétré dans le sol jusqu'aux aquifères et ensuite aux bassins hydrographiques. Y a-t-il une cause d'action qui permet à une partie d'intenter des poursuites pour les dommages causés à l'environnement?

Me Alain Langlois: Une partie... Je vais répondre en deux volets. Si une personne subit des dommages, elle peut faire une demande d'indemnisation. Cela ne fait aucun doute. Si l'environnement subit des dommages, le gouvernement les nettoie et cela engendre des coûts; ces coûts sont admissibles. S'il y a perte de valeur de non-usage, le gouvernement est autorisé à poursuivre la compagnie de chemin de fer jusqu'au milliard de dollars prévu et ensuite d'utiliser le fonds pour la partie non couverte. Eh bien, en présumant qu'il s'agit d'une catégorie 1, c'est 1 milliard de dollars, mais si... c'est le montant couvert par la société d'assurance.

• (1710)

M. David McGuinty: Donc si le projet de loi est adopté, et qu'il se produit un autre incident comme celui de Lac-Mégantic, et que des milliers, sinon des millions, de litres d'hydrocarbures s'écoulent dans une rivière, quelle est la cause d'action et qui intenterait des poursuites devant les tribunaux civils?

Me Alain Langlois: La réponse, c'est le responsable du nettoyage et habituellement, c'est le gouvernement. Dans le cas de Lac-Mégantic, le gouvernement a nettoyé les hydrocarbures. Les coûts engagés par les gouvernements sont inclus, et ces coûts peuvent donc être recouverts dans le cadre d'une poursuite intentée contre la compagnie de chemin de fer ou contre le fonds, selon si l'assurance a été...

M. David McGuinty: Je croyais que l'un des témoins avait dit que la seule partie, le seul gouvernement, le seul palier de gouvernement que le projet de loi autoriserait à demander une indemnisation pour les coûts engendrés était le gouvernement fédéral, et non les provinces et les municipalités.

Me Alain Langlois: Non, je veux dire...

M. David McGuinty: Est-ce exact ou non?

Me Alain Langlois: Je ne connais pas le contenu exact du témoignage, mais n'importe quel coût ou dépense raisonnablement engagée par Sa Majesté, ou une province, ou n'importe quelle personne qui prend une mesure ou une action relative aux accidents qui se produisent sur un chemin de fer peut être indemnisée, et la disposition a donc une portée assez générale.

M. David McGuinty: Y compris une municipalité?

Me Alain Langlois: Oui.

M. David McGuinty: D'accord.

Puis-je poser ma deuxième question, monsieur le président?

Le président: Oui.

M. David McGuinty: Elle concerne le libellé du paragraphe 152.7(1) proposé sur la limite de la responsabilité des compagnies de chemin de fer. Le projet de loi est ainsi libellé: « La compagnie de chemin de fer qui exploite un chemin de fer impliqué dans un accident ferroviaire est responsable des pertes, dommages et frais... »

On précise « impliqué dans un accident ferroviaire ». D'après ce que je comprends des régimes de réglementation éprouvés au fil du temps, ce n'est pas un libellé habituel. Dans la plupart des libellés qui visent le transport de matières dangereuses tel le pétrole brut, le libellé énonce qu'il s'agit de la partie « qui a la responsabilité, la gestion ou le contrôle » au moment de l'accident ou du déversement, et non le chemin de fer impliqué dans un accident ferroviaire. Quelle est la justification de ce libellé?

Me Alain Langlois: Le libellé auquel vous faites allusion se trouve dans la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. C'est la façon dont cette loi est interprétée. Nous travaillons avec un projet de loi différent.

Le projet de loi définit les notions de façon différente. Si on consulte l'article de la loi qui définit le mot « exploitation », on constate, par exemple, que la notion d'exploitation dans la loi prévoit une exploitation physique. Cet article est interprété en respectant le libellé actuellement utilisé dans l'ensemble de la loi. Il prévoit essentiellement que pendant qu'une compagnie de chemin de fer exploite physiquement son chemin de fer, si cette exploitation physique est impliquée dans un accident, la compagnie est responsable.

Ce n'est pas inhabituel. Nous travaillons avec le libellé de cette loi, et le libellé de cet article respecte tout à fait celui de la loi.

M. David McGuinty: Les assureurs ont comparu devant nous. Ils ont affirmé que le caractère vague du libellé dans le projet de loi C-52 leur pose problème. Ce que je veux dire, c'est que les mots employés diffèrent de ceux qui figurent dans d'autres dispositions. C'est très vague. De plus, je m'interroge sur les risques de retrait des assurances ainsi que de procédures judiciaires inutiles qui n'en finissent plus. De 2006 à l'an dernier, le gouvernement fédéral a payé 460 millions de dollars pour des frais juridiques externes en plus d'avoir 2 550 avocats à temps plein à Justice Canada. Cela ne vous préoccupe-t-il pas? N'avez-vous pas réfléchi à la possibilité que ces mesures se traduisent par de nombreuses procédures judiciaires?

Si un déversement assez important survient, que des fonds considérables sont consacrés à son nettoyage et que des procédures judiciaires importantes s'ensuivent pour déterminer qui est le responsable, n'y aura-t-il pas un problème concernant la clarté des libellés entre « impliqué dans un accident ferroviaire » et « la responsabilité ou la maîtrise [au moment de l'accident ou du rejet] »?

Me Alain Langlois: L'utilisation du libellé « la responsabilité ou la maîtrise » n'exprimerait pas l'intention visée au départ, car il s'agissait de couvrir plus que cela. Il s'agissait de couvrir chaque compagnie de chemin de fer qui est impliquée physiquement dans l'exploitation et dans un accident. À mon avis, le libellé exprime clairement l'intention.

M. David McGuinty: D'accord.

Enfin, a-t-on préparé un avis juridique sur la possibilité que des procédures judiciaires puissent en découler?

Me Alain Langlois: Un avis officiel? Je ne crois pas qu'un tel avis ait été fourni.

• (1715)

M. David McGuinty: Aucun avis juridique...

Me Alain Langlois: Nous fournissons une foule d'avis juridiques dans le processus d'élaboration de mesures législatives. Dans le cadre de ce processus, c'est tout ce que nous faisons. Nous fournissons des avis juridiques au client. Pour ce qui est de fournir un avis juridique officiel, ce n'est probablement pas le cas, mais nous fournissons beaucoup d'avis juridiques dans le cadre du projet de loi.

M. David McGuinty: Rien sur ce point?

Me Alain Langlois: Sur ce point, oui.

M. David McGuinty: Sur ce point, aucun avis officiel n'a été préparé?

Me Alain Langlois: Sur ce que ce libellé laisse entrevoir?

M. David McGuinty: Sur ce qu'il signifie?

Me Alain Langlois: Sur ce qu'il signifie. Oui.

M. David McGuinty: Un avis juridique a été préparé?

Me Alain Langlois: Oui.

M. David McGuinty: Est-il possible de nous le présenter?

Me Alain Langlois: Je ne suis pas en mesure de le présenter moi-même. Il est protégé par le secret professionnel de l'avocat. Il appartient au ministère de... Je donne mes avis au ministère des Transports qui, par la suite... Normalement, je peux dire que les ministères de la Justice et des Transports n'ont pas l'habitude de rendre publics des avis juridiques.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mai.

M. Hoang Mai: J'aimerais revenir sur la question de la valeur de non-usage. Si je comprends bien, lorsqu'on parle de non-usage et de l'environnement, on parle du fait que nous pourrions perdre son usage pour les prochaines générations, par exemple. Vous dites que les individus ne sont peut-être pas en mesure d'engager des poursuites et que seuls les gouvernements peuvent le faire. Dans le cadre des changements proposés, on dit clairement « prennent rang avant celles correspondant à la perte de de la valeur de non-usage ». Elle vient après les dommages. Pourquoi?

Me Alain Langlois: Je ne peux pas m'exprimer sur la politique, mais l'intention était de faire en sorte que les dommages subis par des parties soient traités en premier.

M. Hoang Mai: Vous dites que c'est le même régime que le niveau minimal d'assurance. En ce qui concerne la valeur de non-usage, l'environnement viendra toujours après les dommages ou les pertes qui peuvent...

Me Alain Langlois: Effectivement. Si le niveau de couverture est de 1 milliard de dollars, et que la somme n'est pas suffisante, les dommages subis par des parties privées ou les coûts de nettoyage viendront en premier, auront préséance sur la valeur de non-usage. S'ils sont suffisants, alors cela importe peu. S'ils ne sont pas suffisants, la caisse entrera en jeu.

M. Hoang Mai: D'accord. Encore une fois, ce qui nous préoccupe, c'est qu'au bout du compte, les contribuables n'aient pas à payer les coûts liés au nettoyage. Vous dites que ce sera couvert par l'assurance responsabilité ou la caisse. C'est seulement une question, je pense...

Me Alain Langlois: D'accord.

M. Hoang Mai: Je n'ai pas d'objection.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: C'est ce que j'allais soulever. La caisse entre en jeu ici et elle n'est pas assortie d'un plafond. Une cible peut y être associée, mais elle n'est pas assortie d'un plafond. Théoriquement, la pleine capacité des expéditeurs d'absorber les coûts constituerait peut-être la seule limite en définitive. Ce serait la seule responsabilité au-delà du milliard de dollars et du montant de 250 millions de dollars mis de côté. Ce serait la seule limite en théorie.

M. Hoang Mai: L'Ontario Association of Fire Chiefs, l'ACPP et la FCM ont dit au comité qu'elles aimeraient que la caisse couvre d'autres marchandises dangereuses en plus du pétrole brut. Je crois comprendre que les choses pourraient bouger par la suite à cet égard. Pouvez-vous nous dire où nous en sommes dans le processus? Est-ce parce que nous envisageons de couvrir d'autres types de marchandises dangereuses, ou faudra-t-il que cela vienne du ou de la ministre en poste? Où en sommes-nous sur ce plan?

Mme Lenore Duff: Des règlements incluent d'autres marchandises dangereuses. Il appartiendrait au gouvernement de décider d'aller de l'avant ou non.

M. Hoang Mai: Il faudrait que le gouvernement dise à Transports Canada de couvrir d'autres marchandises dangereuses?

Mme Lenore Duff: C'est exact.

M. Hoang Mai: Nous n'avons rien encore à ce moment-ci.

D'accord. Merci beaucoup.

Mme Lenore Duff: Les mesures législatives ne couvrent rien d'autre que le pétrole.

M. Hoang Mai: Oui, merci.

Le président: Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Si vous me le permettez, monsieur le président, j'ai une dernière question au sujet de l'utilisation d'« impliqué » plutôt que de « la responsabilité ou la maîtrise ». Ne va-t-il pas de soi que dans l'industrie ferroviaire au Canada, des marchandises sont transférées d'une compagnie à une autre?

• (1720)

Me Alain Langlois: Cela se produit.

M. David McGuinty: Par exemple, il est possible que trois ou quatre compagnies de chemin de fer interviennent dans l'expédition de marchandises d'un point A à la destination finale, n'est-ce pas?

Me Alain Langlois: À un certain niveau, oui.

M. David McGuinty: Si un accident touche l'une des quatre compagnies, qui est responsable?

Me Alain Langlois: La question qui se pose est la suivante: qui est l'exploitant? Je vais revenir sur la notion d'exploitation. Dans les mesures législatives, il désigne l'exploitation physique d'un chemin de fer. Il ne s'agit pas de la façon dont on exploite une entreprise; on parle de l'exploitation physique. Il s'agit de l'exploitation physique du chemin de fer. S'il y a une collision, les deux compagnies sont impliquées. Si une compagnie est impliquée dans un accident et que les marchandises avaient été transférées à des centaines de milles de là, l'autre compagnie n'est pas impliquée.

M. David McGuinty: C'est ce que vous dites, mais sur le plan de la causalité, je ne sais pas si c'est le cas. Avez-vous posé des questions aux compagnies d'assurance à cet égard et au sujet des effets que cela aurait sur l'accès à l'assurance et la couverture? Qu'ont-elles dit lorsqu'elles ont examiné la question, ou ce libellé qui, selon vous, est courant, pour ce qui est de déterminer si une compagnie est impliquée dans un accident ferroviaire? Si je suis un avocat qui représente l'une de ces quatre compagnies de chemin de fer et que je représente celle qui transportait les marchandises au moment où l'accident s'est produit, pourquoi ne ferais-je pas valoir que les trois autres compagnies sont impliquées également?

Me Alain Langlois: Je n'ai participé qu'à une réunion. Lenore est peut-être en mesure d'ajouter quelque chose.

M. David McGuinty: Madame Duff, êtes-vous en mesure de nous aider à comprendre?

Me Alain Langlois: On nous a fait cette observation. Notre explication n'a pas été différente de celle que je vous donne, et il semble qu'elle a été satisfaisante.

M. David McGuinty: Les compagnies d'assurance ont jugé la réponse satisfaisante?

Me Alain Langlois: L'explication qui a été donnée sur les observations qui ont été faites et l'explication fournie concernant la signification de « exploite » dans le cadre du projet de loi ont semblé calmer les préoccupations.

M. David McGuinty: Monsieur le président, je suis un ancien avocat de société qui a plaidé des causes, et en examinant les mots utilisés, je vois la cause d'action qu'ils créent. Diverses parties feront valoir que quelqu'un d'autre est impliqué également, et pas seulement leur client. C'est pourquoi nous avons évolué, en particulier sur le plan de la précision en parlant de « la responsabilité ou la maîtrise » au moment de l'accident ou du rejet, concernant un aussi grand nombre de questions liées au transport de marchandises dangereuses. Nous avons limité la portée justement pour limiter la possibilité qu'on dise que d'autres acteurs sont impliqués.

Me Alain Langlois: Le problème que pose ce libellé, c'est que si une compagnie de chemin de fer transporte des marchandises sur une ligne ferroviaire d'une autre compagnie et qu'un accident se produit, celui qui a le contrôle des marchandises est en principe la compagnie qui les transporte. Je crois que le gouvernement voulait éviter un débat sur la cause de l'accident. Un accident pourrait être causé par une défaillance du réseau ferroviaire, et il s'agirait donc de la compagnie de chemin de fer hôte. Dans ce cas, le gouvernement voulait rendre responsables les deux compagnies physiquement impliquées dans l'accident, ce que ce libellé ne permettrait pas.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il d'autres observations?

(L'article 10 modifié est adopté.)

(Les articles 11 à 16 inclusivement sont adoptés.)

(Article 17)

Le président: Nous en sommes à l'amendement NDP-2.

M. Hoang Mai: Monsieur le président, c'est moi qui propose l'amendement.

Notre deuxième amendement, NDP-2, concerne le fait que le projet de loi abroge la définition de « science de la fatigue » qui figure au paragraphe 4(1) de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Nous avons posé des questions à...

Le président: Avant que nous allions plus loin, je veux dire que vous avez proposé l'amendement et que je devais vous laisser le faire avant de présenter ma décision. En fonction de ce qu'on m'a dit, je dois déclarer cet amendement irrecevable, monsieur Mai.

D'accord?

M. Hoang Mai: Compris.

Le président: Je ne crois pas que nous devions voter.

M. Hoang Mai: À moins que je conteste la décision de la présidence.

Le président: Oui, d'accord.

Cela dit, l'article 17 est-il adopté?

M. Hoang Mai: Avec dissidence.

Le président: Avec dissidence? D'accord.

(L'article 17 est adopté avec dissidence.)

(Les articles 18 à 20 inclusivement sont adoptés.)

Le président: Nous en sommes maintenant au nouvel article 20.1 proposé.

• (1725)

M. Hoang Mai: Il s'agit du troisième amendement du NPD.

Le président: D'accord. Est-ce vous qui le proposez?

M. Hoang Mai: Je le propose.

Le président: J'ai une décision similaire à la précédente à présenter, monsieur Mai.

M. Hoang Mai: Compris.

Le président: C'était pour un nouvel article, et il a été retiré, essentiellement. Nous ne tenons pas de vote à cet égard.

M. Hoang Mai: Il est déclaré irrecevable.

Le président: Rathika.

Mme Rathika Sitsabaiesan (Scarborough—Rouge River, NPD): Je croyais qu'il était déclaré irrecevable.

Le président: Oui.

(Les articles 21 à 33 inclusivement sont adoptés.)

(Article 34)

Le président: Nous en sommes à l'article 34, et nous sommes saisis de l'amendement PV-1.

Y a-t-il des observations au sujet de l'amendement de Mme May?

M. Hoang Mai: Je crois comprendre que l'amendement vise à avoir un contrôle intégral des trains.

La présidence accepte-t-elle l'amendement?

Le président: Oui, je n'ai pas de décision à annoncer.

M. Hoang Mai: C'est quelque chose que le NPD demande depuis longtemps.

Nous parlons de sécurité ferroviaire. Je ne sais pas si les représentants du ministère ici présents ont vu l'amendement, mais j'aimerais connaître leur point de vue.

Mme Brigitte Diogo (directrice générale, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Nous avons vu l'amendement. Le ministère ne l'appuie pas étant donné que les mesures actuelles contiennent déjà une série de pouvoirs visant à assurer que nous tenons compte des innovations technologiques dans le régime de sécurité ferroviaire.

En outre, l'amendement proposé modifie les dispositions qui portent sur le SGS, le système de gestion de la sécurité, qui concerne les processus que les compagnies doivent mettre en oeuvre pour s'assurer que la sécurité est intégrée dans les activités quotidiennes. Techniquement, l'amendement ne serait pas conforme.

M. Hoang Mai: Je crois comprendre le côté technique, mais pouvez-vous nous dire si c'est Transports Canada qui décide de ne pas aller de l'avant concernant la mise en oeuvre pour ce qui est des systèmes de commande intégrale des trains et nous expliquer les raisons?

Mme Brigitte Diogo: Je dirais qu'il ne s'agit pas d'aller de l'avant ou non. Des discussions ont lieu à l'heure actuelle pour ce qui est des études sur les systèmes de commande des trains.

À cette étape-ci, il serait prématuré de notre part de conseiller la ministre sur l'adoption ou non puisque les études sont en cours.

M. Hoang Mai: On le soulève depuis bon nombre d'années.

En définitive, si je comprends bien, Transports Canada fera une proposition ou une suggestion et il appartiendra au ministre en poste de prendre la décision.

Est-ce exact?

Mme Brigitte Diogo: Je dirais qu'il y a deux situations possibles. Ce que vous venez de décrire est l'une d'entre elles. La deuxième, c'est que l'industrie fasse des démarches auprès de Transports Canada à cet égard en présentant une demande pour que ce soit pris en considération ou en demandant une exemption pour pouvoir utiliser la technologie.

M. Hoang Mai: Transports Canada a-t-il fixé un échéancier concernant le moment où les études seront terminées pour se faire une opinion sur la technologie?

Mme Brigitte Diogo: Je dirais que les discussions sont en cours. Transports Canada y participera, mais l'industrie également. Un groupe de travail du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire a été établi. Une fois que ses membres en arriveront à un consensus sur les recommandations, ils les présenteront au ministre en poste.

• (1730)

M. Hoang Mai: Merci beaucoup.

Le président: Y a-t-il d'autres observations au sujet de l'amendement?

(L'amendement est rejeté. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 34 est adopté.)

(Les articles 35 à 40 inclusivement sont adoptés.)

Le président: L'annexe est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Le président: Le titre abrégé est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le projet de loi modifié est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Puis-je faire rapport du projet de loi modifié à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Le comité ordonne-t-il la réimpression du projet de loi modifié pour l'usage de la Chambre à l'étape du rapport?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci beaucoup, tout le monde.

Mme Duff.

Mme Lenore Duff: Merci, monsieur le président.

Je veux seulement répondre à la question qui a été posée précédemment concernant la personne de Marsh Canada avec laquelle nous avons communiqué. Il s'agit d'Evan Garner.

M. David McGuinty: Garner?

Mme Lenore Duff: Garner.

Le président: Je vous remercie tous d'avoir été présents.

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>