



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 004 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 27 novembre 2013

Président

M. Larry Miller

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

Le mercredi 27 novembre 2013

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): Je déclare la séance ouverte.

Je tiens à remercier, une fois de plus, les représentants de Transports Canada de comparaître.

La séance d'aujourd'hui porte sur le transport des marchandises dangereuses.

Sur ce, je présume, monsieur McDonald, que vous allez partir le bal.

M. Gerard McDonald (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): En effet.

Le président: Je vous laisse donc la parole.

M. Gerard McDonald: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis accompagné de quelques visages familiers aujourd'hui. Simplement pour vous les présenter de nouveau, voici Luc Bourdon, directeur général, Sécurité ferroviaire, et madame Marie-France Dagenais, directrice générale, Transport des marchandises dangereuses, à Transports Canada. M. Scott Kennedy, directeur exécutif par intérim, Sécurité de la navigation, témoigne pour la première fois aujourd'hui.

Comme vous l'avez souligné, nous avons comparu lundi. Nous avons traité des systèmes de gestion de la sécurité de Transports Canada. Aujourd'hui, nous voudrions faire un bref survol du programme de transport des marchandises dangereuses.

Le programme de transport des marchandises dangereuses est régi par la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, une loi qui, malgré son nom, a été mise à jour en 2009. Cette loi est un peu particulière à Transports Canada, car elle est, je crois, notre seule mesure législative prévoyant des sanctions pénales. Ainsi, les infractions à la loi seraient passibles de peines d'emprisonnement. Elle s'applique à tout Canadien qui importe, manipule, offre ou transporte des marchandises dangereuses.

La loi porte principalement sur la sécurité publique, la prévention et l'intervention, et englobe les gens, la propriété, la santé et l'environnement. Il s'agit d'une loi multimodale qui s'applique non pas à un seul mode de transport, mais à tous ces modes, qu'ils soient aérien, ferroviaire, maritime et routier.

Je suis le diaporama ici. Veuillez m'excuser, j'aurais dû le préciser. Je suis à la page trois.

On compte actuellement plus de 51,6 millions de produits chimiques sur le marché, et le nombre de ces produits continue de croître chaque année. Cette croissance nous oblige évidemment à déterminer les propriétés de ces produits pour nous assurer qu'ils seront transportés de la manière la plus sécuritaire possible.

Il s'effectue probablement quelque 30 millions d'expéditions de marchandises dangereuses chaque année, et 99,998 % d'entre elles se

font sans accident grave. Mais c'est évidemment le 0,002 % qui nous préoccupe le plus. Nous nous efforçons continuellement de réduire ce chiffre.

Comme je l'ai indiqué, nous nous appuyons sur la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Elle nous confère le pouvoir d'élaborer des politiques, de vérifier la conformité, de mener des recherches afin de renforcer la sécurité, de guider les interventions d'urgence et d'établir des règlements et des normes afin de gérer le risque et de favoriser la sécurité publique tout en atténuant les conséquences des incidents qui se produisent lors du transport des marchandises dangereuses.

Notre programme de transport de marchandises dangereuses repose sur le principe selon lequel la classification appropriée d'une marchandise dangereuse, les mesures pour faire en sorte que cette marchandise soit transportée dans le contenant approprié, ainsi que d'autres mesures de sécurité, comme les plans d'intervention d'urgence, la documentation, les indications de sécurité, les rapports et la formation, sont des éléments essentiels en vue d'assurer le transport sécuritaire des marchandises dangereuses.

Sur cette brève introduction, monsieur le président, je demanderai maintenant à Mme Dagenais, notre directrice générale, Transport des marchandises dangereuses, d'expliquer plus en détail les rouages du programme et la manière dont Transports Canada l'applique.

Mme Marie-France Dagenais (directrice générale, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports): Un des premiers éléments du transport des marchandises dangereuses est la classification. Les marchandises dangereuses sont classifiées dans neuf classes: les explosifs, les gaz, les produits inflammables, les agents oxydants, les substances toxiques, les matières infectieuses, les substances radioactives, les substances corrosives et une catégorie comprenant divers produits. Il existe plus de 2 500 groupes de marchandises dangereuses, comme le chlore, l'essence ou les liquides corrosifs, qui possèdent tous un numéro et une appellation réglementaire uniques des Nations Unies.

Actuellement, les exigences réglementaires obligent l'industrie à classifier de façon appropriée les marchandises dangereuses avant de les présenter au transport. Cela comprend des exigences visant à classifier le pétrole brut avant son importation ou sa présentation au transport. Le régime de classification actuel est harmonisé avec les exigences des Nations Unies et il est conforme aux exigences américaines.

En réaction à l'avis de sécurité du Bureau de la sécurité des transports du 11 septembre 2013 envoyé à Transports Canada et à la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration des États-Unis, le ministère a publié un ordre préventif le 17 octobre 2013 pour veiller à ce que les exigences en matière de classification soient respectées. L'ordre préventif oblige les importateurs et les expéditeurs à analyser de nouveau le pétrole brut avant l'expédition afin de se conformer au règlement actuel, et si cette analyse a été menée avant le 7 juillet 2013, à envoyer leur produit au niveau le plus élevé du groupe d'emballage jusqu'à ce que l'analyse soit terminée.

Les contenants constituent un autre des principaux éléments du programme. Les entreprises qui procèdent à la conception, à la fabrication, à la réparation, à la mise à l'essai ou à la requalification des divers contenants, comme les camions, les wagons-citernes et les cylindres utilisés ou conçus pour être utilisés en vue d'importer, de présenter au transport, d'assurer la manutention ou de transporter des marchandises dangereuses au Canada doivent s'inscrire auprès de Transports Canada et être certifiées par ce dernier. Des inspections sont effectuées afin de vérifier la conformité aux normes. Les normes américaines et canadiennes sont équivalentes; une réciprocité est en place pour permettre la libre circulation des wagons-citernes, des camions-citernes et des autres contenants du Canada et des États-Unis qui franchissent la frontière.

En page 7, il est question de la surveillance du programme entre les provinces, les territoires et le gouvernement fédéral. Les protocoles d'entente ont été conclus avec l'ensemble des provinces et territoires. Ils décrivent sommairement la manière dont les gouvernements provinciaux et fédéral travailleront ensemble pour appliquer la loi et son règlement. Transports Canada effectue principalement des activités d'application de la loi au sein des secteurs ferroviaire, maritime et aérien, ainsi qu'auprès des expéditeurs et des fabricants. Les provinces s'occupent des inspections routières. On suppose que si une marchandise dangereuse est présentée au transport conformément à la loi et au règlement, son transport devrait s'effectuer en sécurité.

La cible et les inspections ont pour principal objet les fabricants, les producteurs et les installations de fabrication des contenants responsables des réparations et des essais. Des inspecteurs du transport des marchandises dangereuses vérifient également la conformité en aval. Le plan d'inspection annuel de transport des marchandises dangereuses est élaboré selon une approche axée sur les risques de façon uniforme à l'échelle canadienne. L'objectif du programme de conformité du transport des marchandises dangereuses est de détecter et de corriger les situations de non-conformité et de chercher à assurer la conformité dans l'avenir. Cet objectif sera atteint au moyen de formation et de sensibilisation, d'amendes et de poursuites.

Le Canada compte plus de 40 000 sites où se trouvent des marchandises dangereuses. Il y a 35 inspecteurs du transport des marchandises dangereuses en poste, auxquels s'ajoutent des ressources additionnelles dans les modes de transport afin d'assurer la surveillance et la mise en application des exigences législatives. Il s'effectue environ 3 000 inspections du transport des marchandises dangereuses sur les sites à haut risque chaque année. Les inspections consistent à examiner tous les éléments du programme, comme la classification, la documentation, les indications de sécurité, les contenants, la formation et le plan d'interventions d'urgence s'il y a lieu.

Le programme de surveillance du transport des marchandises dangereuses est renforcé par un programme d'inspection aléatoire. Les inspecteurs ont à leur disposition des outils pour assurer la

conformité; ils peuvent ainsi donner des directives pour corriger un cas de non-conformité, remettre des contraventions et entamer des poursuites.

● (1535)

Bien que les situations puissent différer, le plus important facteur à prendre en compte pour établir une mesure d'application est l'efficacité de cette mesure pour assurer la conformité dans l'avenir. Les inspecteurs examineront également la présumée violation et prendront en compte la gravité du préjudice et du préjudice potentiel, l'intention de la personne en situation de non-conformité, et vérifieront si ce n'est pas la première fois que la situation survient, avant de déterminer quel outil d'application ils utiliseront.

Sur la scène internationale, Transports Canada est à la tête d'une délégation fédérale au sein des Nations Unies et participe aux réunions sur les marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale, de l'Organisation maritime internationale et de l'Accord de libre-échange nord-américain. Il agit également à titre de conseiller technique au cours des réunions de l'Agence internationale de l'énergie atomique, qui est dirigée par la Commission canadienne de sûreté nucléaire. Transports Canada présente divers documents techniques appuyant la position canadienne sur les normes, les essais, la documentation, la formation, la sécurité et la présentation de rapports liés aux contenants à l'échelle internationale.

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses et la Pipeline Hazardous Materials Safety Administration des États-Unis travaillent de concert afin d'harmoniser les normes, les exigences réglementaires et l'approche en matière de surveillance qui concernent les contenants.

Les provinces et territoires apportent leur contribution dans le cadre du groupe de travail fédéral-provincial-territorial. Ce dernier, constitué de représentants de chaque province et territoire, se réunit deux fois l'an avant la tenue des réunions internationales. Des rencontres bilatérales informelles ont lieu au besoin.

Le comité consultatif sur la politique générale permet de consulter l'industrie, les syndicats, les municipalités, les expéditeurs modaux et les premiers intervenants. Des réunions sont également organisées deux fois par année.

Le règlement sur le transport des marchandises dangereuses est adopté par l'ensemble des provinces et territoires. Il établit les exigences réglementaires pour l'importation, la manutention, la demande de transport et le transport de marchandises dangereuses pour tous les modes de transport au Canada.

Les provinces et territoires sont consultés au cours des réunions du groupe de travail fédéral-provincial ou des réunions bilatérales, puis lors de la publication dans la *Gazette du Canada*.

Les normes de sécurité pour les contenants sont élaborées par des comités techniques composés de plusieurs intervenants qui représentent les producteurs, les fabricants, les utilisateurs, les organismes chargés de l'inspection et des essais, les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux, et les groupes d'intérêts généraux.

Les normes sont élaborées par des organismes conformément aux règles du Conseil canadien des normes, ce qui comprend le recours à un processus décisionnel axé sur le consensus, à des avis publics et à des exigences au sujet des commentaires. Les réunions se tiennent deux fois par année.

Les normes relatives aux contenants sont mises à jour environ tous les cinq ans. Transports Canada publiera une nouvelle norme révisée sur les wagons-citernes au cours des prochaines semaines, ce qui permettra d'améliorer la norme DOT 111 relative aux wagons-citernes afin d'inclure des exigences pour l'utilisation d'un acier plus épais, l'installation de boucliers protecteurs et la protection des raccords supérieurs. Les wagons-citernes sont actuellement construits au Canada et aux États-Unis en fonction de cette norme. Transports Canada travaille avec tous ses intervenants, y compris des représentants des États-Unis, afin de voir ensemble quelles sont les exigences additionnelles qui pourraient être nécessaires pour le parc nord-américain de wagons-citernes de classe DOT 111.

Certaines marchandises dangereuses qui requièrent une expertise et du matériel d'intervention spéciaux, y compris le propane, doivent être assorties d'un plan d'intervention d'urgence. La personne qui offre du transport ou qui importe des marchandises dangereuses doit présenter un plan à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses. Cette dernière examinera le plan, et si elle le juge adéquat, elle l'approuvera. Les plans d'intervention d'urgence ont pour but d'aider les intervenants d'urgence locaux en mettant à leur disposition des experts techniques et de l'équipement spécialisé sur les lieux d'un accident.

Les règlements actuels sur le transport de carburant n'exigent un plan d'intervention d'urgence que pour certains carburants volatiles, comme l'essence, transportés dans des trains interconnectés, mais pas pour le pétrole brut, comme dans le cas de l'incident tragique survenu à Lac-Mégantic. Transports Canada collabore avec l'industrie, les premiers intervenants et les municipalités pour examiner de quelle façon le programme de plan d'intervention d'urgence pourrait être élargi afin d'inclure le pétrole brut et les autres liquides inflammables.

Le CANUTEC a pour rôle d'aider les premiers intervenants en cas d'incident. Le CANUTEC est composé de scientifiques professionnels bilingues qui se spécialisent en intervention d'urgence et qui possèdent de l'expérience dans l'interprétation de renseignements techniques et dans la prestation de conseils aux premiers intervenants.

• (1540)

Le centre est en fonction 24 heures par jour et il traite environ 30 000 appels téléphoniques liés à la sécurité par année. En outre, pour aider les premiers intervenants, Transports Canada publie le *Guide des mesures d'urgence*, un guide informatif et complet conçu pour être utilisé lors d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses se produisant sur une autoroute, dans un aéronef, à bord d'un navire ou sur une voie ferrée. Il permet aux premiers intervenants de déterminer rapidement les dangers précis ou généraux des matières impliquées dans un incident. Le guide les aide également à prendre les décisions initiales à leur arrivée sur les lieux d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses. Par exemple, il fournit les distances d'évacuation recommandées, décrit les dangers potentiels liés à une marchandise dangereuse et présente des renseignements pertinents pour la sécurité du public, y compris les premiers soins, ainsi que les types de vêtements de protection et de protection respiratoire recommandés. Transports Canada publie ce guide en ligne ou en version téléchargeable sur ordinateur. Près de 60 000 exemplaires de la version la plus récente du guide ont été diffusés au début du printemps 2012 pour tous les véhicules des services d'incendie, des services de police et des services ambulanciers du Canada.

Enfin, en 2002, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses a mis en place un programme d'intervention

en cas d'incident mettant en cause des substances chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires ou explosives. Le mandat de ce programme consiste à assurer des services d'intervention liés à un produit à la suite d'un incident mettant en cause des substances CBRNE. Ce genre d'intervention ne surviendrait que lorsque tous les dangers liés au terrorisme auraient été éliminés. Le programme d'intervention en cas d'incident mettant en cause des substances CBRNE est fondé sur le réseau et l'infrastructure d'intervention d'urgence industrielle existants, établis conformément au plan d'intervention d'urgence et de ses exigences en vertu de la loi et du règlement. Le programme est maintenant en place.

Voilà qui résume essentiellement des diverses composantes du programme de transport de marchandises dangereuses. Merci de nous avoir donné l'occasion de vous parler de ce programme aujourd'hui.

• (1545)

M. Gerard McDonald: Nous sommes prêts à recevoir des questions, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

Je rappellerai aux membres que nous nous sommes quelque peu éloignés du sujet à l'ordre du jour lundi. Je rappellerai donc à tous que nous sommes ici pour traiter du transport des marchandises dangereuses. Je sais que le comité souhaite se pencher sur une panoplie de questions, et nous les examinerons à mesure que nous progressons dans le cadre de notre étude.

Sans plus attendre, je cède la parole à Mme Chow pour sept minutes.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Seriez-vous capable de déposer le plan d'action que le vérificateur général a réclamé lors de la vérification de 2011?

M. Gerard McDonald: S'agit-il du plan d'action du commissaire à l'environnement et au développement durable?

Mme Olivia Chow: Oui.

M. Gerard McDonald: Oui. Si le comité décide qu'il voudrait le voir, nous pourrions certainement le déposer, monsieur le président.

Mme Olivia Chow: J'aimerais que vous le remettiez au comité par l'entremise du greffier.

Quand publierez-vous un plan d'action faisant suite au rapport de 2013 du vérificateur général?

M. Gerard McDonald: Nous comparaitrons bientôt devant le Comité des comptes publics. Nous espérons disposer d'un plan à ce moment-là.

Mme Olivia Chow: Qu'entendez-vous par « bientôt »? Au cours de quel mois de 2014 comparaitrez-vous?

M. Gerard McDonald: C'est au Comité des comptes publics d'en décider. Il se pourrait que ce soit dès le début de l'année.

Mme Olivia Chow: Bien. Mais vous aurez le plan d'action et votre réaction au rapport du vérificateur général quelque part en... Est-ce que ce sera en février?

M. Jeff Watson (Essex, PCC): J'invoque le Règlement.

M. Gerard McDonald: Nous comptons déposer le plan quand le comité nous convoquera.

Le président: Vous invoquez le Règlement, monsieur Watson.

Mme Olivia Chow: Arrêtez le chronomètre, je vous prie.

M. Jeff Watson: Pour faire suite à vos propos initiaux, monsieur le président, nous avons une séance de planification lundi et nous voudrions probablement tenir une séance sur le rapport du vérificateur général plutôt que d'en discuter maintenant, si vous n'y voyez pas d'objection.

Mme Olivia Chow: D'accord, je ne parlerai pas du rapport du vérificateur général. Il est difficile de traiter du transport des marchandises dangereuses sans évoquer ce rapport.

Auriez-vous un plan national axé sur le risque...

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): J'invoque le Règlement, pour réagir, si je le peux, aux propos de mon collègue au sujet de ce rapport. Je regarde l'avis relatif à la séance d'aujourd'hui, monsieur le président, et l'ordre du jour indique qu'il sera question de « l'examen du régime canadien de sécurité des transports: le transport des marchandises dangereuses et les systèmes de gestion de la sécurité ». Je ne vois pas comment le comité pourrait ne pas s'intéresser aux conclusions, aux recommandations et aux contextes présentés hier par le vérificateur général du Canada au sujet de cette question.

Je ne suis pas certain de comprendre comment M. Watson peut affirmer que cela ne cadre pas avec la portée de notre étude d'aujourd'hui.

Le président: Je ne parlerai pas au nom de M. Watson, mais sachez, monsieur McGuinty, que nous avons prévu la présente séance et celle de lundi avant que le vérificateur général ne dépose son rapport. Si le comité souhaite tenir une séance ou poser des questions expressément sur ce rapport, il est en droit de le faire. Comme M. Watson l'a fait remarquer, nous avons une séance de planification lundi, et je vous suggérerais fortement d'aborder la question à ce moment. La présente séance a toutefois été organisée longtemps d'avance pour traiter du transport des marchandises dangereuses, et je crois que nous devrions nous en tenir à cette question. Cela ne signifie pas que le sujet... c'est simplement que la présente séance a été, comme je l'ai souligné, organisée longtemps d'avance.

● (1550)

M. David McGuinty: Monsieur le président, si je peux donner suite à votre intervention, il n'est pas question de faire référence à ce que dit le rapport du vérificateur général au sujet du transport des marchandises dangereuses aujourd'hui?

Le président: Je suppose que je n'irais pas jusqu'à dire cela, tant que les interventions s'en tiennent là. Il me semble que le rapport du vérificateur général ratisse plus large.

J'allais interrompre Mme Chow juste avant que M. Watson n'intervienne, car elle commençait à s'attarder à un point. Nous sommes ici pour traiter du transport des marchandises dangereuses; restons donc sur le sujet.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Si je peux réagir à vos propos, je crois que si nous nous rappelons la séance de lundi dernier, il s'agissait, comme celle-ci, d'une séance d'information pour établir... Je crois que la compréhension des divers régimes varie. La séance de lundi concernait les systèmes de gestion de la sécurité et le rôle de Transports Canada. La présente séance porte sur le transport des marchandises dangereuses et la responsabilité du régime. Il me semble qu'il avait été convenu à l'avance que c'est sur ces sujets que les séances porteraient.

Comme je l'ai indiqué dans mon intervention, il y a quelques instants, je sais que nous voudrions traiter plus en détail du rapport du

vérificateur général et peut-être convoquer ce dernier. Je vous proposerais donc de prévoir quelque chose en ce sens. Nous pouvons entrer énormément dans les détails dans ce dossier. Je crois toutefois comprendre que la présente séance devait servir à nous informer sur le transport des marchandises dangereuses et à nous donner l'occasion de bien comprendre et définir, si l'on veut, les questions dont nous pourrions traiter dans le cadre de cette étude.

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Pour faire suite à ce rappel au Règlement, le rapport de 2011 du vérificateur général, ainsi que le rapport que le ministère a déposé en décembre 2006 et le rapport de 2013 du vérificateur général portent sur le transport des marchandises dangereuses. J'éviterai de poser des questions sur un plan national d'inspection axé sur le risque, la surveillance de la conformité, le suivi, les organisations à haut risque, les mesures du rendement ou même les plans d'intervention d'urgence et tout cela. Je m'abstiendrai de poser des questions portant sur le transport sécuritaire des marchandises et m'en tiendrai aux systèmes de gestion de la sécurité, si vous préférez. Il y a bien des questions à poser sur les systèmes de gestion de la sécurité. Si vous voulez garder les produits dangereux pour d'autres séances...

Le président: Non, la présente séance porte sur le transport des marchandises dangereuses.

Mme Olivia Chow: Mais pour moi, ma prochaine question...

Le président: D'accord, alors. Je vous rends la parole, alors poursuivez.

Mme Olivia Chow: Permettez-moi d'essayer autre chose. Ma question visait à savoir si vous pourriez déposer un plan national d'inspection de la conformité axé sur le risque. J'ignore si cela concerne le rapport du vérificateur général.

La question est-elle recevable, avant que je poursuive?

Le président: Oui, il me semble qu'elle l'est.

Mme Olivia Chow: Elle est recevable?

Pourrez-vous déposer un plan national d'inspection de la conformité axé sur le risque? Il s'agirait d'un plan exhaustif indiquant quels produits présentent un risque élevé ou un risque faible, la manière de déterminer ce risque et la fréquence des inspections. Vous n'êtes pas obligé de répondre, car c'est une longue question et je ne dispose que de sept minutes. Avez-vous un plan national semblable? Si c'est le cas, pourriez-vous le déposer?

M. Gerard McDonald: Nous avons certainement un plan d'inspection détaillé pour la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, lequel est axé sur le risque. Je crois que nous pourrions probablement vous remettre le cadre de gestion du risque que nous utilisons pour déterminer en quoi consiste le plan, et nous pouvons certainement vous informer sur la teneur de notre plan d'inspection pour l'année à venir, si le comité le souhaite.

Mme Olivia Chow: Merci.

En ce qui concerne le système de gestion de la sécurité, pourquoi ne pouvez-vous pas révéler aux municipalités ou aux premiers intervenants, que ce soit les services d'incendie, d'ambulance ou de police, ce que les wagons-citernes contiennent avant qu'ils n'arrivent dans une communauté? Actuellement, selon ce qui a été annoncé la semaine dernière, vous le leur direz une fois le train parti. Pourquoi ne pouvez-vous pas leur indiquer qu'un train contient des produits dangereux avant qu'il n'arrive ou à son arrivée? J'aimerais également savoir pourquoi vous ne pouvez les informer du protocole de sécurité entourant des marchandises dangereuses en cas de déraillement pour que les pompiers, par exemple, ou les services médicaux d'urgence connaissent le protocole de sécurité de ces compagnies si quelque chose tourne mal. S'ils ne le connaissent pas, ils doivent deviner. S'ils ignorent ce que contiennent les wagons-citernes, alors ils ne savent pas comment réagir, et s'ils ne connaissent pas le protocole de sécurité de la compagnie ferroviaire, il leur est difficile de réagir immédiatement afin de juguler la crise.

Les premiers intervenants ou les maires disent qu'il faut savoir ce que contiennent les trains quand ils arrivent et connaître le protocole de sécurité. Dans le cas de Lac-Mégantic, je ne suis pas certaine que les pompiers savaient qu'ils étaient censés redémarrer le moteur pour que les freins pneumatiques se réactivent. Je doute qu'ils connaissent le protocole de l'entreprise concernée, MMA. Si on n'informe pas les pompiers des protocoles de sécurité de MMA, comment peuvent-ils savoir s'ils doivent repartir le moteur ou pas? Pourquoi en faire un secret?

• (1555)

M. Gerard McDonald: Ce n'est certainement pas un secret, monsieur le président. Comme nous l'avons indiqué dans notre ordre préventif — et expliqué également au cours de la dernière séance, je crois —, les volumes de marchandises dangereuses transportées ne changent pas tellement rapidement dans une communauté donnée. Quand nous avons préparé l'ordre préventif, nous nous sommes tous assis à la table avec l'Association des chemins de fer du Canada et la Fédération canadienne des municipalités et nous nous sommes demandé quelle était la meilleure manière de leur transmettre l'information. Après cette consultation, il a été convenu qu'il serait préférable de se fier à des données antérieures, puisque la quantité de marchandises et les volumes ne changent pas beaucoup d'un jour à l'autre. Les municipalités pourraient ainsi avoir les renseignements dont elles ont besoin pour réagir en fonction de ce qui traverse leurs communautés.

Cela étant dit, si le type de marchandises dangereuses qui traversent une communauté change de façon notable, il incombe à la compagnie ferroviaire d'en aviser la municipalité, comme l'ordre préventif l'indique d'ailleurs. Pour ce qui est de la transmission d'informations aux municipalités ou aux pompiers, Mme Dagenais vous a parlé du CANUTEC, un centre en activité 24 heures sur 24 auquel les pompiers peuvent s'adresser en tout temps et qui peut leur fournir les renseignements les plus récents sur la meilleure manière de réagir à un incident mettant en cause des marchandises dangereuses et leur transmettre continuellement de l'information. Au cours de l'incident qui s'est produit à Lac-Mégantic, les préposés de ce centre étaient au front avec les pompiers présents sur place, et ils constituent une ressource bien utilisée et inestimable pour les services d'incendie du pays.

Mme Olivia Chow: Le maire Nenshi, par exemple, a affirmé que son équipe n'avait pu apprendre immédiatement de Transports Canada ce que contenaient les wagons-citernes qui traversaient le pont et quel était le système de gestion de la sécurité de l'entreprise; ils l'ont appris des compagnies ferroviaires. Or, vous affirmez qu'il

est possible de connaître en tout temps le système de gestion de la sécurité de la compagnie, le Canadien Pacifique dans le cas présent, je crois. La municipalité pourrait apprendre sans tarder ce que contient le wagon-citerne en difficulté, et l'équipe pourrait obtenir immédiatement l'information dont elle a besoin, n'est-ce pas? Le maire ne le savait tout simplement pas. Est-ce là que se situe le problème?

M. Gerard McDonald: Peut-être ne le connaît-il pas, mais je suis sûr que son service d'incendie le connaît. Je ne peux dire avec certitude s'ils ont communiqué avec nous lors de l'incident du pont Bonnybrook.

Chose certaine, quand un incident survient, les municipalités peuvent obtenir en temps réel tous les renseignements disponibles sur les marchandises dangereuses que contient un train. Nous devons évidemment obtenir l'information de la compagnie ferroviaire, mais le système fonctionne assez bien.

• (1600)

Le président: Nous accordons maintenant la parole à M. McGuinty pour sept minutes.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de comparaître de nouveau.

Puis-je vous demander si le pétrole brut constitue une marchandise dangereuse?

M. Gerard McDonald: Oui, c'est une marchandise dangereuse.

M. David McGuinty: Et est-ce que les différentes formes de pétrole brut sont toutes catégorisées ou classifiées comme des marchandises dangereuses d'une forme ou d'une autre?

M. Gerard McDonald: Oui.

Mme Marie-France Dagenais: Il existe un point d'éclair et la volatilité. Certains types de brut très épais extrait du sol pourraient ne pas être classifiés comme des marchandises dangereuses, mais actuellement, la plupart le sont.

M. David McGuinty: Dans votre diaporama, vous parlez de la représentation internationale et faites mention de la collaboration importante qui existe entre le Canada et les États-Unis sur différents aspects du programme afin de faciliter les expéditions transfrontalières.

Je crois comprendre que le ministre a émis un ordre en octobre au sujet des points d'éclair et d'ébullition. Est-ce le cas?

Lors de la dernière séance, je vous ai posé des questions sur un article fort préoccupant pour les Canadiens publié samedi dernier dans le *Globe and Mail*. Nous parlons aujourd'hui du transport des marchandises dangereuses. Pouvez-vous nous aider à comprendre ce que les Canadiens doivent penser de la déclaration suivante:

Le Globe and Mail a découvert des preuves que des expéditeurs de pétrole exploitent le libellé d'un ordre fédéral publié récemment par Transports Canada et expédient la majeure partie de leur pétrole brut par voie ferroviaire sans vérifier préalablement à quel point ces produits sont explosifs et s'il convient de les transporter par trains.

L'ordre exige que les expéditeurs analysent le pétrole envoyé par train. Jusque là, tous va bien, n'est-ce pas? C'est bien ce qu'indique l'ordre?

Mme Marie-France Dagenais: L'ordre exige que toute cargaison soit analysée et classifiée avant d'être envoyée par train. D'un autre côté, tout produit analysé et classifié peut être expédié par train. Il n'y a aucun produit qui ne peut pas être envoyé par voie ferroviaire.

M. David McGuinty: Le *Globe* poursuit en affirmant ce qui suit:

... des gens de l'industrie du Dakota du Nord ont dit au *Globe* que seule une infime partie du pétrole est analysée et que les procédures opérationnelles n'ont pour ainsi dire pas changé depuis la catastrophe de Lac-Mégantic, en raison de graves lacunes dans le soi-disant ordre préventif publié par Ottawa.

Que doivent penser les Canadiens de ces affirmations?

M. Gerard McDonald: Nous avons vu l'article dans le *Globe*, et il nous préoccupe aussi. Ce qui nous inquiète le plus, c'est que les sources d'information ne sont que de nébuleuses personnes venant de l'industrie.

Fort de notre programme d'inspection, nous vérifierons que les marchandises ont bel et bien été classifiées récemment, conformément à l'ordre. Si nous découvrons que ce n'est pas le cas, nous n'hésiterons pas à appliquer la loi, au besoin.

M. David McGuinty: Je ne suis pas certain que je qualifierais les sources de nébuleuses. Je considère que le *Globe and Mail* est très crédible, et je doute qu'il publie des informations en première page de son édition du samedi sans en vérifier la véracité.

Revenons à l'article pour voir si vous pouvez m'aider à comprendre. L'article continue en indiquant ce qui suit:

Au contraire, le pétrole est expédié aveuglément, sans que la sécurité n'ait été renforcée et sans le degré supérieur de transparence que Transports Canada cherchait à imposer en exigeant davantage d'analyses. L'ordre du ministère ne semble rien changer, selon un haut dirigeant d'une entreprise expédiant du pétrole au Canada.

Un inspecteur de chemin de fer américain indique ensuite ce qui suit:

Rien n'oblige les compagnies à analyser le pétrole, quoi qu'en dise Transports Canada.

Est-ce vrai?

Mme Marie-France Dagenais: Non. Le règlement exige actuellement que toutes les marchandises dangereuses transportées soient analysées. Ce n'est donc pas vrai.

L'ordre préventif stipule en outre que si le produit n'a pas été analysé, il faut qu'il le soit et qu'on le mette dans le contenant prévu pour les marchandises présentant le risque le plus élevé. Nous disons essentiellement à l'industrie que si elle n'a pas procédé aux analyses adéquates, elle doit classifier le produit comme étant une marchandise à risque élevé et le mettre dans le contenant approprié. Nous nous assurons ainsi qu'il n'y a pas d'échappatoire.

• (1605)

M. David McGuinty: À la suite de la parution de cet article, qui, vous en conviendrez certainement, est fort troublant pour les Canadiens, qui se posent des questions vraiment profondes, et de la publication du rapport du vérificateur général hier, rapport que, selon ce qu'on m'a dit, nous allons examiner dans les moindre détails, qu'a fait le ministère à ce sujet? Avez-vous dépêché des fonctionnaires dans le Dakota du Nord? En avez-vous touché mot à l'ambassadeur canadien? En avez-vous parlé aux autorités américaines? Avez-vous communiqué avec les compagnies ferroviaires américaines qui sont apparemment concernées ou même avec les producteurs de pétrole? Qu'avez-vous fait pour réagir à la publication de cet article, il y a cinq ou six jours de cela maintenant?

Mme Marie-France Dagenais: Après la diffusion de l'ordre préventif et l'envoi d'une lettre par l'administration aux États-Unis, nous réorientons maintenant certaines de nos inspections et collaborons avec les États-Unis pour mettre l'accent sur la manière dont les produits sont analysés dans nos deux pays. Vous comprenez que le gouvernement canadien n'a pas le pouvoir d'aller mener des inspections dans les installations situées aux États-Unis. Mais nous allons travailler de concert pour nous assurer que les analyses

appropriées sont effectuées. Si ces analyses ne sont pas faites, le produit est classifié comme un produit à risque très élevé et doit être mis dans le contenant approprié.

M. David McGuinty: Combien de temps me reste-il, monsieur le président?

Le président: Il vous reste environ une minute.

M. David McGuinty: Merci, monsieur.

L'article indique en outre que Transports Canada a carrément refusé de répondre aux questions sur la conformité aux nouvelles règles régissant l'analyse du pétrole. Je suis certain qu'il s'agit là d'une décision politique, et je la respecte. Ce n'est pas à vous de décider si vous allez vous adresser aux médias ou non. Mais vous qui êtes au fait de ce qui se passe au sujet de ce nouvel ordre, pouvez-vous nous aider à comprendre si les informations que contient cet article sont véridiques?

M. Gerard McDonald: Une fois encore, à défaut de pouvoir vérifier les sources de l'article et les allégations qui y sont faites, il nous est très difficile de savoir si les assertions que contient cet article sont vraies.

M. David McGuinty: Cherchez-vous à déterminer si ces renseignements sont vrais?

M. Gerard McDonald: Comme Mme Dagenais l'a indiqué, nous collaborons avec la PHMSA, aux États-Unis. Nous ciblons également nos inspections pour veiller à ce que les expéditions de pétrole brut soient correctement classifiées, et si nous constatons des contraventions par rapport à l'ordre, nous prendrons les mesures d'application de la loi qui s'imposent. Nous n'hésiterons pas.

Le président: Votre minute est écoulée, monsieur McGuinty

Monsieur Komarnicki, vous disposez de sept minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci, monsieur le président.

Nous sommes enchantés de vous revoir.

Je sais qu'il a été énormément question du pétrole brut venant de la formation de Bakken, dans le Dakota du Nord. Mais cette formation s'étend aussi jusque dans le Sud-Est de la Saskatchewan, la circonscription que je représente. Le pétrole brut issu de la formation de Bakken a certainement été transporté par divers modes de transport: par camions, par pipeline et, plus récemment, par train. Le transport du pétrole par voie ferroviaire a certainement connu une hausse rapide. Les trains comptent un plus grand nombre de wagons, et, qui plus est, on a assisté à une prolifération des installations de transbordement du pétrole des camions aux wagons-citernes situées à certains endroits. Par exemple, dans une ville comme Estevan, dans le Sud-Est de la Saskatchewan, une installation de transbordement se trouve à proximité de zones résidentielles. Je me suis immédiatement demandé quelles étaient les exigences en matière de sécurité régissant l'endroit où de telles installations peuvent se trouver et si les communautés ont une occasion raisonnable de s'opposer à leur emplacement?

Je sais en outre, pour avoir assisté à des réunions entre le conseil de ville et le transporteur, que les élus sont très préoccupés par la manière dont les premiers intervenants pourraient réagir si une situation se présente, particulièrement dans les limites de la ville, et se demandent s'ils seraient capables d'intervenir ou non. J'aimerais tout d'abord savoir quelles sont les dispositions en matière de sécurité concernant les installations de transbordement et les communautés. De plus, les plans d'intervention d'urgence dont vous avez parlé seraient-ils exigés pour le transport de pétrole brut dans les villes, particulièrement au regard de l'augmentation de la circulation? Il y a probablement deux questions, mais elles contiennent beaucoup de matière.

• (1610)

Mme Marie-France Dagenais: Pour ce qui est des exigences en matière de sécurité, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses s'applique effectivement au chargement et au transbordement, alors ils doivent se conformer aux règlements et aux exigences de la loi. Nous ne faisons pas les règlements, et il n'est pas de notre ressort de choisir où les installations de transbordement seront édifiées. Cela ne fait tout simplement pas partie du mandat de Transports Canada.

En ce qui concerne le programme du PIU, nous examinons la situation... car, à l'heure actuelle, le pétrole brut n'est pas visé par ce programme. Le PIU a été conçu pour aider les premiers intervenants lorsqu'un équipement spécial est requis pour répondre à un incident. Avec le type de pétrole brut qui est transporté de nos jours, il semble que c'est de mousse dont nous avons besoin. Alors, le PIU pourrait s'appliquer à ce nouveau pétrole brut qui est transporté et nous pensons dans cette optique, c'est-à-dire dans l'optique d'un élargissement du programme PIU.

M. Ed Komarnicki: Pour les inclure et mettre au point... Avez-vous une exigence de base qui devrait se retrouver dans le programme PIU à cet égard?

Mme Marie-France Dagenais: Oui. Nous en aurions une pour le pétrole brut et d'autres liquides inflammables. Un groupe de travail a d'ailleurs été mis sur pied avec des représentants de l'industrie, des premiers intervenants et des représentants des municipalités, avec mandat de se pencher sur ce que devrait prévoir ces PIU pour assurer que les pompiers puissent répondre adéquatement aux incidents.

M. Ed Komarnicki: Ce PIU sera-t-il quelque chose que le transporteur ou la compagnie de chemin de fer aura à mettre au point et dont vous contrôlerez par la suite le bien-fondé?

Mme Marie-France Dagenais: Les expéditeurs et les importateurs sont les titulaires du plan. Nous examinons aussi la possibilité de rendre certains transporteurs responsables de certains plans. Tout cela est lié à des politiques stratégiques qui devront être examinées au cours des deux prochaines semaines.

M. Ed Komarnicki: Il se peut que vous constatiez aussi que certains des intervenants d'urgence, notamment dans les petites collectivités, n'ont peut-être pas les installations, les capacités ou les aptitudes pour répondre adéquatement. Comment cela sera-t-il pris en compte dans les nouveaux plans?

Mme Marie-France Dagenais: C'est la raison d'être des plans d'intervention d'urgence. Ils appartiennent à l'industrie et servent essentiellement à appuyer la réponse des premiers intervenants et à veiller à ce que cette réponse soit adéquate.

M. Ed Komarnicki: Le plan d'intervention d'urgence devrait-il être différent selon qu'il s'agit d'une simple augmentation de la circulation ou d'une installation de transbordement?

Mme Marie-France Dagenais: Oui, les deux plans devront être complètement différents.

M. Ed Komarnicki: Dans le sud-est de la Saskatchewan, les installations de transbordement ont pour ainsi dire proliféré. Est-il exact de dire qu'il n'y a pas de plans d'urgence en place à l'heure actuelle?

Mme Marie-France Dagenais: C'est vrai pour le pétrole brut.

M. Ed Komarnicki: Le fait que ces installations soient situées près de zones résidentielles devrait-il nous inquiéter? Ne devrait-on pas s'en inquiéter?

Mme Marie-France Dagenais: Toutes les fois que nous faisons une évaluation du risque, nous examinons toujours s'il s'agit d'une zone densément peuplée. Nous avons examiné cet aspect dans le cadre de notre évaluation du risque, afin d'établir si les règlements doivent être modifiés.

M. Ed Komarnicki: À l'heure actuelle, si une collectivité s'oppose à ce qu'il y ait une installation de transbordement sans plan d'urgence approprié, dispose-t-elle d'un recours pour bloquer le projet?

Mme Marie-France Dagenais: Lorsque nous envisageons la modification des règlements, c'est effectivement quelque chose que nous demandons. Les provinces, les territoires et les municipalités ont des représentants au sein du conseil consultatif du ministre dont je fais partie, avec le président, et ils ont la chance d'y exprimer leurs inquiétudes et commentaires quant à la mise en oeuvre de l'exigence.

M. Ed Komarnicki: Outre le fait qu'ils peuvent exprimer leurs inquiétudes, ils ne peuvent pas vraiment empêcher l'installation de transbordement de voir le jour.

Mme Marie-France Dagenais: Cela ne relève pas de...

M. Gerard McDonald: ... de la compétence de Transports Canada; nous ne disposons d'aucun pouvoir législatif pour faire cela.

M. Ed Komarnicki: Ai-je encore du temps, monsieur le président?

Le président: Il vous reste une minute.

M. Ed Komarnicki: En ce qui concerne les tests en matière de classification, vous n'avez évidemment pas d'ascendant juridique sur le Dakota du Nord ou le Dakota du Sud, mais vous en avez assurément sur ce qui se passe dans le sud-est de la Saskatchewan. Que fait-on pour veiller à ce que la classification soit appropriée?

Mme Marie-France Dagenais: À l'heure actuelle, soit depuis que nous avons reçu l'ordre du ministre, nous avons des plans qui nous permettent d'entrer et d'inspecter, et de prendre des mesures si la classification n'est pas faite.

M. Ed Komarnicki: Donc, vous vous assureriez essentiellement de vérifier si la cargaison qui est là est bien celle qu'indique l'expéditeur et pas quelque chose d'autre.

Mme Marie-France Dagenais: Oui, si la classification est conforme. La classification peut se faire en fonction de ces groupes d'emballage, le groupe d'emballage I étant réservé aux produits les plus dangereux ou à haut risque, et le groupe d'emballage III, aux produits qui présentent le risque le plus faible. Alors, selon la façon de classer, les produits se retrouveront dans les groupes I, II ou III.

Ce que l'ordre dit, c'est qu'il est nécessaire de bien classifier le pétrole brut. En l'absence de tests, il faut opter pour le groupe d'emballage I. En gros, c'est ce que nous disons. Nous évitons ainsi un vide, dans l'éventualité où les tests appropriés n'auraient pas été faits. Pendant que les tests sont effectués, veuillez expédier ces produits comme...

• (1615)

M. Ed Komarnicki: ... faisant partie d'une catégorie plus stricte. Maintenant, si vous...

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Komarnicki. Vous aurez peut-être la chance de poursuivre tantôt.

Passons à M. Watson, pour sept minutes.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins d'être ici aujourd'hui.

À quel moment un navire, un camion ou un train est-il inspecté par Transports Canada relativement aux matières dangereuses? Est-ce à...

Eh bien, je crois en fait que les camions sont inspectés par les provinces, alors laissez-moi corriger le tir. À quel moment les navires et les trains sont-ils inspectés par Transports Canada? Est-ce au moment du chargement, durant le transit ou lors de l'arrivée à destination? Comment cela se passe-t-il vraiment? Comment une inspection destinée à contrôler le chargement d'un train se déroule-t-elle?

M. Gerard McDonald: Cela peut se faire n'importe quand. Le pays est sillonné en tout temps par de grands volumes de matières dangereuses, alors nous essayons de concentrer nos efforts sur les zones les plus à risque. Je parle ici des installations de transbordement, là où les produits sont chargés sur des navires ou des trains. Il peut aussi y avoir des vérifications ponctuelles à n'importe quel moment pour vérifier que les matières dangereuses sont placardées et classifiées correctement.

M. Jeff Watson: À la diapositive 9, vous faites allusion au Programme d'estimation aléatoire de la conformité. Est-ce dans le cadre de ce programme qu'ont lieu les vérifications ponctuelles, ces vérifications aléatoires?

Mme Marie-France Dagenais: Les inspections aléatoires sont en fait « choisies » à partir d'une base de données qui trouve les installations à inspecter et nous donne un point de repère en matière de conformité. Nous choisissons des sites au hasard et nous les inspectons.

M. Jeff Watson: Lorsque vous parlez de « sites », à quoi faites-vous référence exactement? S'agit-il des terminaux, des usines... ou des véhicules eux-mêmes?

Mme Marie-France Dagenais: La façon de fonctionner du programme pour le transport des matières dangereuses est un peu différente. Nous examinons les contenants. Vous avez raison, nous examinons les camions, les wagons-citernes, mais nous regardons aussi les bouteilles à gaz des camions. Nous examinons les bouteilles à gaz qui sont sur les navires. Nous inspectons différents types de matières dangereuses.

Alors, lorsque je parle de sites, je parle des endroits d'où les expéditeurs expédient la marchandise — de l'endroit d'où partent les matières dangereuses ou les contenants —, mais je parle aussi des endroits où l'on retrouve des contenants, des endroits où ils sont fabriqués, réparés et mis à l'essai.

Selon les normes en vigueur, les contenants doivent habituellement être testés tous les trois, cinq, six ou sept ans. Un camion doit

être testé et retesté souvent. Nous faisons nos inspections à cette occasion pour nous assurer que les contenants sont bien faits, et que les réparations et les tests se font correctement. Il y a différents types d'inspection.

M. Jeff Watson: Je crois comprendre que Transports Canada doit approuver chaque type de contenant. Je ne suis pas certain du terme que je devrais utiliser; cela pourrait être un véhicule ou une bouteille à gaz, comme vous dites. Alors, Transports Canada doit inspecter tous ces contenants et s'assurer qu'ils conviennent à l'usage qu'on veut en faire.

Combien de types de contenants ont été inspectés ou approuvés par Transports Canada? Je ne sais pas combien de différents types il y a.

Mme Marie-France Dagenais: Des contenants les plus petits aux contenants les plus grands, nous avons environ 20 normes. Pour certains types de matières dangereuses, il faut une boîte en fait, avec un peu de ruban. C'est ce qu'il faut pour les piles, par exemple.

Nous examinons différents types de contenants. Nous nous rendons aux usines qui fabriquent ces contenants pour nous assurer que ces derniers sont faits correctement, qu'ils sont fabriqués dans le respect des normes et qu'ils sont réparés comme il se doit. Les contenants sont testés en fonction des normes.

M. Jeff Watson: Lorsque vous inspectez le chargement des véhicules aux installations de transbordement par exemple, vous êtes en mesure de tester différents types de trains et pas seulement un seul train pris au hasard, c'est bien ça?

Mme Marie-France Dagenais: Non, nous examinons le wagon-citerne en tant que tel. Nous examinons tout ce qui accompagne les trains. Nous observons la façon dont se fait le transbordement. Nous examinons la signalisation de sécurité, les contenants. Une inspection porte sur tous ces éléments.

M. Jeff Watson: Avec le Programme d'estimation aléatoire de la conformité et ces inspections aléatoires, combien d'inspections faites-vous chaque année?

Mme Marie-France Dagenais: Environ 1 000 par année.

M. Jeff Watson: D'accord.

Quelle loi ou quel règlement couvre la circulation des matières dangereuses sur les ponts internationaux ou dans les tunnels internationaux, qu'il s'agisse de trains ou de camions?

• (1620)

Mme Marie-France Dagenais: La Loi sur le transport des matières dangereuses et son Règlement.

M. Jeff Watson: Y a-t-il des ponts ou des tunnels internationaux où il est possible de faire circuler des matières dangereuses?

Mme Marie-France Dagenais: Oui, certains le permettent...

M. Jeff Watson: Pourquoi est-il possible de le faire avec certains et pas avec d'autres?

Mme Marie-France Dagenais: Ces décisions ne relèvent pas de nous. Mais quand ils appartiennent à des intérêts privés, c'est au propriétaire de décider s'il acceptera qu'on y fasse passer des matières dangereuses.

M. Jeff Watson: Faut-il que cela soit approuvé par quelqu'un ou si cette seule décision suffit?

Mme Marie-France Dagenais: Nous n'approuvons rien.

M. Jeff Watson: Très bien.

L'inspection des camions qui transportent des matières dangereuses relève-t-elle des provinces ou du gouvernement fédéral? Qui est-ce qui s'occupe de cela?

Mme Marie-France Dagenais: Les camions qui circulent sur les autoroutes sont inspectés par des inspecteurs provinciaux. Mais l'inspection des usines qui fabriquent les camions et des installations qui les testent se fait par des inspecteurs mandatés par le gouvernement fédéral.

M. Jeff Watson: Les camions qui viennent de l'extérieur sont-ils aussi assujettis à la Loi sur le transport des matières dangereuses en ce qui concerne la classification et le transport?

Mme Marie-France Dagenais: Oui.

M. Jeff Watson: Qui vérifie cela?

Mme Marie-France Dagenais: Cela se fait des deux côtés de la frontière. Comme je l'ai dit, la classification et les normes américaines sont en harmonie avec les nôtres.

M. Jeff Watson: Qu'en est-il des chemins de fer provinciaux?

Mme Marie-France Dagenais: Nous examinons les wagons-citernes en tant que tels. Qu'il s'agisse de chemins de fer provinciaux ou fédéraux, ils relèvent de l'administration fédérale.

M. Jeff Watson: L'harmonisation avec les normes américaines en matière de contenants est-elle un objectif pour Transports Canada, ou si ce n'est pas au programme?

Mme Marie-France Dagenais: C'est le Conseil de coopération en matière de réglementation qui s'occupe de cela. En fait, l'harmonisation de tous les types de contenant est un objectif, et ce, même à l'échelle internationale.

Vous n'avez qu'à penser au transport aérien. Les avions en provenance de l'Asie doivent se conformer au Règlement sur le TMD et aux exigences internationales. Alors nous tentons d'harmoniser autant que faire se peut tant à l'international qu'avec nos homologues américains.

M. Jeff Watson: Selon vous, les matières dangereuses peuvent-elles voyager de façon sécuritaire dans des wagons DOT-111? Quels sont les risques possibles avec ce type de wagon? Je parle en fait des nouvelles normes, car les nouveaux DOT-111 sont sortis des usines en 2012 et 2013.

Pouvez-vous nous donner votre opinion sur les DOT-111?

Mme Marie-France Dagenais: Comme je l'ai dit dans mon exposé, les normes sont mises au point avec la participation des fabricants de l'industrie, des organismes de réglementation, du gouvernement et des groupes d'intérêts.

Il a été établi que les wagons-citernes DOT-111 pouvaient être utilisés, et qu'ils étaient des contenants appropriés pour le transport de certains types de matières dangereuses, comme le pétrole brut. Nous cherchons constamment à améliorer les attributs de sécurité des contenants afin d'assurer que les matières dangereuses soient transportées de façon sécuritaire.

Comme je l'ai dit, nous publierons la prochaine norme très bientôt. Cette dernière permettra de renforcer la sécurité du transport du pétrole brut dans tout le Canada grâce à l'amélioration de certains aspects tels que le recours à de l'acier plus épais, l'installation de boucliers protecteurs et l'ajout d'autres types de composantes.

Mais nous sommes toujours à l'affût de façons d'améliorer et de contrôler le transport sécuritaire des matières dangereuses.

Le président: Merci beaucoup.

La parole est maintenant à M. Mai, pour cinq minutes.

[Français]

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

Merci, mesdames et messieurs, de votre présence parmi nous.

J'ai des questions au sujet des inspections. Je ne vais pas parler du rapport du vérificateur général, car on ne peut le faire aujourd'hui. Vous avez mentionné qu'il y a 35 postes d'inspecteur pour le transport de matières dangereuses. Est-ce pour tous les moyens de transport, à savoir ferroviaire, maritime et à tous les niveaux?

Mme Marie-France Dagenais: Non. Il y a 35 inspecteurs pour le transport de surface qui se concentrent surtout sur les chemins de fer ainsi que, comme je l'ai indiqué dans ma présentation, sur les fabricants et les manufacturiers, les installations qui font les tests et les réparations. Pour ce qui est du transport aérien, il y a 15 inspecteurs.

M. Hoang Mai: Je vous demande de rester dans le secteur du transport ferroviaire car c'est un enjeu qui nous touche beaucoup présentement. J'ai beaucoup de questions à ce sujet.

Le Centre canadien de politiques alternatives a dit qu'il y avait un inspecteur pour 14 wagons-citernes en 2009, soit il y a quatre ans. En 2013, il y en a un pour 4 000. Ces chiffres ont-ils du sens?

• (1625)

Mme Marie-France Dagenais: Quand on fait nos inspections, on ne compte pas les contenants comme tels. On fait plutôt une planification du risque et on détermine les inspections qu'on doit faire.

M. Hoang Mai: Le nombre de wagons augmente. L'Association des chemins de fer du Canada dit qu'en 2009, il y avait 500 wagons-citernes. En 2013, il y en a 140 000. Ce sont ses chiffres. On constate qu'il y a de moins en moins d'inspecteurs par rapport au nombre de wagons-citernes qui circulent.

Sans parler du rapport du vérificateur général, pouvez-vous me dire si vous allez analyser les compagnies ou les chemins de fer pour voir où vous devriez concentrer vos inspections?

Mme Marie-France Dagenais: C'est un programme mené conjointement avec M. Bourdon, de la Sécurité ferroviaire. M. Bourdon se penche surtout sur le chemin de fer et ses composantes alors que, de notre côté, nous regardons le contenant comme tel. Nous faisons des inspections communes. Quand nous inspectons un wagon, nous examinons les placards pour vérifier si les normes sont respectées, alors que les inspecteurs du service de M. Bourdon inspectent surtout les roues, les freins, etc.

M. Hoang Mai: Au cours des cinq ou dix dernières années, combien y avait-il d'inspecteurs? Est-ce que ce nombre augmente ou diminue?

Mme Marie-France Dagenais: Depuis les cinq dernières années, ce nombre est constant.

M. Hoang Mai: Il y a 10 ans, quel était ce nombre?

Mme Marie-France Dagenais: En gros, ce nombre est toujours resté le même.

M. Hoang Mai: Compte tenu de l'augmentation du volume de transport de produits dangereux circulant sur les rails, faudrait-il augmenter le nombre d'inspecteurs? J'imagine que ce n'est pas à vous de prendre la décision.

Mme Marie-France Dagenais: Ce n'est pas à moi de prendre la décision.

M. Hoang Mai: D'accord.

On sait que vous n'avez peut-être pas assez d'inspecteurs pour tout analyser. Dans ce cas, comment faites-vous pour vous assurer que tous les plans d'urgence et de gestion des risques sont adéquats?

Mme Marie-France Dagenais: Nous avons développé une analyse des risques. Naturellement, il y a plusieurs plans qui sont identifiés comme étant à plus haut risque. Ce sont eux que nous examinons plus fréquemment.

M. Hoang Mai: Sur quels critères vous fondez-vous pour déterminer qu'une compagnie est à risque?

Mme Marie-France Dagenais: Ce n'est pas la compagnie qui est à risque. Cela dépend plutôt de la sorte de produits qui est transporté.

M. Hoang Mai: Vous examinez la quantité de produits qu'une compagnie donnée transporte par rail et vous déterminez le risque en conséquence.

Mme Marie-France Dagenais: On examine la quantité et la sorte de produits. Naturellement, les matières radioactives sont considérées comme des produits à risque très élevé. Les substances toxiques, comme le chlore, sont aussi considérées comme des produits à haut risque. Ce sont les plans que nous allons analyser plus en profondeur avant de les approuver.

M. Hoang Mai: Comme je l'ai dit, on parlera plus tard de ce que le vérificateur général a trouvé. Malheureusement, on ne peut pas en parler aujourd'hui.

Je vous ai posé ces questions pour comprendre le processus de réflexion par rapport à votre façon de gérer les risques et la sécurité.

Vous avez parlé de produits dangereux, entre autres le chlore. Quel est le pourcentage de chlore et de pétrole qui circule dans une année?

Mme Marie-France Dagenais: Présentement, le pétrole ne fait pas partie de nos plans d'intervention d'urgence. La majorité de nos plans concernent le propane, le chlore, l'hydrogène et l'ammoniac.

M. Hoang Mai: Le pétrole ne fait pas partie de votre gestion des risques?

Mme Marie-France Dagenais: Les plans d'intervention d'urgence ne comprennent pas le transport du pétrole tel qu'il a été transporté dans certaines conditions. Le seul plan d'intervention d'urgence que nous avons présentement touche les trains connectés pour un produit spécifique, qui est la gazoline. Nous n'avons pas de plan pour le pétrole brut.

M. Hoang Mai: Je vous remercie de cette précision.

Il y a de plus en plus d'entreprises qui utilisent les chemins de fer pour le transport de leurs produits. L'augmentation du transport de pétrole brut par voie ferroviaire m'inquiète un peu. Vous dites qu'il n'y a pas de plan d'intervention à cet effet. Si je comprends bien, on ne cible pas les compagnies transportant du pétrole brut qu'il faudrait inspecter. La MMA Railway n'aurait-elle pas dû faire partie des compagnies que vous considérez comme étant à risque?

•(1630)

Mme Marie-France Dagenais: Relativement au transport de marchandises dangereuses, on avait déterminé que le pétrole brut représentait un risque émergent et qu'il devait devenir une de nos priorités. Toutefois, l'année dernière, il ne figurait pas au nombre des marchandises que l'on considérait à haut risque. On considérait qu'il représentait un risque, mais pas un risque élevé.

M. Hoang Mai: Et si vous...

[Traduction]

Le président: Monsieur Mai, je regrette, mais vous avez largement dépassé le temps qui vous était accordé.

C'est maintenant au tour de M. Albrecht, pour cinq minutes.

M. Harold Albrecht (Kitchener—Conestoga, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci encore pour votre présence parmi nous et pour l'excellent aperçu du système que vous nous donnez. Les notes préparées par la Bibliothèque du Parlement et votre témoignage d'aujourd'hui indiquent clairement que d'importantes mesures ont été prises au fil des ans pour améliorer la sécurité ferroviaire en ce qui a trait au transport des matières dangereuses — sur rail, en mer et dans les airs.

La Loi sur le transport des matières dangereuses est entrée en vigueur en 1992. Comme vous l'avez souligné, des améliorations y ont été apportées en 2008 et 2009. En 2012, la Loi sur la sécurité ferroviaire a été améliorée et renforcée, puis il y a eu les deux ordres du ministre — le premier, en octobre 2013 et le deuxième, en novembre.

J'aimerais simplement revenir sur deux pages de la recherche produite par la Bibliothèque du Parlement. Si l'on regarde ces tableaux, l'on constate que la sécurité a été grandement améliorée: il y a eu une diminution de 48 % des accidents de train impliquant des matières dangereuses au Canada, et ce, malgré une augmentation de volume de 60 %. C'est une très bonne statistique.

Or, vous avez fait remarquer dans votre témoignage que 99,998 % des expéditions se font sans incident, mais vous avez pris soin d'ajouter que c'était le 0,002 % restant qui vous préoccupait, et, de toute évidence, avec ce qui s'est passé à Lac-Mégantic et à l'occasion d'autres incidents, l'on ne saurait être en désaccord avec vous. Mais je crois qu'il est important de noter que la grande diminution du nombre d'incidents devrait apporter un certain réconfort aux Canadiens.

Je me demandais si vous pouviez faire des comparaisons quant au nombre d'incidents liés au transport ferroviaire des matières dangereuses dans d'autres pays. C'est peut-être injuste de ma part de poser cette question, alors si vous n'êtes pas en mesure de répondre... Par exemple, si l'on pense à l'Australie, au Royaume-Uni, aux États-Unis, à l'Inde et à la Chine, existe-t-il certaines valeurs de référence? Il ne s'agit pas de nous mesurer aux autres parce que nous sommes meilleurs — il reste quand même ce 0,002 % dont il faut s'occuper — mais je me demande si nous avons seulement une idée de ce qui se passe ailleurs.

M. Gerard McDonald: Je ne suis pas certain que nous avons ce genre de statistiques. Il faudrait que nous demandions à ces administrations de nous les fournir.

M. Harold Albrecht: C'est une simple réflexion. Nous avons toujours voyagé en train dans d'autres pays et c'est quelque chose qui nous vient à l'esprit.

Une de mes préoccupations en ce qui concerne le rapport de la Bibliothèque du Parlement est liée à la proximité des chemins de fer et des secteurs résidentiels.

Le rapport souligne ceci:

La Loi sur la sécurité ferroviaire exige qu'une compagnie de chemin de fer avise les propriétaires des terrains attenants et la municipalité lorsqu'elle projette d'entreprendre des travaux dans une emprise ferroviaire.

Or, plus loin, on indique:

L'inverse n'est pas vrai. [...] les promoteurs immobiliers et les municipalités [...] n'ont souvent pas l'obligation d'aviser les compagnies de chemin de fer lorsqu'ils amorcent d'un projet de développement à proximité des chemins de fer.

Ensuite, on souligne que la Fédération canadienne des municipalités, la ville d'Edmonton et l'Ontario ont commencé à modifier le règlement en conséquence.

Je sais que cela ne relève pas de votre compétence, mais ma question est la suivante: si vous étiez chargé de régler la question du transport des marchandises dangereuses dans le secteur résidentiel, que feriez-vous pour vous attaquer à certaines des préoccupations que j'ai soulevées?

M. Gerard McDonald: Je pense que le problème le plus important est d'amener les parties à collaborer à la recherche de solutions possibles. Comme vous le soulignez, à ce titre, bien qu'il ait été déterminé que nous devrions nous pencher sur les questions de proximité — même dans le cadre de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire —, nous n'avons tout simplement pas le cadre juridique permettant de le faire. Donc, nous devons compter sur la collaboration des compagnies ferroviaires et d'organismes comme la FCM pour trouver la meilleure façon de faire.

Manifestement, les chemins de fer existent depuis longtemps et, habituellement, les municipalités se développent autour des réseaux de chemin de fer existant. Il n'est pas facile d'envisager le déplacement d'une ligne ferroviaire qui traverse une municipalité parce qu'on y transporte les matières dangereuses. Ce n'est pas une solution facile, mais je pense que cela passe par une collaboration mutuelle, pour être honnête, et qu'une telle communication entre les parties est nécessaire pour arriver à...

M. Harold Albrecht: Il est à tout le moins encourageant de voir que la FCM et diverses administrations commencent à s'attaquer à cet enjeu.

Monsieur Bourdon.

M. Luc Bourdon (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): En fait, c'était une recommandation du rapport *Renforcer les liens*. Essayer de faire quelque chose à ce sujet était la recommandation 34, mais comme M. McDonald l'a indiqué, nous n'avions pas le pouvoir...

M. Harold Albrecht: Exactement.

M. Luc Bourdon: ... de forcer les municipalités à aviser les compagnies de chemin de fer. Toutefois, le groupe d'experts l'a reconnu.

M. Harold Albrecht: Au cours de la dernière année, environ, un des groupes avec lesquels j'ai travaillé est l'industrie de la chimie. Encore dans le rapport de la Bibliothèque du Parlement, je remarque que l'on indique que l'Association canadienne de l'industrie de la chimie a adopté le programme TransCAER. Il s'agit d'un volet de son programme de gestion responsable et selon la description des procédures qui m'a été présentée, cela me semble comme une façon très responsable d'aborder ce genre de questions. Je me demande si cela pourrait servir de modèle pour d'autres groupes qui voudraient adopter un tel programme. Vous pourriez parler de l'efficacité du programme TransCAER.

•(1635)

M. Gerard McDonald: Manifestement, le programme TransCAER est un excellent exemple à suivre. En fait, c'est ce que nous avons en tête lorsque nous avons préparé notre Ordre permanent sur l'échange d'informations.

Même si nous avons une capacité limitée de réglementer l'échange d'informations entre les municipalités et les compagnies ferroviaires, nous considérons que les parties elles-mêmes ont aussi la responsabilité de se tenir mutuellement informées et accueillons très favorablement tout programme qui favorise cette démarche.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci, monsieur le président. Je vous remercie tous d'être venus.

Je remarque que 0,002 % de 30 millions signifie 600 incidents graves par année. Cela semble beaucoup. On ne parle pas de 600 wagons. En réalité, il s'agit de 600 incidents, n'est-ce pas?

M. Gerard McDonald: Ce serait 600 incidents, que je ne qualifierais pas tous d'incidents graves.

M. Mike Sullivan: Par contre, c'est ce qui est indiqué dans votre document.

M. Gerard McDonald: Très bien.

M. Mike Sullivan: Pour donner suite aux propos de M. Albrecht, des dizaines de milliers de wagons de pétrole brut traversent ma circonscription chaque semaine, à 12 pieds des fenêtres des gens. L'an dernier, les sociétés ferroviaires ont rapproché les rails de ces fenêtres, de 12 pieds, et il n'y a rien que personne ne puisse faire, n'est-ce pas? C'est leur choix. Ils ont exproprié ces terres il y a un certain temps déjà.

En ce qui a trait aux expéditions de pétrole brut, il n'existe pas de plan d'intervention d'urgence pour le pétrole brut. Y en a-t-il pour le diluant contenu dans le pétrole brut?

Mme Marie-France Dagenais: Non, pas actuellement.

M. Mike Sullivan: Donc, ce n'est pas réellement du pétrole brut. C'est du pétrole brut mélangé à quelque chose qui brûle à très basse température.

Pourquoi n'y a-t-il pas de plan d'intervention d'urgence pour le pétrole brut contenant du diluant?

Mme Marie-France Dagenais: Lorsqu'il a été déterminé, après le déraillement de Mississauga, qu'un plan d'intervention d'urgence devrait être mis en place, l'un des critères que nous avons inclus dans la décision en matière de politique était de s'assurer que les sociétés ont l'expertise et les outils nécessaires lorsque les premiers intervenants ne sont pas équipés pour composer avec l'interaction des produits ou les conséquences d'un incident liées aux produits. Il a été déterminé que ces produits seraient visés par un plan d'intervention d'urgence ou qu'ils nécessiteraient un plan d'intervention d'urgence en raison du type de réaction ou des outils ou de l'équipement nécessaire.

L'exemple parfait, ce sont des matières radioactives. En cas d'incident, vous devez avoir l'équipement adéquat. C'est pourquoi il a été déterminé qu'un plan d'intervention d'urgence est nécessaire pour ce genre de produit et il a été décidé que le pétrole brut n'est pas un produit qui nécessite un plan d'intervention d'urgence.

Nous étudions maintenant le nouveau produit. Un groupe de travail est en place actuellement pour chercher à savoir si cette exigence devrait être incluse dans nos règlements.

M. Mike Sullivan: En ce qui concerne les wagons-citernes DOT-111A, je pense que vous avez indiqué qu'ils sont sécuritaires. Comment se fait-il que le Bureau de la sécurité des transports considère qu'ils ne le sont pas? Y a-t-il un conflit entre Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports?

Mme Marie-France Dagenais: La norme pour les DOT-111 a été établie en collaboration avec les fabricants, les producteurs, les organismes de réglementation, les utilisateurs finaux et les groupes de confiance. Ils ont établi que les DOT-111 convenaient au transport de certains types de matières dangereuses comme le pétrole brut. Voilà l'évaluation fondée sur les risques qui a été faite.

Je crois que certaines de ces normes sont appliquées dans des conditions de transport normal; ces wagons ont donc été jugés adéquats pour le transport du pétrole brut.

M. Mike Sullivan: Pour revenir à ma question, le Bureau de la sécurité des transports considère qu'ils ne sont pas sécuritaires et a fait savoir à maintes reprises qu'ils ne sont pas adéquats. En fait, nous réagissons parce que vous avez entrepris d'installer des boucliers protecteurs et d'autres dispositifs sur ces wagons pour les rendre conformes aux wagons récents. Pourquoi utilisons-nous toujours les wagons-citernes DOT-111A qui n'ont pas de boucliers protecteurs?

Mme Marie-France Dagenais: Je crois que cela fait partie de la façon dont cela fonctionne dans ce milieu. Ces wagons-citernes ont une longue durée de vie, soit de 40 à 50 ans. Ils ont pour la plupart été fabriqués aux États-Unis. Ils n'ont pas été fabriqués au Canada. Récemment, il y a une usine qui a commencé la fabrication des nouveaux wagons-citernes en fonction des nouvelles normes, mais ce n'est pas au Canada.

Le fait est que nous avons accepté la recommandation du BST. Ces trois ou quatre dernières années, nous avons travaillé à l'application des nouvelles exigences pour tous les wagons-citernes DOT-111.

Nous étions d'avis qu'ils étaient sécuritaires jusqu'à un certain point. Nous cherchons toujours à améliorer la sécurité. Si nous pouvons ajouter des exigences de façon à améliorer la sécurité, nous le faisons. C'est ce que nous faisons actuellement.

● (1640)

M. Mike Sullivan: Les habitants de ma conscription qui voient des dizaines de milliers de wagons passer tous les jours à 10 pieds de la fenêtre de leur chambre ne considèrent pas que les trains de ce genre — que le Bureau de la sécurité des transports qualifie de wagons non sécuritaires qui se déplacent à 50 milles à l'heure — sont très sécuritaires.

Y a-t-il moyen d'atteindre un juste milieu et de réduire la vitesse de ces engins à 10 milles à l'heure, par exemple, de façon à ce que l'on ne se retrouve pas avec un autre Lac-Mégantic s'il y a un accident?

Mme Marie-France Dagenais: Je sais qu'il y a des exigences liées à la vitesse, selon la proximité de certaines municipalités et de la densité, mais je pense que Luc est probablement plus au courant de ces règlements.

M. Luc Bourdon: Cela remonte au début des années 1980. Ces limites ont été fixées après l'accident de Mississauga. C'est ce qu'on appelait le concept de point de contrôle d'entrées. Il faudrait que je vérifie, mais si je me rappelle bien, dans les municipalités ayant une population entre 10 000 et 50 000 personnes, tant que le train fait l'objet d'une inspection avant son arrivée d'un secteur, il peut se déplacer à une vitesse en voie de 50 à 100 milles à l'heure. On parle d'un train qui a fait l'objet d'une inspection, c'est-à-dire soit une inspection mécanique, à l'aide d'un détecteur, soit une inspection effectuée par un employé ferroviaire accrédité. Le train pourrait traverser le secteur à 35 milles à l'heure.

Dans une région de plus de 100 000 habitants, le train devait être inspecté tout au plus à 20 milles de son entrée dans le secteur et

devait de nouveau être inspecté tous les 20 milles, soit par un procédé mécanique, soit par un employé ferroviaire accrédité. Dans un tel cas, la vitesse permise était de 35 milles à l'heure. Autrement, si l'on voulait éviter l'inspection, il fallait franchir ce point de contrôle d'entrées à 15 milles à l'heure.

M. Mike Sullivan: Ils ne sont pas inspectés?

M. Luc Bourdon: Non, non. Le CN a le plus important système de détection en voie en Amérique du Nord.

M. Mike Sullivan: Donc, on parle d'une inspection avec...

M. Luc Bourdon: Soit à l'aide d'un détecteur de boîtes chaudes et de pièces traînantes, soit par un employé; si l'on souhaite éviter cela, la vitesse est de 15 milles à l'heure.

Le président: Merci, monsieur Sullivan. Le temps est écoulé.

Monsieur Toet, vous avez cinq minutes.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais approfondir le sujet abordé par M. Albrecht au début. À la page 7 du document d'information de la Bibliothèque du Parlement que nous avons reçu, il y a un graphique très intéressant et je me demande si vous pourriez m'aider à comprendre la répartition.

En 2005, il y a eu environ 31 ou 32 déraillements en voie principale et sept accidents entraînant des fuites de marchandises dangereuses. En 2012, ces chiffres sont passés à environ six déraillements en voie principale et deux ou trois accidents entraînant des fuites de marchandises dangereuses. Donc, il y a eu moins de déraillements en voie principale en 2012 que le nombre d'accidents entraînant des fuites de marchandises dangereuses en 2005.

Je me demande simplement si l'un des fonctionnaires attribuerait ce changement à un facteur quelconque. À votre avis, pourquoi en est-il ainsi? Il s'agit d'une bonne tendance, manifestement, mais à quoi est-ce attribuable?

M. Gerard McDonald: Nous aimerions penser que nous avons joué un petit rôle à cet égard, mais nous ne sommes qu'un des joueurs du système. J'ai l'impression qu'il y a sans doute un accent plus marqué sur la sécurité. Il est à espérer que le fait d'avoir mis en place des systèmes de gestion de la sécurité a répandu une culture de sécurité dans la société. Je pense que les entreprises comprennent que la sécurité est tout simplement bonne sur le plan des affaires.

M. Lawrence Toet: Lorsque vous parlez d'un accent plus marqué sur la sécurité, est-ce du point de vue de Transports Canada, ou dites-vous que cela touche aussi l'ensemble des entreprises?

M. Gerard McDonald: Les entreprises portent maintenant une plus grande attention à la sécurité que dans le passé. De toute évidence, nous avons observé un changement marqué dans la culture, probablement après l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Au milieu des années 2000, il y a eu une série d'accidents qui ont suscité beaucoup d'inquiétude.

Par la suite, nous nous sommes davantage concentrés sur les systèmes de gestion de la sécurité. L'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire a eu lieu; je pense que les sociétés ferroviaires ont pris bonne note qu'il était alors dans leurs meilleurs intérêts d'améliorer aussi leur rendement en matière de sécurité.

•(1645)

M. Lawrence Toet: Monsieur McDonald, dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit qu'une classification appropriée était un facteur clé. Je pense que Mme Dagenais a fait le même commentaire au début de son exposé. Quelles sont les méthodes employées par Transports Canada pour s'assurer que les entreprises classent les marchandises de façon adéquate? Si ce facteur est si important, il s'agit manifestement d'un facteur que Transports Canada doit examiner en tout temps aussi.

Mme Marie-France Dagenais: Nous avons recours aux inspections. Chaque fois que nous visitons une installation — un expéditeur, devrais-je dire, parce que la classification adéquate relève de l'expéditeur et de l'importateur —, nous procédons à une inspection. Nous avons des chimistes. En fait, mes conseillers du CANUTEC ont une formation en chimie; ils peuvent donc étudier la façon dont les analyses sont menées.

Les analyses sont réalisées conformément aux recommandations de l'ONU. Cela fait partie de nos règlements. Tout est inclus dans la partie II de nos règlements. On y indique de façon très précise de quelle façon les analyses peuvent et devraient être faites en fonction des recommandations des Nations Unies en matière d'analyse et de classification adéquates.

M. Lawrence Toet: Que se passe-t-il si vous découvrez que quelqu'un a mal classé ou mal étiqueté un produit?

Mme Marie-France Dagenais: Nous disposons de mécanismes d'application: nous pouvons donner des contraventions, nous pouvons donner des directives pour que l'on corrige le problème de non-conformité et nous pouvons aussi tenter des poursuites.

M. Lawrence Toet: Il y a donc des sanctions financières et des sanctions juridiques?

Mme Marie-France Dagenais: Il y a des sanctions financières.

M. Lawrence Toet: Pouvez-vous nous dire combien d'entreprises ont reçu de telles sanctions ces dernières années?

Mme Marie-France Dagenais: Ces deux ou trois dernières années, nous n'avons pas constaté beaucoup de problèmes liés à la classification.

Je crois que le pétrole brut présente un problème distinct parce qu'il est extrait du sol. C'est un produit naturel, en quelque sorte; ce n'est pas comme la classification du chlore. Voilà pourquoi nous avons décidé d'axer davantage nos inspections sur la classification du pétrole brut.

M. Lawrence Toet: Vous dites qu'il n'y a pas eu beaucoup de cas, mais si les entreprises ont été frappées de sanctions, est-ce quelque chose que le public saurait? Cette information est-elle connue du public?

Mme Marie-France Dagenais: Cela fait partie du système judiciaire. Lorsque des accusations ont été portées et qu'il y a une déclaration de culpabilité, le résultat est du domaine public.

M. Lawrence Toet: Pouvez-vous me donner une idée, par mode de transport — maritime, aérien ou ferroviaire —, des secteurs qui ont reçu des sanctions?

Mme Marie-France Dagenais: Au cours de la dernière année, nous avons donné environ 50 contraventions en vertu de la Loi sur les contraventions. Pour ce qui est des poursuites, c'est un processus plus long. Au cours des deux ou trois dernières années, il y en a eu cinq par année, environ.

Comme je l'ai indiqué, cela dépend du type d'infraction. Habituellement, nous entendons des poursuites lorsqu'il y a des

décès ou des blessures. Nous le faisons surtout lorsque les mesures de confinement ne sont pas adéquates, parce que nous croyons que la classification est importante. Si les mesures de confinement ne sont pas adéquates, c'est une infraction majeure, car cela signifie que le transport en soi sera dangereux.

M. Lawrence Toet: Cependant, vous ne pouvez pas me donner une idée des modes de transport qui ont été visés par ces sanctions?

Mme Marie-France Dagenais: Je ne peux pas le faire maintenant, mais je peux vous revenir là-dessus, si vous voulez.

M. Lawrence Toet: Oui, j'aimerais bien recevoir ces renseignements.

Le président: Je dois vous interrompre ici, monsieur Toet.

Nous passons à Mme Boutin-Sweet.

[Français]

Mme Marjolaine Boutin-Sweet (Hochelaga, NPD): Merci, monsieur le président.

Ma circonscription est celle d'Hochelaga, à Montréal, où se trouve le port de Montréal. Ce port est tellement grand qu'il s'étend sur trois circonscriptions. Hier soir, la directrice du port me disait qu'il s'agissait du plus grand port intérieur du monde occidental. Il y en a un qui est plus grand. Il est apparemment en Asie.

Il y a des camions, des bateaux et des trains qui arrivent au grand port de Montréal, qui est d'ailleurs en croissance. Ils peuvent tous rester sur place pendant quelques jours, selon la marchandise qu'ils transportent.

Après l'accident de Lac-Mégantic, les citoyens qui voient tout ça arriver ont certaines craintes. Ils savent qu'aujourd'hui, on va parler de ça. Quels sont les enjeux importants liés à un grand port intermodal? Que puis-je leur répondre? Je les comprends d'avoir ces craintes, car j'ai été touchée par le déraillement de Mississauga. J'ai été évacuée pendant deux semaines. Nous avons été chanceux parce que nous n'avons eu qu'à être évacués. Que dois-je répondre aux citoyens? Quels sont les principaux enjeux pour un tel endroit où il y a autant d'activités aussi diverses et où plusieurs matières dangereuses sont en cause?

•(1650)

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Monsieur le président, je vais répondre à la question de façon plutôt générale, parce que je ne connais pas les particularités du port de Montréal. Mon collègue pourra peut-être apporter des nuances à ma réponse.

En ce qui a trait à la sécurité des ports, le gouvernement du Canada a investi beaucoup d'argent pour promouvoir et augmenter la sécurité au sein de notre réseau portuaire. Donc, un port comme celui de Montréal devait est entouré d'une clôture de sécurité et tout ce qui se trouve dans ce périmètre serait protégé par cette clôture de sécurité. Le gouvernement a aussi investi un montant important ces dernières années pour aider les ports à installer des choses comme des caméras de surveillance pour assurer une surveillance constante des biens entreposés sur les lieux. De plus, nous avons recours aux inspections ordinaires pour le transbordement de toute marchandise dangereuse qui pourrait arriver au port. Ces marchandises feront l'objet d'une inspection en vertu du Programme de transport des marchandises dangereuses.

Mon collègue, M. Kennedy, a peut-être quelque chose à ajouter à ce sujet.

M. Scott Kennedy (directeur exécutif, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux, ministère des Transports): Merci beaucoup.

Dans un port comme celui de Montréal, ou dans tout autre port important du monde, bien entendu, le Code maritime international des marchandises dangereuses est en vigueur. Il s'agit d'un ensemble uniforme de règles qui s'applique à l'expédition des marchandises dangereuses emballées, et ce, partout dans le monde. Dans un port comme celui de Montréal, nous avons des inspecteurs qui procèdent à des vérifications aléatoires des conteneurs. Si des lacunes sont constatées, il est fréquent que l'on demande que le conteneur soit isolé et que le consignataire ou l'expéditeur reçoivent la directive de remballer la marchandise dans le conteneur, ce qui entraîne souvent des retards. En fait, il s'agit d'une sanction plutôt importante même si elle n'est pas d'ordre financier. Lorsqu'un conteneur est retardé et n'est pas expédié, cela constitue une sanction sévère.

Cela s'applique aussi à la marine canadienne, qui doit se conformer à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses ainsi qu'au Code maritime international des marchandises dangereuses.

En ce qui a trait aux marchandises dangereuses emballées, il y a eu très peu d'incidents dans le secteur maritime, au point d'avoir de la difficulté à penser à un cas précis.

[Français]

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: J'ai un commentaire à faire sur la clôture que vous avez mentionnée. Il y a le fleuve Saint-Laurent, les bateaux, les conteneurs et les trains. On voit au travers de la clôture puisqu'elle est en broche. La rue Notre-Dame est juste à côté et il y a des maisons. La clôture n'offre pas beaucoup de protection.

Les dirigeants du port sont-ils mis au courant de la catégorie de marchandises dangereuses qui arrivent au port de Montréal, du temps qu'elles y resteront, etc.?

[Traduction]

M. Scott Kennedy: Absolument. Dans des ports comme le port de Montréal, lorsqu'il y a des marchandises dangereuses qui pourraient avoir une incidence sur les résidences du voisinage et des choses genre, le ministère des Ressources naturelles procède à des évaluations des risques que l'on appelle des évaluations des risques des limites d'explosion. Ces évaluations visent à déterminer la proximité des résidences et des zones peuplées par rapport aux installations portuaires, aux matières dangereuses qui pourraient y être entreposées et aux zones d'entreposage. Souvent, ces marchandises sont entreposées dans des secteurs précis du port et, en fait, dans certains ports, certaines marchandises dangereuses ne sont même pas autorisées.

[Français]

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Je ne sais pas si vous parlez des dangers en général, mais je vous parle de quelque chose de particulier. Les dirigeants du port sont-ils au courant que jeudi, par exemple, un train arrivera avec à son bord telle marchandise et qu'il y restera pendant deux jours? Savent-ils quelle sorte de marchandises il contient et ce qu'il faut faire en cas d'incident?

[Traduction]

M. Scott Kennedy: Tout à fait. Les marchandises dangereuses doivent être accompagnées d'un document d'expédition, que l'on reçoit longtemps d'avance. Lorsque les navires arrivent, nous savons déjà quelles marchandises dangereuses ils transportent. À l'arrivée, toute marchandise dangereuse est habituellement placée dans une zone précise du port réservée à cette fin. La procédure est la même

en vertu du Code maritime international des marchandises dangereuses et d'autres règlements de ce genre.

Donc, précisément, il y a effectivement des zones réservées aux marchandises dangereuses et la documentation est fournie avant l'arrivée du chargement.

• (1655)

[Français]

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Vous m'avez parlé des bateaux. Est-ce la même chose pour les marchandises qui arrivent par train ou par camion?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Oui. Les autorités portuaires sont au courant des marchandises qui y sont transportées. Des documents confirment ce qui entre au port, et les autorités vérifient que les marchandises reçues correspondent bel et bien à ce qui se trouve dans lesdits documents.

Le président: Votre temps est écoulé.

Madame Young, vous avez cinq minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Merci encore une fois de votre présence.

J'ai remarqué que vous avez fait preuve d'une grande patience dans vos réponses. Pourrions-nous également aborder la sécurité maritime et aérienne? Nous avons abondamment parlé de la sécurité ferroviaire, et c'est approprié, mais nous pourrions passer à un autre sujet et voir que nous avons un rapport exhaustif concernant le SGS.

Vous avez énormément parlé du SGS en ce qui concerne le transport ferroviaire. Pourriez-vous maintenant nous expliquer — et je crois que nous l'avons brièvement abordé — ce qui se passe du côté du transport maritime et aérien?

Mme Marie-France Dagenais: Je peux aborder le transport des marchandises dangereuses par la voie aérienne. Comme on l'a expliqué plus tôt, les transporteurs ont bel et bien un SGS en place avec une composante qui traite des marchandises dangereuses.

Dans le cadre du programme de transport des marchandises dangereuses, nous procédons à des inspections ciblées des expéditeurs et des transporteurs. Nous inspectons les marchandises en prévision de leur transport par la voie des airs, parce qu'il faut comprendre que souvent les paquets sont d'abord transportés par camion avant d'être placés à bord d'un avion. C'est donc là que nous réalisons les inspections. C'est à ce moment que les gens de la Direction de l'aviation civile, dont le directeur général, Martin Eley, est venu témoigner lundi devant votre comité, examineront le système de gestion de la sécurité d'Air Canada, par exemple, et s'assureront que l'entreprise a la composante adéquate en place. Nous réalisons les inspections ciblées au lieu d'origine pour ce qui est du transport aérien.

M. Scott Kennedy: Quant au transport maritime, il y a en fait trois mesures de protection pour les navires canadiens. Nous avons bien entendu la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et son règlement; le Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement; et le Code international du transport maritime des marchandises dangereuses. Ces trois documents réglementent le transport maritime.

Mme Wai Young: D'après vous, les codes internationaux sont-ils plus rigoureux que les codes canadiens? Où nous situons-nous par rapport à ces codes?

Mme Marie-France Dagenais: En fait, dans le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, nous faisons référence au code international. Bref, ils sont en gros équivalents. Il arrive que nous ajoutons des exigences. D'un autre côté, nous essayons d'éviter de le faire, parce que cela rend tout simplement plus difficile le transport international. Nous essayons toujours de suivre les codes internationaux, et nous faisons référence aux codes internationaux des divers moyens de transport.

Mme Wai Young: Donc, ce que vous nous dites, c'est en gros que les codes réglementant le transport ferroviaire, aérien et maritime satisfont ou correspondent aux normes internationales, n'est-ce pas?

Mme Marie-France Dagenais: C'est vrai dans le cas du transport maritime et aérien, mais il n'y a pas de code pour le transport ferroviaire.

Mme Wai Young: D'accord. J'essaie seulement de dire aux fins du compte rendu que les codes pour les trois moyens de transport satisfont aux normes internationales.

Mme Marie-France Dagenais: Oui. Désolé.

Mme Wai Young: D'accord. J'ai trouvé très intéressant qu'au sujet de la sécurité M. Bourdon ait dit examiner les rails, les roues, et tout le reste, à savoir les mécanismes des trains, je présume, et que vous ayez parlé des contenants, madame Dagenais. Comment les deux systèmes d'inspection de la sécurité se recourent-ils? Si une personne inspecte seulement les trains et qu'une autre se concentre seulement sur les contenants et leur contenu, comment les systèmes se recourent-ils? Est-ce que la tragédie de Lac-Mégantic est survenue, parce que les deux systèmes ne se recourent pas?

M. Luc Bourdon: Dans certaines régions, nous avons choisi des gens qui avaient de l'expérience dans l'inspection de wagons et nous les avons formés pour que ces inspecteurs du TMD puissent accomplir les deux tâches. Cela permet d'éviter la situation suivante: nous avons un inspecteur qui s'occupe seulement des organes de roulement du wagon et un autre inspecteur qui s'occupe de la citerne, mais ce dernier ne se présente pas — ou le contraire, soit d'avoir une personne qui inspecte la citerne, mais pas les organes de roulement.

Dans beaucoup de régions, nous essayons d'intégrer les deux fonctions pour avoir des employés capables d'effectuer les deux inspections.

• (1700)

Mme Wai Young: Les inspecteurs font-ils les deux, ou sont-ils intégrés de sorte qu'ils réalisent les inspections ponctuelles en fonction de leur domaine d'expertise, le cas échéant? Comment cela fonctionne-t-il exactement?

M. Luc Bourdon: Il est normalement un peu plus facile de prendre une personne qui a déjà de l'expérience dans le domaine ferroviaire et de lui donner la formation pour être inspecteur du TMD, parce qu'il faut environ 8 000 heures d'apprentissage pour être inspecteur de wagons, et c'est généralement ce qu'on retrouve dans l'industrie ferroviaire.

Le groupe de Marie-France leur donnera la formation pour être inspecteurs du TMD.

Dans d'autres régions, les gens peuvent travailler en équipe.

Mme Wai Young: Est-ce un aspect que vous avez à l'oeil? Comme vous le savez, les employés fédéraux vieillissent. Quelles mesures prenez-vous pour, notamment, remplacer les inspecteurs et en former de nouveau?

M. Gerard McDonald: Nous surveillons constamment le niveau d'emploi dans notre inspectorat. Nous nous assurons d'avoir un

niveau stable et d'avoir suffisamment d'inspecteurs pour réaliser l'inspection prévue axée sur les risques pour l'année.

Nous avons des initiatives en vue d'encourager les gens à se joindre à l'inspectorat et des programmes de dotation complets. Je sais qu'en ce qui concerne le transport maritime nous venons tout juste de compléter un processus de dotation collective; nous avons environ 300 demandes en vue d'engager de nouveaux inspecteurs. C'est évidemment un processus continu. Avec un effectif aussi grand, nous devons nous assurer de constamment remplacer ceux qui partent à la retraite ou qui passent à autre chose.

Le président: Madame Young, votre temps est écoulé.

Monsieur Braid, vous avez les cinq dernières minutes.

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

Merci aux gens du ministère de leur présence.

Dans votre exposé, quelqu'un a mentionné que les normes concernant les wagons-citernes sont mises à jour tous les cinq ans. Quand la prochaine révision aura-t-elle lieu?

Mme Marie-France Dagenais: Comme je l'ai mentionné, la dernière version de la norme entrera en vigueur ou sera publiée en décembre. Cette norme révisée inclura en gros des exigences pour l'utilisation d'un acier plus épais et l'installation de protection supplémentaire et de boucliers protecteurs. Nous collaborons déjà avec nos homologues américains, les fabricants, les producteurs et les groupes d'intérêt en vue d'examiner une nouvelle version des wagons.

Une rencontre est en fait prévue en janvier. Nous nous rencontrons deux fois par année pour examiner les diverses composantes et trouver des manières d'améliorer les normes. Comme je l'ai dit, le processus est axé sur le consensus. Donc, cela prend parfois plus de temps, mais nous essayons de compléter le tout en quatre ou cinq ans.

M. Peter Braid: S'agit-il d'un consensus avec les divers intervenants ou avec les Américains ou les deux?

Mme Marie-France Dagenais: Avec tout le monde.

M. Peter Braid: D'accord. Les États-Unis suivent-ils le même cycle quinquennal?

Mme Marie-France Dagenais: Ils suivent le même cycle quinquennal. Pour l'instant, nous avons prévu des rencontres avec les autorités américaines dans le but précis de nous assurer de réaliser des progrès en ce qui a trait à l'élaboration de la nouvelle norme.

M. Peter Braid: Des consultations ont-elles lieu entre ces périodes de cinq ans? Compte tenu de l'augmentation du transport ferroviaire, je me demande si un cycle quinquennal est adéquat.

Mme Marie-France Dagenais: Cela pourrait changer. Nous collaborons avec nos homologues américains. La façon de faire aux États-Unis est différente; ils présentent un préavis de projet de réglementation, ce qui a été fait cet automne. L'Association of American Railroads a présenté ses commentaires, et nous collaborons avec eux en vue d'examiner les propositions et les recherches qui pourraient être menées pour nous assurer que la nouvelle génération de wagons-citernes répond aux exigences en matière de sécurité en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.

M. Peter Braid: Merci de cette précision.

Notre ministre des Transports a très clairement affirmé qu'elle veut que le régime de sécurité ferroviaire ressemble au « système de sécurité des pétroliers de calibre mondial. » Pourriez-vous nous donner plus de détails à cet égard?

M. Gerard McDonald: En ce qui concerne le système de sécurité des pétroliers de calibre mondial, nous considérons que tout régime de prévention et d'intervention qui se respecte devrait avoir trois éléments. Tout d'abord, il y a la prévention. On ne veut pas qu'il y ait d'accidents. Donc, qu'est-ce que l'organisation ou le gouvernement peut faire pour s'assurer que rien n'arrive? Cela inclut une réglementation plus efficace, des inspections plus efficaces et d'autres méthodes de surveillance. Par exemple, dans le secteur du transport maritime, nous surveillons du haut des airs les déversements d'hydrocarbures.

Ensuite, il y a l'intervention. Si un accident a le malheur de survenir, comment pouvons-nous nous assurer que les secours sont prêts, qu'ils se trouvent à une distance raisonnable pour changer la donne et qu'ils disposent des bons renseignements en vue de pouvoir réagir efficacement à tout type d'accident qui pourrait se produire?

Le troisième élément de ce que nous appelons un régime de calibre mondial concerne la responsabilité et l'indemnisation. Que Dieu nous en garde, mais si un accident survient, comment pouvons-nous nous assurer que ceux qui sont touchés sont bel et bien indemnisés pour ce qui s'est produit? Notre principe de base est que le pollueur devrait payer les pots cassés. Ce n'est pas aux contribuables d'en assumer la facture. Les exportateurs ou les transporteurs des marchandises devraient être tenus responsables de ce qui s'est produit.

• (1705)

M. Peter Braid: Lorsque vous dites que les pollueurs devraient payer les pots cassés, cela se ferait-il par l'entremise d'une assurance responsabilité civile ou d'amendes?

M. Gerard McDonald: Encore une fois, cela varie d'un moyen de transport à l'autre, mais comme le gouvernement l'a mentionné dans le discours du Trône, il s'agit d'un aspect du transport ferroviaire qu'il souhaite évidemment examiner. Cela peut se faire de diverses façons: une assurance, des fonds, etc.

M. Peter Braid: Dans le même ordre d'idées, à la page 9 de votre présentation, vous mentionnez que plusieurs outils sont utilisés pour appliquer la loi, y compris l'émission de directives pour corriger la non-conformité. Il est écrit que « ces directives comprennent la sensibilisation du public, les détentions, les contraventions et les poursuites en justice. »

Pourriez-vous nous donner plus de détails au sujet de ces divers mécanismes d'application de la loi?

Mme Marie-France Dagenais: Dans le programme, nous avons un indice de gravité. La non-conformité peut prendre diverses formes, y compris l'absence de certains renseignements dans un document d'expédition ou l'absence d'une plaque sur l'utilisation des contenants. Par exemple, aux termes du règlement, il faut une plaque de chaque côté des contenants. S'il en manque une, c'est non conforme: des lacunes dans la formation de vos employés.

Les outils varient en fonction du type de non-conformité. Si c'est très grave, cela peut mener à une poursuite en justice. À l'opposé, si c'est sans gravité, on peut émettre une directive pour demander à l'entreprise de corriger la non-conformité, d'arrêter de faire quelque chose ou de faire quelque chose. Il s'agit de directives. Ensuite, on peut donner des contraventions en vertu de la Loi sur les contraventions, si nous considérons qu'il y a eu infraction et qu'un

outil serait nécessaire en vue de nous assurer que l'entreprise se conforme à l'avenir au règlement.

M. Peter Braid: Au sujet de la sensibilisation...

Le président: Soyez très bref, monsieur Braid.

M. Peter Braid: Comment sensibilisez-vous le public?

Mme Marie-France Dagenais: Nous avons différents outils. Nous avons une publication. Nous avons des bulletins d'application de la loi. Nous distribuons aux joueurs de l'industrie ce qui se trouve sur notre site Web. Nous assistons aux réunions des associations. Nous utilisons beaucoup d'outils en vue de nous assurer que notre travail...

Le président: Merci.

Voilà qui conclut la première série. Comme nous en avons le temps, chaque parti aura cinq minutes.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Plus tôt, vous avez dit que la Loi sur le transport des marchandises dangereuses ne s'applique pas au pétrole brut. Prévoyez-vous y remédier? C'est quelque peu surprenant. Je crois que la loi date de 1992. Est-ce la raison pour laquelle elle n'a pas été mise à jour?

M. Gerard McDonald: Nous examinons continuellement ce qui fait l'objet d'un plan d'intervention d'urgence. À mesure que nous avons de nouveaux renseignements, nous regardons les marchandises qui devraient faire l'objet d'un tel plan. Compte tenu de la tragédie de Lac-Mégantic et des inquiétudes concernant certains types de pétrole brut, comme le pétrole de la formation de Bakken, nous nous pencherons sur cette question.

Mme Olivia Chow: Avez-vous un échéancier ou savez-vous quand une telle modification pourrait être apportée? Par exemple, vous examinez l'ajout d'enregistreurs vidéo à bord des locomotives depuis 13 ans, et ce n'est toujours pas obligatoire. Donc, vous pourriez passer la prochaine décennie à examiner l'ajout du pétrole brut à la liste des marchandises dangereuses.

Vous êtes-vous fixé un échéancier pour prendre une telle décision?

• (1710)

M. Gerard McDonald: Nous aborderons cette question et d'autres modifications réglementaires au cours de la prochaine année; nous mettons les bouchées doubles.

Mme Olivia Chow: Les Canadiens devraient-ils s'attendre à une nouvelle Loi sur le transport des marchandises dangereuses en 2015 ou...?

M. Gerard McDonald: Non. Nous ne prévoyons pas... même si je ne peux pas exclure cette possibilité. La décision d'adopter une nouvelle loi ne me revient pas. Nous étudions actuellement des solutions de nature réglementaire dans le cadre de la présente loi.

Mme Olivia Chow: D'accord. Par contre, il vous faudra tout de même au moins un an pour prendre une telle décision, n'est-ce pas?

M. Gerard McDonald: Évidemment, avant de modifier un règlement, nous avons l'obligation de consulter ceux que cela pourrait toucher en vue d'en évaluer les potentiels avantages et coûts et de donner suffisamment de temps aux Canadiens pour étudier les modifications réglementaires proposées. Cela prend un certain temps. Nous essayons de raccourcir le plus possible l'échéancier, mais nous avons en fait des obligations à respecter en vue de présenter un règlement.

Mme Olivia Chow: Depuis quand examinez-vous si le pétrole brut devrait être ajouté à la liste? Cela fait-il seulement six mois ou quelques années?

M. Gerard McDonald: Non. C'est principalement depuis la tragédie de Lac-Mégantic que nous regardons si le pétrole brut devrait faire l'objet d'un plan d'intervention d'urgence.

Mme Olivia Chow: Selon la dernière réponse au sujet des wagons-citernes DOT-111, ils ont une durée de vie d'au moins 40 ans et ils sont fabriqués aux États-Unis; il n'y a absolument aucun plan en vue d'éliminer progressivement les anciens wagons-citernes DOT-111. Savez-vous quand vous voudriez les éliminer progressivement?

M. Gerard McDonald: Cela fait partie de nos consultations avec nos homologues américains. Comme vous êtes à même de le comprendre, ces wagons circulent partout en Amérique du Nord. Il nous serait donc très difficile de régler unilatéralement leur élimination progressive, mais ce point et l'élaboration de la nouvelle norme font partie des éléments dont nous discutons. Comme Mme Dagenais l'a souligné, l'un des autres aspects est de déterminer ce que serait une période raisonnable en vue d'éliminer progressivement les anciens wagons-citernes et si nous devons restreindre ce qu'ils peuvent transporter, si certains de ces anciens wagons-citernes restent en circulation?

Mme Olivia Chow: Le Bureau de la sécurité des transports a fait des recommandations et signale ce problème depuis des années. Ce n'est rien de nouveau. Les wagons-citernes DOT-111 se percent très facilement, parce que leurs parois sont peu épaisses.

Vous discutez avec vos homologues américains depuis des années. Combien de temps vous faudra-t-il encore pour arriver à une décision à cet égard et adopter un plan en vue de les éliminer progressivement? Les dernières recommandations du Bureau de la sécurité des transports datent d'au moins cinq ou six ans. Les autorités ont sonné l'alarme à ce sujet.

M. Gerard McDonald: En effet. Une nouvelle norme a été élaborée. Comme Mme Dagenais l'a souligné, elle entrera en vigueur. Même si les fabricants de wagons-citernes se conforment déjà à cette norme, elle devrait entrer en vigueur d'ici deux ou trois semaines.

Mme Olivia Chow: Non. Je parle des anciens wagons, soit les wagons qui ne respectent pas les exigences. Dans 70 % des cas, on utilise des wagons-citernes DOT-111 pour transporter des marchandises.

M. Gerard McDonald: Je ne me souviens plus des termes exacts des recommandations du Bureau de la sécurité des transports, mais je crois qu'elles visaient l'élaboration d'une nouvelle norme concernant les wagons-citernes DOT-111. Comme je l'ai dit plus tôt, nous l'avons fait, et nous examinons actuellement la génération qui suivra cette norme.

Nous essayons constamment de les améliorer d'une version à l'autre. Cela étant dit, nous déterminerons avec nos homologues américains si nous devrions aller de l'avant avec l'élimination progressive accélérée des anciens wagons-citernes DOT-111.

•(1715)

Mme Olivia Chow: Je suis désolée, mais les recommandations du Bureau de la sécurité des transports ne concernent ni les nouveaux wagons, ni les normes. Elles portent sur les anciens wagons-citernes, ceux qui sont utilisés à l'heure actuelle, et on en discute depuis longtemps.

Poursuivons.

Le président: Monsieur McGuinty, vous avez cinq minutes.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Monsieur McDonald, puis-je revenir sur votre témoignage de lundi? On vous avait posé une question sur les capacités du ministère.

Voici ce que vous avez répondu à ce sujet:

... même si les budgets de Transports Canada ont été réduits, ces dernières années, lorsque Transports Canada a mis en oeuvre ses plans de réduction du déficit, nous avons fait bien attention de ne toucher à aucune des ressources affectées à l'inspection, au ministère.

Je crois que vous pouvez constater que le niveau d'inspection n'a pas diminué, au ministère. En fait, dans certains secteurs, en ce qui concerne la sécurité ferroviaire en particulier, le nombre des inspections a augmenté.

Maintenez-vous toujours vos propos dans la foulée du rapport publié hier?

M. Gerard McDonald: Oui.

M. David McGuinty: D'après nos recherches, vous avez un cycle de vérification de trois ans. C'est bien ça?

M. Gerard McDonald: C'était le plan à l'origine, oui.

M. David McGuinty: Par exemple, au cours de la période de trois ans qui s'est terminée le 31 mars 2012, combien d'évaluations ont-elles été réalisées?

M. Gerard McDonald: Monsieur Bourdon pourrait...

M. Luc Bourdon: Environ huit.

M. David McGuinty: Et quel pourcentage cela représente-t-il, par rapport à ce que votre propre politique exige?

M. Luc Bourdon: Quand nous avons établi cette cible, nous pensions que nous pourrions y arriver au cours de cycle de trois ans. Nous avons aussi essayé de ne pas réduire le nombre d'inspections que nous réalisons. Par exemple, cette année, nous prévoyons 10 vérifications pour 10 chemins de fer différents, ce qui équivaut au tiers de l'industrie.

Cependant, nous avons dû nous rendre à l'évidence qu'il faudrait beaucoup plus de ressources que nous l'envisagions pour mener des vérifications complètes. Chez nos collègues de l'aviation, le cycle est de cinq ans.

M. David McGuinty: Je vais vous poser ma question de nouveau. Quel pourcentage des vérifications avez-vous réalisé, d'après vos propres cibles pour les trois exercices?

M. Luc Bourdon: Selon le BVG, nous en avons réalisé 26 %.

M. David McGuinty: Le quart.

M. Luc Bourdon: Le quart, oui.

M. David McGuinty: Le quart des vérifications que vous comptiez...

M. Luc Bourdon: Nous pensions pouvoir les faire. À l'époque, nous étions convaincus de pouvoir toutes les faire.

M. David McGuinty: Donc, d'après vos propres prévisions, vous avez réalisé le quart de ce que vous comptiez faire, mais j'entends le SMA du ministère dire qu'il n'y a pas de problème de capacité. Est-ce qu'il y a un problème de capacité? Qu'est-ce que les Canadiens doivent comprendre, quand ils entendent qu'on n'atteint que le quart de l'objectif relatif aux vérifications?

M. Gerard McDonald: Comme M. Bourdon a essayé de l'expliquer, nous pensions initialement que nous pourrions faire les vérifications sur une période de trois ans. Comme nous l'avons expliqué lundi, notre programme de surveillance comporte des évaluations et des inspections, et il y a une combinaison de cela.

M. David McGuinty: Pourquoi auriez-vous planifié de réaliser autant de vérifications de plus, pour n'en faire que 25 %? Quand vous vous êtes arrangés pour en faire bien plus, ne vous êtes-vous pas fondés sur les faits, les prévisions techniques, les besoins, la sécurité?

M. Gerard McDonald: Oui, et d'après nos estimations du risque dans le système, et de ce qu'il fallait pour nous donner une certaine confiance concernant la sécurité...

M. David McGuinty: Tout à fait.

Mr. Gerard McDonald: ... nous estimions à ce moment-là que le nombre initial de vérifications prévues dépassait probablement ce qui était nécessaire.

M. David McGuinty: Ça dépassait ce qui était nécessaire pour assurer la sécurité des Canadiens et la sécurité du système. C'est ce que vous dites maintenant?

M. Gerard McDonald: Ce que nous disons, c'est que nous avons ajusté notre niveau de vérification en fonction de ce que nous avons estimé nécessaire de notre part pour garantir la sécurité du système.

Le président: D'accord.

Vous invoquez le Règlement, monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Monsieur le président, je ne veux offenser personne, mais j'écoute les questions, et nous revenons sur la question de la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité. Il ne parle pas des vérifications ou des inspections liées au transport de matières dangereuses. Je pense qu'il faut faire la distinction, monsieur le président.

M. David McGuinty: Monsieur le président, c'est exactement de cela que nous parlons. Les témoins pourraient aider mon collègue à comprendre que, quand nous parlons de la vérification des systèmes de gestion de la sécurité, nous parlons aussi du transport des matières dangereuses.

• (1720)

M. Jeff Watson: Ce n'est qu'un élément particulier des systèmes de gestion de la sécurité. Les statistiques que soulève mon collègue de l'autre côté sont liées à l'évaluation d'un ensemble de systèmes de gestion de la sécurité. Elles ne sont pas nécessairement pertinentes en ce qui concerne le sujet qui nous intéresse.

M. David McGuinty: Monsieur le président, permettez-moi de poser une question aux témoins. Est-ce que Via Rail transporte des matières dangereuses?

M. Gerard McDonald: Tout carburant à bord en serait, d'après moi.

M. David McGuinty: Donc, en ce qui concerne les matières dangereuses que la compagnie transporte... parce que j'en arrive à la conclusion qu'elle en transporte... Vous semblez indiquer que...

M. Gerard McDonald: Il y a du carburant à bord, ce qui fait partie des matières dangereuses. Ce ne serait probablement pas considéré comme quelque chose qui présente un risque assez important pour intéresser nos gens des matières dangereuses.

Mme Marie-France Dagenais: Quand on utilise du carburant pour faire fonctionner le moteur, cela ne relève pas du Règlement sur le transport des matières dangereuses.

M. David McGuinty: Donc, le règlement ne couvre pas cela.

Mme Marie-France Dagenais: Ce n'est pas réglementé.

M. David McGuinty: Ça ne l'est pas du tout en vertu de la Loi sur le transport des matières dangereuses?

Mme Marie-France Dagenais: Pas si c'est du carburant qui sert à faire fonctionner le moteur. Cela fait partie du moteur.

M. David McGuinty: D'accord.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur McGuinty.

Monsieur Watson, vous avez cinq minutes.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Je vais aborder la question des nouveaux wagons. Je ne suis pas un ingénieur capable de concevoir des wagons, mais je présume qu'il y a des contraintes. Si vous augmentez l'épaisseur, vous ajoutez du poids au wagon. Par exemple, en ce qui concerne les nouveaux DOT-111 — en réalité, les vieux aussi —, quelle latitude est possible, pour en augmenter l'épaisseur de l'enveloppe avant que le poids fasse problème du point de vue des rails et de l'assiette des rails? Je présume que la tolérance est plutôt faible. Autrement dit, ce que je veux, c'est qu'on me dise quelles sont les possibilités d'améliorer la sécurité des wagons, compte tenu des contraintes relatives au poids.

M. Gerard McDonald: Je dirais que les détails techniques de cette nature dépassent notre expertise, monsieur le président. Il suffit cependant de dire que, pour concevoir un wagon, quel qu'il soit, il faut tenir compte de très nombreux facteurs dont tous sont soumis à une évaluation au moment de déterminer si la sécurité s'en trouve améliorée, et si l'amélioration de la sécurité se fait, en réalité, au détriment d'un autre aspect.

M. Jeff Watson: Eh bien, j'ajouterais à cela que, si vous augmentez l'épaisseur de l'enveloppe d'un wagon, vous risquez d'en réduire la capacité de transport d'un produit dangereux particulier, par exemple, pour compenser l'augmentation de l'épaisseur. Cela pourrait allonger le train également, n'est-ce pas? Si une entreprise s'est engagée à transporter une certaine quantité de produits dangereux, elle pourrait ajouter des wagons au train. Ce que j'essaie de dire, c'est que si l'on opte pour des wagons dont l'enveloppe est plus épaisse, mais dont la capacité est moindre, le train pourrait être plus long. Est-ce bien cela?

M. Gerard McDonald: C'est possible, oui.

M. Jeff Watson: Le problème des DOT-111 est-il lié à la perforation ou au cisaillement? Je ne savais pas qu'il était question de perforation. Je pensais qu'il s'agissait d'un problème de cisaillement seulement. Est-ce juste? Quelqu'un le sait?

Mme Marie-France Dagenais: Je suis désolée, mais dans des conditions de transport normales, pour les DOT-111, on ne signale les problèmes majeurs de sécurité qu'en termes de cisaillement ou de perforation. Pas plus l'un que l'autre.

M. Jeff Watson: Vous avez dit « normales ». Est-ce qu'il y a une façon anormale de...?

Mme Marie-France Dagenais: Oui...

M. Jeff Watson: Pouvez-vous nous l'expliquer?

Mme Marie-France Dagenais: ... parce que les wagons standards sont soumis à des tests en fonction d'une vitesse maximale. Selon certains types de collisions, selon le type d'accident qui se produit, il n'est pas possible...

•(1725)

M. Jeff Watson: Donc, à 100 kilomètres à l'heure, aucun wagon ne survivra à un tel accident.

Mme Marie-France Dagenais: On peut se le demander.

M. Jeff Watson: C'est bon.

Je ne pense pas avoir d'autres questions, monsieur le président. C'est bon.

Le président: D'accord.

Vous avez une minute et demie. Est-ce que quelqu'un veut...?

Madame Young?

Mme Wai Young: Combien de temps nous reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Vous avez une minute et 20 secondes.

Mme Wai Young: D'accord. On dirait que non. C'est trop peu de temps, car j'aimerais aborder une tout autre chose et il faudrait plus de temps.

Une voix: Allez-y. Lancez-vous.

M. David McGuinty: Monsieur le président, j'invoque le Règlement, si je peux être le suivant.

Excusez-moi. Je ne cherche pas à interrompre qui que ce soit.

Le président: Un rappel au Règlement?

M. David McGuinty: Je suis désolé. Je ne savais pas si Mme...

Le président: Vous avez le temps de poser une question, madame Young, si vous le voulez.

Mme Wai Young: Nous avons reçu un excellent rapport de la Bibliothèque du Parlement, et on y parlait de la conformité aux exigences et de la capacité de réagir. Nous en avons un peu parlé, précédemment — de la conformité —, et vous avez parlé bien clairement de certains de ces aspects, ce dont je vous remercie beaucoup. Cependant, encore une fois, je veux vous demander si cela s'applique aux trois modes de transport, ou bien s'il y a des différences.

Mme Marie-France Dagenais: Non, cela s'applique aux trois modes de transport.

Mme Wai Young: Donc, c'est semblable?

Mme Marie-France Dagenais: Oui.

Mme Wai Young: J'aimerais revenir sur mes questions antérieures, alors, concernant les inspections et la façon dont elles sont décidées. Puis-je vous demander si les inspecteurs sont spécialisés dans les trois différents modes de transport, ou bien s'ils sont affectés à un mode particulier?

Mme Marie-France Dagenais: En vertu de la réglementation visant le transport de matières dangereuses, les inspecteurs chargés des inspections superficielles sont surtout spécialisés en fonction du type de conteneur, comme les wagons-citernes, les camions, ce genre de choses. Nous avons des inspecteurs spécialisés dans l'aviation civile qui se chargent des inspections liées aux matières dangereuses, et nous avons des inspecteurs spécialisés dans la marine. Ils sont spécialisés. Leur spécialité est liée aux modes auxquels ils sont affectés.

Mme Wai Young: Pour en revenir à la formation du personnel concernant les inspections, le remplacement, les retraites, etc., avez-vous un plan pour les trois modes?

M. Gerard McDonald: Oui. Pour chacun des modes de transport, la formation requise est considérable et des programmes sont en place. Nous prêtons beaucoup d'attention à cela — veiller à ce que tous soient inspectés et à ce qu'ils obtiennent la formation nécessaire pour s'acquitter de leurs tâches.

Mme Wai Young: Où pourriez-vous...

Le président: Votre temps est écoulé, madame Young.

M. David McGuinty: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Un rappel au Règlement à mon sujet? De qui est-il question?

M. David McGuinty: Quand vous serez libre, monsieur le président, je voudrais faire un rappel au Règlement. Mais je ne vais pas vous interrompre au milieu d'une phrase. Excusez-moi. Je vais attendre que vous...

Le président: J'allais remercier les témoins d'être venus.

M. David McGuinty: Puis-je soulever un point avant leur départ?

Le président: Si c'est un rappel au Règlement, oui.

M. David McGuinty: C'est le cas.

Je me demande deux choses. Premièrement, je voulais savoir si nos témoins seraient prêts à comparaître de nouveau, quand nous allons examiner en détail le rapport du vérificateur général. Deuxièmement, lundi, M. Baird lui-même et Mme Boutin-Sweet ont posé un certain nombre de questions requérant de l'information supplémentaire, et j'aimerais avoir une idée du temps qu'on pense qu'il faudra pour que les témoins nous la fournissent.

Mme Olivia Chow: J'en ai demandé aussi.

Le président: Premièrement, le comité prend ses propres décisions. Si nous voulons que les fonctionnaires reviennent, c'est de notre prérogative.

Concernant l'information supplémentaire, le greffier vient de me dire que le ministère travaille à nous l'obtenir. Je pense que nous pouvons dire qu'elle nous parviendra dès que possible.

M. Gerard McDonald: Nous allons faire de notre mieux pour vous la transmettre le plus rapidement possible, monsieur le président.

Le président: D'accord.

M. Mike Sullivan: En ce qui concerne l'information, puis-je demander aux témoins de nous transmettre certains des renseignements dont ils ont parlé aujourd'hui? J'aimerais voir les mémoires d'entente avec les provinces, et un modèle de plan de conformité aux règlements environnementaux, pour que nous puissions voir de quoi ils ont l'air.

Une voix: Oui.

Le président: Merci beaucoup.

Je rappelle à tous qu'à notre séance de lundi, nous allons essentiellement discuter de l'avenir et de la façon dont nous pouvons mener cette étude.

Sur ce, je vous remercie tous de votre présence aujourd'hui.

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>