



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 033 • 2<sup>e</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 12 juin 2014**

—  
**Président**

**M. Larry Miller**



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

Le jeudi 12 juin 2014

•(0855)

[Traduction]

**Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)):** Nous sommes prêts à commencer.

Je remercie beaucoup les témoins du ministère d'être parmi nous: Mmes Girard et Kinney et MM. Bourdon et Eley.

Je crois savoir que vous avez des observations à nous livrer. Vous avez la parole, madame Kinney.

**Mme Laureen Kinney (sous-ministre adjointe, Sécurité et Sûreté, ministère des Transports):** Bonjour. Je vous remercie, monsieur le président, de l'occasion qui m'est offerte de m'adresser au comité.

Je m'appelle Laureen Kinney. Je suis sous-ministre adjointe à la Sécurité et à la Sûreté, chez Transports Canada. Je suis accompagnée de Luc Bourdon, directeur général de la Sécurité ferroviaire, de Nicole Girard, directrice générale intérimaire de Transport des marchandises dangereuses, et de Martin Eley, directeur général de l'Aviation civile.

Dans le cadre de votre étude sur le réseau de transport canadien, nous sommes heureux de comparaître devant le comité pour discuter des mesures que Transports Canada a prises pour améliorer la sécurité ferroviaire et le transport des marchandises dangereuses après la tragédie de Lac-Mégantic survenue en juillet dernier. Au cours des 11 mois écoulés depuis, la sécurité ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses a été en tête de nos priorités. Nous avons reçu un nombre important de commentaires sur le sujet de la part du Bureau du vérificateur général et du Bureau de la sécurité des transports du Canada et nous attendons avec impatience le premier rapport de l'étude du comité.

Aujourd'hui, mes remarques porteront sur trois domaines. Tout d'abord, sur la mesure que Transports Canada a prise pour améliorer la sécurité ferroviaire et le transport des marchandises dangereuses après l'incident tragique de juillet dernier. Puis, sur le régime de réglementation et de surveillance que nous continuons d'améliorer pour renforcer la sécurité du transport ferroviaire et de tous les modes de transport. Et enfin, sur les mesures que nous envisageons de prendre pour nous assurer que toutes les sociétés ferroviaires renforceront leurs pratiques d'expédition et de sécurité au moyen des systèmes améliorés de gestion de la sécurité. Ces mesures combinées témoignent de l'engagement de Transports Canada à améliorer la sécurité ferroviaire et le transport des marchandises dangereuses en renforçant la réglementation et la surveillance de ce secteur.

Tout d'abord, à la suite de l'accident de Lac-Mégantic, Transports Canada a émis une série d'injonctions que les sociétés ferroviaires et les expéditeurs et importateurs de marchandises dangereuses doivent respecter pour assurer la sécurité et la sûreté de leur exploitation et du transport des marchandises dangereuses. La première injonction, émise le 23 juillet dernier, comportait de nombreuses exigences

reliées à l'exploitation des trains qui transportent des marchandises dangereuses, à l'immobilisation des trains, aux commandes directionnelles et à l'application des freins.

Dans les mesures prises par la suite, les entreprises d'importation et de transport de pétrole brut ont été enjointes d'effectuer des essais de classification de ce pétrole, de faire part des résultats à Transports Canada et de fournir des données à jour au Centre canadien d'urgence transport du ministère, le CANUTEC.

Le ministère a également exigé des exploitants de chemin de fer qu'ils communiquent aux municipalités les données sur les marchandises dangereuses qu'ils acheminent, afin qu'elles puissent établir des plans d'urgence appropriés et recevoir une formation convenable pour intervenir en cas de déversement.

Le 23 avril, la ministre a annoncé des mesures pour donner suite aux recommandations initiales du BST. Ces mesures exigent que 5 000 des plus vieux wagons-citernes DOT-111 soient immédiatement retirés du transport de marchandises dangereuses et que certains wagons qui ne sont pas aux normes soient progressivement mis hors service ou modernisés. Transports Canada continue de collaborer avec l'industrie et les organismes de réglementation des États-Unis pour relever les exigences à l'égard des wagons-citernes DOT-111. Le Canada s'est engagé à atteindre ou à dépasser toute nouvelle exigence des États-Unis visant ces wagons-citernes.

Nous exigeons également que les expéditeurs par chemin de fer élaborent des plans d'intervention en cas d'urgence relativement aux cargaisons de liquides inflammables à risque élevé et nous avons émis une injonction ministérielle exigeant que les compagnies de chemin de fer diminuent la vitesse des trains qui transportent des marchandises dangereuses et mettent en application d'autres pratiques d'exploitation clés.

La ministre a également annoncé la mise sur pied d'un groupe de travail sur la planification des interventions en cas d'urgence, qui examinera les questions relatives aux rôles et responsabilités de tous les intervenants dans le cadre d'un système de gestion des incidents, et d'autres liquides inflammables afin de déterminer s'il y en a qui nécessiteraient la mise en place d'un plan d'intervention d'urgence.

Deuxièmement, il faut renforcer les régimes de réglementation et de surveillance. Transports Canada accélère en ce moment l'élaboration de plusieurs règlements visant à renforcer le régime fédéral de réglementation de la sécurité ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses, en partie pour donner suite aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports et du vérificateur général, et pour répondre à l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire et aux recommandations de votre comité.

Cette année, nous avons déjà procédé à la publication préalable de quatre propositions de réglementation dans la partie 1 de la *Gazette du Canada*.

La nouvelle norme proposée exige que les wagons-citernes DOT-111 soient construits avec de l'acier plus épais, et munis d'un dispositif de protection des raccords supérieurs et d'un bouclier protecteur. L'industrie construit déjà des wagons-citernes en tenant compte de cette norme améliorée. Le Règlement sur les passages à niveau améliore la sécurité en aidant à réduire la fréquence et la gravité des accidents aux passages à niveau assujettis à la réglementation fédérale. Le Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer s'assure que les compagnies de chemin de fer maintiennent le plus haut niveau de sécurité. Le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire prévoit des amendes pouvant aller jusqu'à 250 000 \$, pour renforcer notre capacité d'appliquer les exigences en matière de sécurité à l'égard des compagnies qui enfreignent la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Nous travaillons aussi à la prépublication d'autres règlements connexes qui paraîtront prochainement dans la *Gazette du Canada*.

● (0900)

De concert avec le votre comité, le Bureau de la sécurité des transports et le Bureau du vérificateur général, le ministère continue de travailler avec les intervenants clés, comme le Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire, le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses et la Fédération canadienne des municipalités, entre autres, afin d'obtenir des informations utiles pour documenter les mesures que nous prenons. Par exemple, nous acceptons entièrement les recommandations contenues dans le rapport 2013 du vérificateur général concernant la sécurité ferroviaire et nous mettons en oeuvre un plan d'action détaillé pour réagir aux problèmes qui ont été soulevés.

Je voudrais également profiter de l'occasion pour mentionner le progrès important que nous avons réalisé en appliquant les recommandations du Bureau du vérificateur général dans le secteur de l'aviation civile, recommandations qui découlaient de ses vérifications de 2008 et de 2012. Grâce à la mise en oeuvre d'un plan de gestion énergétique, nous avons été en mesure d'appliquer 18 des 19 recommandations comprises dans le rapport de ces vérifications et nous en sommes à l'étape finale de la dernière.

La mise en place d'un processus pour traiter les questions de sécurité complexes plus rapidement, la normalisation des outils, la documentation et la supervision de la gestion utilisées pour soutenir les inspections et élaborer une solide stratégie en matière de ressources humaines constituent les points marquants de nos plans d'action relativement à ces vérifications.

Il y a enfin les SGS, les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses. La sécurité dépendra des diverses compagnies de chemin de fer qui transportent ces marchandises et des personnes qui travaillent pour ces compagnies. Et le système de gestion de la sécurité, ou le SGS, constitue l'outil par excellence que nous avons pour instaurer une culture de la sécurité dans ces sociétés.

Un système de gestion de la sécurité est un cadre officiel établi pour aider les sociétés à intégrer la sécurité à leurs activités quotidiennes. En termes simples, c'est une série de règles, de responsabilités et de procédures visant à atteindre certains objectifs et un rendement ciblé, et qui peuvent être contrôlées et évaluées.

Le système de gestion de la sécurité n'est cependant pas synonyme de déréglementation ni d'autoréglementation. Les compagnies qui ont recours à un tel système doivent déterminer comment elles se conformeront aux règlements spécifiques et doivent satisfaire à ces normes. Étant donné que les SGS joueront

un rôle important à l'avenir dans la sécurité ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses, cette année, Transports Canada prévoit faire une mise à jour et préciser comment les SGS aideront à effectuer ces opérations des compagnies de chemin de fer. Étant donné aussi que l'industrie ferroviaire, le vérificateur général et le BST ont tous avalisé le Règlement sur les SGS, nous prévoyons également élaborer des dispositions plus rigoureuses pour l'application de la loi afin d'accroître l'utilisation des SGS pour assurer la sécurité ferroviaire.

Pour conclure, monsieur le président, je dirai que Transports Canada reconnaît qu'il doit continuer à améliorer ses programmes de sécurité ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses. Comme la ministre Raitt a annoncé des mesures pour donner suite aux recommandations initiales du BST en réponse à l'incident de Lac-Mégantic, nous attendons avec intérêt les commentaires du comité. J'ai bon espoir que de telles informations serviront au programme de sécurité ferroviaire fondé sur le risque et à nos efforts constants visant à faire du réseau de transport ferroviaire du Canada un des plus sécuritaires au monde.

Merci, monsieur le président, et merci aux membres du comité. C'est avec plaisir que nous répondrons à vos questions.

**Le président:** Merci de votre excellent exposé.

Monsieur Sullivan, vous avez sept minutes.

**M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD):** Depuis une quinzaine de jours, nous discutons de sécurité aérienne. Je m'étonne un peu que vous parliez uniquement de sécurité ferroviaire. D'abord une question sur le transport ferroviaire.

Une seule recommandation du BST n'a pas encore été mise en oeuvre, que je sache, et elle porte sur la gestion des itinéraires. Je crois comprendre que Transports Canada a dit aux sociétés ferroviaires qu'elles devraient faire elles-mêmes une analyse des risques pour déterminer le risque du transport de marchandises dangereuses dans des zones densément peuplées et qu'elles devraient fixer la vitesse sécuritaire à la lumière de l'analyse du risque. Je m'étonne que Transports Canada ne fasse pas ce travail lui-même.

Où en sommes-nous? Arrivera-t-il encore que des wagons DOT-111 explosent dans des zones densément peuplées ou le ministère prend-il des mesures claires avec les sociétés ferroviaires pour que l'analyse de risque se fasse dans les prochaines semaines?

● (0905)

**Mme Laureen Kinney:** Transports Canada donne rapidement suite à toutes les recommandations du vérificateur général en matière de sécurité ferroviaire. Nous avons un plan d'action qui fixe des dates pour que les mesures soient aussi énergiques que possible, en reconnaissant qu'un travail technique s'impose dans certains domaines. Les mesures vont bon train et nous respectons tous les engagements. Nous avons mis en place un solide système de surveillance à cet égard.

Quant à l'évaluation du risque, le vérificateur général a recommandé que nous intégrions les évaluations des risques des chemins de fer, qui portent sur tout un éventail de sujets, à l'évaluation ministérielle du risque pour tout le secteur. Cela nécessitera une nouvelle réglementation sur les données et une certaine intégration des systèmes, mais ce travail est largement amorcé.

Pour l'instant, et cela fait partie de notre programme normal, nos inspecteurs et notre personnel examinent les évaluations de risque fournies par les sociétés ferroviaires. Ils voient si les évaluations sont complètes et si on a cerné des mesures d'atténuation pour les divers domaines, et ils voient ensuite comment on a pris ces mesures.

**M. Mike Sullivan:** Autrement dit, vous n'avez pas de réponse à ma question précise sur la recommandation du Bureau de la sécurité des transports voulant qu'on évalue les risques des itinéraires suivis par les sociétés ferroviaires et de la vitesse de circulation des trains dans les zones densément peuplées.

Comme vous n'avez pas la réponse, je passe à la sécurité aérienne. Je présume que l'un des témoins peut en parler.

Le taux d'accident cible pour 100 000 heures de vol a augmenté, selon le Rapport sur les plans et les priorités de Transports Canada. Il était de 6,3 en 2010, et il est de 6,7 en 2014-2015, année la plus récente. On prévoit donc une augmentation de 40 à 50 accidents en vol sur quatre ans.

Pourquoi le ministère des Transports tolère-t-il que notre espace aérien devienne moins sûr?

**M. Martin Eley (directeur général, Aviation civile, ministère des Transports):** En réalité, les chiffres sont bien meilleurs que cela. C'est une chose difficile à prédire. L'une de nos difficultés, c'est que le taux doit être très bas, mais qu'il y a beaucoup de fluctuation. Un seul accident peut faire toute une différence parce que le taux est bas. C'est une sorte d'anomalie statistique. Nous mettons plus l'accent sur la moyenne à plus long terme. Et là, la baisse se poursuit.

**M. Mike Sullivan:** Non. Il s'agit ici de la moyenne à long terme, et vous prédisiez qu'elle augmentera. Le taux était de 5 et voici qu'il est maintenant de 6,7. En 2010, le taux réel était de 5,9. En 2012-2013, le taux réel était de 6,1. Il avait augmenté. Il y avait eu davantage de collisions. Il y avait eu plus d'accidents dans les airs ou impliquant un appareil.

Pourquoi Transports Canada prépare-t-il et prévoit-il une hausse du taux? Cela n'a pas de sens, ni pour moi, ni pour les autres Canadiens.

**M. Martin Eley:** Nous cherchons à n'avoir aucune augmentation. Les cibles doivent être réalistes, il faut tenir compte de ce qui est réalisable. Nous avons toujours eu des résultats meilleurs que les objectifs. C'est toujours ce que nous tentons de faire. Lorsque nous présentons des estimations, elles doivent être réalistes. Nous devons examiner les taux.

**M. Mike Sullivan:** Donc [Note de la rédaction: difficultés techniques], sont-elles réalistes? Quelle est la cause de l'augmentation du nombre d'accidents par 100 000 heures de vol? Est-ce l'implantation du SGS et le fait que Transports Canada n'arrive pas à faire respecter la réglementation? Quelle est la cause de la hausse?

**M. Martin Eley:** Pour examiner les chiffres, et c'est la façon dont nous les considérons, il faut prendre les données du BST. Il y a des fluctuations, comme dans toute série statistique, mais les chiffres ne sont pas à la hausse. Le chiffre que nous indiquons, dans nos cibles, n'est pas forcément le taux que nous visons. Il y a une certaine marge de prudence. Je l'avoue. Mais c'est le taux des accidents qui correspond aux faits, et il continue de diminuer.

**M. Mike Sullivan:** Mais il n'a pas diminué. Entre 2010-2011 et 2012-2013, il a augmenté, et vous prévoyez que la hausse se poursuivra.

Vous ne me donnez pas une réponse directe.

Pour ce qui est de la déclaration des incidents, le Système de compte rendu quotidien des événements de l'Aviation civile montre une augmentation constante du nombre d'incidents entre 2003-2004, année où le SGS a été implanté, et 2013. Ils sont passés de quelque 8 000 à environ 17 000.

Chez Transports Canada, le nombre de renvois à des inspecteurs est passé de 15 % à environ 5 %. Les activités d'exécution ont nettement diminué. On ne s'occupe pas, ou alors très peu, de faire respecter les règlements de Transports Canada. Après l'écrasement d'un hélicoptère d'Ornge, par exemple, seul le ministère du Travail a veillé au respect de sa réglementation. Transports Canada ne fait pas respecter ses règlements. En ce qui concerne les parties de la loi qui exigent que les hélicoptères d'Ornge soient exploités de façon sécuritaire, Transports Canada pourrait tenter des poursuites et faire respecter ses règlements. Il ne le fait pas. On s'en remet à Travail Canada.

Je voudrais savoir pourquoi Transports Canada ne se donne pas la peine de faire respecter ses propres règlements.

• (0910)

**M. Martin Eley:** Je vais d'abord répondre aux observations sur Ornge.

Travail Canada et Transports Canada ont des mandats différents. Les deux sont valides. En fait, nous avons imposé des sanctions pécuniaires à Ornge. Si le BST nous communique d'autres faits, nous agissons en conséquence. Nous sommes allés sur les lieux et nous avons fait des inspections. Certaines choses ont été corrigées. Nous avons appliqué des sanctions pécuniaires. EDSC agit en vertu d'un autre mandat, et il applique son programme conformément à sa réglementation. Nous agissons de concert, mais nous sommes des autorités indépendantes.

**Mme Laureen Kinney:** Je tiens aussi à dire clairement que Transports Canada prend des mesures d'exécution dans tous les domaines, en ce qui concerne l'aviation civile. Un certain nombre de sanctions administratives pécuniaires sont appliquées et des mesures correctives sont mises en place pour des questions précises, et ces mesures sont prises régulièrement.

**M. Mike Sullivan:** Depuis que le SGS s'applique, le nombre de mesures d'exécution de Transports Canada a diminué. En 2009, il n'y en a eu aucune. Il y en a eu 23 en 2004, mais aucune en 2009, trois en 2012 et deux en 2011.

Pourquoi le nombre de ces mesures diminue-t-il si rapidement? Parce que vous n'avez pas le personnel nécessaire?

**Mme Laureen Kinney:** Pas du tout. C'est que le système a changé. Notamment, lorsque les nombres sont peu élevés, on ne peut pas utiliser les statistiques pour faire une évaluation d'année en année. Chose certaine, lorsqu'il y a un problème de conformité à régler, nous prenons diverses mesures: lettres, plan de mesures correctives relativement à des problèmes de sécurité particuliers qui peuvent allier des questions de conformité et autres... Nous imposons des sanctions administratives pécuniaires. Nous n'hésitons pas à donner aux entreprises des avis de suspension si leurs mesures correctives ne sont pas prises dans les délais. Leurs activités sont bloquées si elles ne corrigent pas les problèmes rapidement.

**Le président:** Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

**M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.):** Bonjour à tous. Merci d'être parmi nous.

D'abord, je n'ai jamais eu de réponse à cette question-ci, que j'ai posée à la ministre en comité plénier: combien de vérificateurs de système compétents sont actuellement à l'effectif? Selon le rapport du vérificateur général, il y en aurait 10 alors que le ministère dit qu'il lui en faudrait au moins 20.

Pouvons-nous avoir une réponse? Combien de vérificateurs de système compétents avez-vous maintenant pour le SGS, en ce qui concerne la sécurité ferroviaire?

**M. Luc Bourdon (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports):** En ce moment même, environ 95 % de nos inspecteurs ont été formés comme vérificateurs de SGS. Cela donne environ une centaine.

**M. David McGuinty:** Environ 100 sont qualifiés pour le SGS?

**M. Luc Bourdon:** Au moment de la vérification, 67 % d'entre eux avaient reçu la formation pour les SGS, et je crois que c'était 77 % pour la vérification. D'ici la fin du mois, tous auront reçu la formation.

**Mme Laureen Kinney:** Puis-je apporter une précision? Les chiffres que vous donnez là sont ceux d'un groupe distinct qui appuie le groupe plus large des vérificateurs dans les régions, dans le service de la sécurité ferroviaire. Il y a des personnes qui sont spécialisées dans les vérifications des SGS, puis il y a le groupe d'inspection dans son ensemble qui est formé et qualifié pour faire les inspections et les vérifications. C'est de ce groupe que Luc voulait parler. Nous avons un très solide effectif, et il ne manque pas de gens capables de [*Note de la rédaction: difficultés techniques*].

**M. David McGuinty:** Pourriez-vous communiquer ces renseignements par écrit au comité? Le dernier document sur papier que nous avons reçu, je l'ai envoyé au Bureau du vérificateur général. Le vérificateur général m'a répondu, en somme, qu'il n'était pas en mesure de me donner quelque assurance au sujet des renseignements fournis récemment par les fonctionnaires de Transports Canada. Par conséquent, pourriez-vous vous engager à nous fournir les détails? Ce serait très utile.

Ma deuxième question porte sur les wagons DOT. Lorsque la ministre a annoncé que les wagons DOT seraient éliminés progressivement sur trois ans, je lui ai également demandé sur quelle analyse, quelles données, quelles preuves elle s'appuyait. Qu'est-ce qui a été préparé par vous? Sa réponse a été qu'elle se fait à ses fonctionnaires:

Ensuite, les fonctionnaires de mon ministère ont mené des consultations auprès de l'industrie. Les données et l'échéancier découlent de ces discussions, et nous en sommes satisfaits.

Auriez-vous l'obligeance de fournir au comité toute l'analyse préparée pour étayer cette annonce de la ministre? Cette documentation est-elle disponible?

**Mme Laureen Kinney:** Je dirai d'abord que l'analyse comprenait des éléments très divers de différentes sources. Évidemment, il y avait surtout les recommandations provisoires du Bureau de la sécurité des transports à mettre en oeuvre. Les fonctionnaires de Transports Canada et les responsables de la réglementation au ministère avaient fait un travail très approfondi...

• (0915)

**M. David McGuinty:** D'accord, madame Kinney, mais pouvez-vous préparer un document, s'il vous plaît? Pouvez-vous remettre au comité l'analyse, les preuves et les prévisions que le ministère a

préparées à l'intention de la ministre pour qu'elle puisse annoncer ce règlement qui prévoit de nouvelles normes?

Pouvez-vous mettre cela à notre disposition?

**Mme Laureen Kinney:** Nous n'avons pas ces documents en une seule trousse, comme vous l'évoquez. Il y avait aussi les recommandations du groupe de travail du Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses.

Tous ces éléments ont été intégrés en une série de réponses. Je peux vérifier et voir quels rapports... Certains se trouvent sur Internet, les recommandations du groupe de travail de...

**M. David McGuinty:** Je déduis que la réponse est affirmative, que vous pouvez préparer pour le comité une compilation des preuves et des analyses que les fonctionnaires ont réunies et présentées à la ministre pour qu'elle prenne la parole et annonce son nouveau règlement qui prévoit des normes, n'est-ce pas? Pouvez-vous nous remettre cette documentation?

**Mme Laureen Kinney:** Il faudrait que je vérifie et voie comment nous pourrions réunir ces éléments pour constituer la documentation dont vous parlez, le type de résumé que vous voulez.

**M. David McGuinty:** Il me faut un oui ou un non, car nous n'avons ici aucune analyse.

**Mme Laureen Kinney:** Il y a toute une série de renseignements qui ne cadrent pas nécessairement dans un seul ensemble et ne portent pas sur les mêmes aspects.

**M. David McGuinty:** Pouvons-nous obtenir l'analyse et une compilation des éléments qui ont été réunis pour que la ministre puisse faire cette annonce?

**Mme Laureen Kinney:** Je peux certainement vous donner un résumé du type de renseignements qui ont été réunis, mais il y a une vaste gamme de détails, comme les rapports de laboratoire du Bureau de la sécurité des transports. Je ne veux pas prendre des engagements que nous ne pourrions pas tenir.

**M. David McGuinty:** On a préparé quelque chose pour la ministre, n'est-ce pas? Vous n'êtes pas entrés chez elle avec un tas de boîtes d'analyses et de résultats de recherche. Vous lui avez présenté une synthèse, un mémoire. Vous avez acheminé cela dans le système, par l'entremise du SMA, jusqu'au SM et enfin jusqu'à la ministre. Si vous pouviez produire cela pour nous dans les meilleurs délais, ce serait extrêmement utile.

Puis-je vous poser une question sur la politique de surveillance relative à la sécurité dans le transport aérien, un document qui s'intitule Instruction visant le personnel n° SUR-001? Qui est le responsable?

**M. Martin Eley:** Moi.

**M. David McGuinty:** Très bien. Ai-je raison de supposer que ce document est l'instruction de la ministre aux inspecteurs sur la façon de surveiller les lignes aériennes?

**M. Martin Eley:** Oui. Par définition, une instruction visant le personnel explique comment le personnel exécute le travail qui est attendu de lui.

**M. David McGuinty:** Je l'ai lu. Sauf erreur, si un inspecteur soumet une ligne aérienne, un aéroport ou une organisation chargée de l'entretien à des pratiques d'inspection qui ne sont pas décrites dans le document, il ne se conforme pas à la politique de Transports Canada sur la surveillance. Est-ce exact?

**M. Martin Eley:** Oui, pour ce qui n'est pas compris dans l'instruction. C'est notre intention. Nous avons évidemment la responsabilité de nous assurer que...

**M. David McGuinty:** On pourrait dire que cet inspecteur est devenu un franc-tireur.

**M. Martin Eley:** Il nous faudrait vérifier les détails avant que je ne puisse affirmer quelque chose de semblable.

**M. David McGuinty:** Je ne peux trouver nulle part dans le document quelque mention d'activités de surveillance des opérations, d'inspection traditionnelle, si on veut. D'après mon interprétation, l'instruction n'énumère que trois types d'activités: évaluation, inspection de validation de programme ou inspection de processus. Ce sont toutes des inspections de type SGS, n'est-ce pas?

**M. Martin Eley:** L'inspection de processus est un élément supplémentaire. L'inspection de validation de programme et l'évaluation sont les outils principaux dans le monde du SGS.

**M. David McGuinty:** L'instruction dit explicitement que l'approche traditionnelle n'est plus considérée comme applicable pour les activités de surveillance. Ai-je raison?

**M. Martin Eley:** La différence tient au point d'entrée. Autrefois, nous examinons le détail. Aujourd'hui, nous mettons l'accent sur les systèmes et nous étudions ensuite les détails dans la mesure où c'est nécessaire pour soutenir...

**M. David McGuinty:** Je comprends que la politique porte sur la surveillance planifiée et non planifiée. Dans ce dernier cas, la politique permet de ne donner aucun avis, mais l'inspecteur doit documenter la surveillance, puisqu'elle s'écarte de la procédure normale. Est-ce exact?

**M. Martin Eley:** Certainement. Nous avons répondu à la conclusion du BVG voulant que nos inspections n'aient pas été bien documentées par le passé. Nous avons mis en place des procédures pour faire en sorte que, lorsque le travail se fait, il y ait des preuves claires qu'il a été fait et qu'on rende compte des résultats.

**M. David McGuinty:** Si l'inspecteur fait une inspection sans préavis, on estime qu'il s'écarte de la pratique normale. Est-ce exact?

**M. Martin Eley:** Nous n'avons rien retiré de notre boîte à outils. L'instruction SUR parle de la façon dont nous prévoyons faire les choses. N'importe lequel des autres outils peut servir selon les circonstances. Habituellement, la direction intervient lorsqu'il y a lieu. Il y a donc là une certaine souplesse.

**M. David McGuinty:** Pouvez-vous nous aider à comprendre? Étant donné la documentation dont l'inspecteur a besoin, auriez-vous l'obligation de vous engager à fournir au comité la liste de toutes les évaluations de SGS, des inspections de validation de programme et des inspections de processus que Transports Canada a entreprises ces 12 derniers mois? Seulement 12 mois, pas cinq ans, mais 12 mois, en indiquant celles dont l'entreprise en cause n'a pas été prévenue.

**Le président:** Votre temps de parole est terminé. Nous entendrons simplement la réponse.

**M. Martin Eley:** Les inspections sans avis ne font pas partie des inspections planifiées en ce sens que nous les prévoyons, mais qu'elles ne sont pas inscrites au programme. Elles sont autorisées au cours de l'année. Celles dont vous parlez correspondent au travail planifié.

**Mme Laureen Kinney:** Permettez-moi de préciser que les dossiers de notre système national de données ne comprennent pas les détails secondaires comme le fait que l'inspection a été annoncée

ou non et les divers types d'inspections, certaines étant planifiées et d'autres non. Nous n'avons pas cette ventilation.

● (0920)

**M. David McGuinty:** Par votre entremise, monsieur le président, pourrions-nous avoir l'engagement d'obtenir quelque chose de ces témoins au sujet de...

**Le président:** Je crois qu'ils ont dit qu'ils fourniraient ce qu'ils peuvent. Je pense qu'elle...

**M. David McGuinty:** Je n'ai pas entendu cela, monsieur le président. Peut-être pourraient-ils nous le dire.

**Le président:** D'accord.

Pourriez-vous fournir l'information que vous pouvez réunir pour répondre à la question de M. McGuinty?

**Mme Laureen Kinney:** Nous pouvons certainement établir un résumé des chiffres sur les types d'inspection et des détails que nous avons à ce sujet, mais il y a des milliers d'inspections chaque année. Il y a une grande masse de détails, et il faudra un certain temps pour les réunir.

**Le président:** Très bien, merci.

Monsieur Watson, vous avez sept minutes.

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Merci aux fonctionnaires de comparaître.

J'ai une ou deux rectifications sur ce que M. Sullivan a dit. En ce qui concerne la planification et l'analyse des itinéraires, l'organisme de réglementation exige dans la norme américaine OT-55 que les sociétés ferroviaires planifient et analysent les itinéraires. La recommandation du BST concorde avec celle du NTSB. La voici: « Le ministère des Transports établit des critères rigoureux pour l'exploitation des trains qui transportent des marchandises dangereuses et exige que les compagnies ferroviaires procèdent à la planification ainsi qu'à l'analyse des itinéraires et effectuent des évaluations périodiques des risques pour veiller à ce que les mesures de contrôle des risques soient efficaces. »

Le BST demande que les sociétés ferroviaires fassent la planification et l'analyse des itinéraires. M. Sullivan a dit que le BST avait recommandé que Transports Canada se charge de ce travail, ce qui est inexact.

En ce qui concerne...

**M. Mike Sullivan:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**M. Jeff Watson:** Ce n'est pas une question qui peut être débattue...

**M. Mike Sullivan:** Monsieur le président, rappel au Règlement.

**Le président:** M. Sullivan invoque le Règlement.

**M. Mike Sullivan:** Je tiens simplement à rectifier les faits. Ce n'est pas ce que j'ai dit.

**M. Jeff Watson:** C'est une question qui se discute.

**M. Mike Sullivan:** J'ai dit que les sociétés ferroviaires devaient faire ce travail

**Le président:** Vous pouvez en discuter tous les deux.

**M. Jeff Watson:** C'est matière à débat. De toute façon, ce n'est pas un rappel au Règlement.

Puis-je ravoir la parole, monsieur le président?

**Le président:** Vous avez la parole.

**M. Jeff Watson:** En ce qui concerne les statistiques, j'ai en main le rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

On y lit qu'il y a eu une tendance à la baisse notable dans les taux d'accidents, le nombre d'accidents par 100 000 heures de vol étant passé de 7,0 à 5,7 en une décennie, de 2002 à 2011. C'est la dernière période de 10 ans dont il est fait état. Nous attendrons les mises à jour.

C'est une chose d'isoler quelques statistiques choisies, mais même les taux d'accidents de 2013 sont inférieurs à ceux de 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 et je pourrais poursuivre, monsieur le président.

Revenons-en aux témoins et au sujet à l'étude aujourd'hui. Si nous avons rappelé les fonctionnaires des Transports, c'est notamment parce que, en réponse à plusieurs rapports du vérificateur général, Transports Canada a pris des engagements très précis, avec un échéancier précis, pour donner suite à ces recommandations. Ces engagements répondent aux rapports du vérificateur général en 2008 et 2012 sur l'aviation, au rapport de 2011 du commissaire à l'environnement et au développement durable et, tout récemment, au rapport du vérificateur général sur le secteur ferroviaire en 2013. Le comité adhère au consensus selon lequel il doit être une tribune de reddition des comptes pour s'assurer que Transports Canada s'acquitte des obligations prises dans le rapport et que les fonctionnaires du ministère ne prennent pas de retard.

Venons-en aux rapports. Dans le chapitre 3 du rapport de la vérificatrice générale, en 2008, « La surveillance de la sécurité du transport aérien », je vois neuf recommandations dans l'annexe. Combien les fonctionnaires de Transports Canada en ont-ils mis en oeuvre?

**Mme Laureen Kinney:** Huit l'ont été et il reste un petit élément à terminer pour la dernière.

**M. Jeff Watson:** De laquelle s'agit-il?

**Mme Laureen Kinney:** De la dernière, qui porte sur l'intégration de toutes nos sources d'information sur la sécurité. Cela exige une planification considérable pour l'intégration des bases de données, etc. Ce travail est presque terminé. Nous avons intégré une large gamme de nos systèmes d'information sur les données de sécurité, et il reste encore un élément du projet à terminer. Il faut encore intégrer la base de données sur les impacts d'oiseau et une autre base de données. Cela se fera d'ici un an ou deux.

**M. Jeff Watson:** Madame Kinney, combien de bases de données distinctes Transports Canada doit-il intégrer pour que les inspecteurs, les gestionnaires et d'autres puissent utiliser les données de façon sérieuse? Si vous n'avez pas le chiffre précis, donnez-moi un ordre de grandeur.

**Mme Laureen Kinney:** Il y a plus de 300 bases de données pour l'aviation civile, et elles servent à des fins diverses. C'est le résultat de l'approche précédente selon laquelle les nouveaux groupes étaient très divisés et tenaient leurs propres dossiers. Quant aux bases en voie d'intégration, il y en a près d'une dizaine qui revêtent une importance cruciale.

• (0925)

**M. Jeff Watson:** Si je comprends bien, Transports Canada s'est efforcé de créer une sorte de plaque tournante pour cette information, afin de réunir toutes les composantes. J'ignore si l'analogie est valable, mais ce serait comme utiliser Google, un moteur de recherche permettant à un inspecteur qui a besoin par exemple d'information sur une société donnée, son comportement en matière de sécurité ou autre chose, de la réunir à un seul endroit à partir de

toutes les bases de données. C'est un effort d'une certaine ampleur. Je peux comprendre qu'il reste un peu de travail à faire, mais le travail est terminé pour huit recommandations sur neuf, dites-vous.

J'ignore si vous êtes prête à répondre à cette question, madame Kinney, mais au chapitre 1 du rapport du commissaire à l'environnement et au développement durable en 2011, chapitre qui porte sur le transport des produits dangereux, on formule des recommandations pour l'Office national de l'énergie. Bien sûr, l'office ne se rattache pas à Transports Canada, mais on trouve dans ce chapitre une recommandation assortie de plusieurs sous-recommandations. Il y a un calendrier très précis; le travail devait être achevé, semble-t-il, au printemps de 2013.

Pourriez-vous dire au comité combien de recommandations de ce rapport les fonctionnaires de Transports Canada ont mises en oeuvre?

**Mme Laureen Kinney:** Là encore, toutes les recommandations du rapport, à l'exception d'un élément de l'une d'elles ont été mises en oeuvre et sont réglées. L'élément restant est la clarification des rôles et responsabilités entre les différents modes qui font les inspections du transport de produits dangereux. Le dernier élément est un accord avec la sécurité et la sûreté maritimes pour élucider ces questions. Cela se fera ce mois-ci, et il sera possible de fermer l'ensemble de la vérification.

**M. Jeff Watson:** Je remarque, madame Kinney, que selon la réponse donnée au vérificateur général, les protocoles d'entente devaient être en place au plus tard en juin 2012. Je comprends qu'il y a eu des progrès, mais y a-t-il une raison pour laquelle le travail ne s'est pas fait dans les délais?

**Mme Laureen Kinney:** Oui, la recommandation originale voulait que les rôles et responsabilités soient clarifiés. On croyait qu'il suffirait de mettre les protocoles d'entente à jour et que ce ne serait pas très long. À regarder de plus près la façon dont le système était géré et la façon dont nous utilisions les inspecteurs du transport des produits dangereux, il est devenu clair qu'il serait plus efficace de réunir les groupes du transport des produits dangereux et de mieux coordonner les liens avec les règlements des Nations Unies et les priorités en évolution.

Il a été décidé de tarder pour que nous puissions intégrer les groupes. Et, bien sûr, il faut toujours un protocole d'entente pour voir comment l'aviation civile interagit avec le transport des produits dangereux. Ce travail est maintenant terminé.

**M. Jeff Watson:** Dans le rapport du vérificateur général du Canada au printemps de 2012, au chapitre 5, « La surveillance de l'aviation civile — Transports Canada », il semble y avoir 10 recommandations, si j'ai bien compté. Combien ont été mises en oeuvre par les fonctionnaires de Transports Canada?

**Mme Laureen Kinney:** Toutes les recommandations de la vérification de 2012 ont été mises en oeuvre.

**Le président:** Monsieur Watson, vous avez épuisé votre temps de parole.

Monsieur Braid, vous avez sept minutes.

**M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC):** Merci aux fonctionnaires d'être parmi nous ce matin.



Merci, madame Kinney, de votre exposé et de la mise à jour que vous avez procurée au comité. J'ai quelques questions qui découlent de votre exposé.

Vous avez parlé de la réglementation au sujet des sanctions administratives péuniaires. Où en est cette réglementation?

**Mme Laureen Kinney:** En général, nous avons accéléré le travail sur la série de recommandations rendues possibles par les nouvelles dispositions de la Loi sur la sécurité ferroviaire, entrées en vigueur en 2013. Le travail avance bien. Le règlement dont j'ai parlé a déjà été envoyé à la *Gazette*.

Les modernisations et améliorations du système gestion de la sécurité qui visent à le rendre plus robuste et rigoureux sont très avancées. Nous avons consulté l'industrie au sujet des détails, et nous en sommes au processus des approbations et de l'examen par le ministre et le Conseil du Trésor. Nous espérons que tout soit prêt dans un proche avenir pour la partie I de la *Gazette*, mais cela ne dépend plus de nous.

**M. Peter Braid:** Une précision. Les sanctions administratives péuniaires sont-elles maintenant en place?

**Mme Laureen Kinney:** Désolée, non. Elles ont été publiées dans la partie I de la *Gazette*. Elles entreront en vigueur si le Conseil du Trésor en décide ainsi, normalement à l'automne, étant donné la période des commentaires, les points de vue exprimés. Il y aura ensuite la publication dans la partie II de la *Gazette*, selon la démarche normale.

• (0930)

**M. Peter Braid:** Merci beaucoup d'avoir fait le point.

Ces sanctions seront un élément important du nouveau régime de réglementation, et nous aurons des sanctions importantes lorsque la situation le justifie.

Quant au SGS, vous avez dit: « Le système de gestion de la sécurité n'est cependant pas synonyme de déréglementation ni d'autoréglementation. » Auriez-vous l'obligeance de vous expliquer davantage?

**Mme Laureen Kinney:** En général, dans les modes de transport où des systèmes de gestion de la sécurité s'appliquent, il y a une série supplémentaire de règlements qui portent sur la gestion de la société et exigent certaines dispositions sur la tenue des documents, la prestation de la formation et une série d'exigences très similaires pour tous les modes.

Ce sont donc des règlements. Ils s'appliquent à un secteur donné et nous faisons une évaluation de la conformité et de l'efficacité par rapport à la réglementation.

Nous avons aussi toute une série de règlements pour tous les modes. Ils existent depuis longtemps et ils ont été modifiés avec le temps. Ils portent sur des questions particulières de sécurité qui ont surgi à cause de divers facteurs par le passé. Transports Canada continue de les appliquer, de les contrôler, d'en surveiller l'application.

Il y a plusieurs séries de règlements, mais les systèmes de gestion de la sécurité sont une série de règlements différents et ils sont appliqués comme les autres.

Dans le système de gestion de la sécurité et les exigences réglementaires d'une société, celle-ci doit élaborer un plan pour répondre à ces exigences, et comme il s'agit de la façon de faire des affaires et d'assurer la documentation, on lui laisse de la souplesse quant aux modalités. Il y a parfois confusion chez certains, qui se demandent si ce n'est pas de l'autoréglementation. Le règlement est

clairement énoncé. Les sociétés doivent s'y conformer, mais pour ce qui est de leur plan opérationnel, de leur plan de gestion pour faire certaines choses, on leur laisse une certaine latitude. Les inspecteurs examinent la situation et, s'il y a un problème, il y a différentes façons de s'en occuper.

**M. Peter Braid:** Quant à l'évolution des systèmes de gestion de la sécurité, suivons-nous une approche d'amélioration constante? Est-ce un processus qui évolue et s'améliore constamment? Comment cela se réalise-t-il?

**Mme Laureen Kinney:** Je crois que c'était une très bonne description.

Essentiellement, la même chose s'est produite dans la majeure partie de notre régime de réglementation au fil des ans. On tire des enseignements; on repère certains éléments; la technologie évolue; nous apprenons; nous modernisons les régimes de réglementation.

Les systèmes de gestion de la sécurité sont relativement jeunes, même s'ils sont en place depuis un certain nombre d'années, comme processus de réglementation dans le système de sécurité des transports. Toutes les organisations internationales les ont adoptés et les appliquent. Au gré des conseils de ces instances internationales et grâce à l'expérience acquise dans le monde, les règlements sont rendus plus rigoureux et efficaces dans certains domaines. Grâce aux enseignements de notre expérience des questions de conformité au Canada et parce que les sociétés peuvent présenter les choses comme elles sont décrites dans les règlements, ces questions sont abordées dans une boucle de rétroaction, et nous modifions et renforçons les dispositions. Comme dans le cas de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire et du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, des recommandations sont formulées au sujet des modifications législatives nécessaires pour rendre les SGS de la sécurité ferroviaire plus rigoureux, clairs et robustes. Nous sommes en train de réaliser ces choses.

**M. Peter Braid:** Une autre modification que Transports Canada a déjà mise en place pour améliorer la sécurité ferroviaire, spécialement dans le transport des produits dangereux, concerne la vérification et la classification du pétrole brut. Pourriez-vous nous dire comment va le nouveau processus?

**Mme Laureen Kinney:** En général, la question s'est posée à l'automne. Nous avons conjugué différents types d'action, d'une part l'élément de protection qui a été mis en place, et d'autre part l'obligation imposée aux expéditeurs de mettre à jour la vérification de leurs produits, de leurs produits de pétrole brut. S'ils n'ont pas un résultat de test immédiatement disponible, ils doivent expédier leurs produits selon la classification la plus élevée des produits dangereux et liquides inflammables; entre-temps, ils doivent faire les tests et nous communiquer les résultats. Ces résultats nous renseignent sur les exigences à imposer. Nous entretenons aussi une étroite collaboration avec les autorités américaines de réglementation qui ont fait des études et des tests sur les produits aux États-Unis. Nous mettons de l'information en commun avec elles, et cela enrichit nos connaissances.

Le groupe de travail mis sur pied sous la direction du Conseil consultatif sur la politique a donné des conseils et présenté des recommandations et il a réuni des travaux sur une série de questions scientifiques comme les tests sur les vapeurs des produits et la façon de faire des tests plus exacts sur le terrain. Des études sont en cours à ce sujet. Tout ce travail met en évidence les prochaines mesures à proposer.

● (0935)

**M. Peter Braid:** Comment Transports Canada vérifie-t-il que l'information sur la classification est exacte?

**Mme Lauren Kinney:** Il y a un programme d'inspection qui a débuté en 2011. Il a mis l'accent sur une inspection plus poussée des installations de transbordement. L'idée fondamentale du programme de transport de produits dangereux, c'est que, si les produits sont correctement classifiés, placés dans le bon contenant et transportés en toute sécurité à destination, ils arriveront probablement à destination sans danger. Cela a été prouvé au cours de l'histoire du système.

Pour ce qui est des inspections, les inspecteurs vont sur place, font certains test sur les lieux de transbordement, mais c'est vraiment aux expéditeurs et aux importateurs de faire ces tests, car il faut du temps pour obtenir les résultats des laboratoires, et ils peuvent varier selon les expéditions. Nous exigeons qu'on nous communique ces données.

**Le président:** Merci beaucoup.

Madame Morin, allez-y. Vous avez cinq minutes.

[Français]

**Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD):** Merci beaucoup.

Je salue tous les témoins.

J'aimerais aborder deux sujets aujourd'hui.

Premièrement, j'aimerais parler du ratio d'agents de bord. J'ai en ma possession un communiqué de presse envoyé hier par le Syndicat canadien de la fonction publique. Il s'agit d'une lettre que le président national, Paul Moist, a adressée au ministre pour lui demander qu'une étude soit entamée.

Je vais citer une partie de la lettre:

[Traduction]

Nous nous en tenons à la position, défendue par le passé par le Comité des transports de la Chambre des communes, que toute modification du ratio d'agents de bord doit être soumise à un contrôle du plus haut niveau et ne doit pas se faire sans une étude parlementaire.

[Français]

Je suis d'accord avec lui.

Il y a eu une seule journée de consultation sur cet enjeu, soit le 22 mai. Je me demande quels arguments on peut évoquer pour qu'on ne fasse pas cette étude en comité. Une journée de consultation, ce n'est pas la même chose qu'une étude parlementaire, une étude par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Ce qu'on voudrait, c'est véritablement étudier...

[Traduction]

**Le président:** Un rappel au Règlement, monsieur Watson?

**M. Jeff Watson:** Oui. Monsieur le président, ce n'est pas une question à laquelle devraient répondre des représentants du ministère, qui sont des fonctionnaires indépendants. C'est aux hommes et femmes politiques qui prennent place autour de la table du comité de répondre à cette question.

**Le président:** M. Mai pour un rappel au Règlement.

**M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD):** Les fonctionnaires sont qualifiés et ils peuvent répondre aux questions qui leur sont posées. Ce n'est pas nécessairement une question politique. Comme mon collègue le sait probablement, Transports Canada examine... et il est responsable de cette étude.

Les fonctionnaires peuvent donc répondre.

**Le président:** Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Ce que je veux dire, c'est que la question, si j'ai bien compris l'interprétation... Il est vrai que je n'écoutais pas le français et que vous vous exprimiez en français.

Selon moi, on demande aux fonctionnaires de dire ce que le comité devrait faire ou non. On leur demande de commenter la décision du comité sur la réalisation d'une étude. C'est aux politiques ici présents de répondre et d'assumer la responsabilité, et non à des fonctionnaires indépendants.

Voilà mon rappel au Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Les fonctionnaires savent à quoi ils doivent répondre ou non, selon le Règlement. Je m'en remets à eux.

[Français]

**Mme Isabelle Morin:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Selon vous, une journée de consultation publique est-elle suffisante pour apporter un changement aussi radical dans la sécurité aérienne au Canada?

[Traduction]

**Mme Lauren Kinney:** Pour parler généralement du processus, je dirai que le processus réglementaire est prévu dans les directives du Cabinet. Nous appliquons le processus de différentes façons, dans le cadre d'une approche officielle, avec notre conseil consultatif sur l'aviation civile. Le processus est différent pour chaque série de règlements. Cela peut dépendre de ce qui est arrivé par le passé.

Dans ce cas particulier, il y a une longue histoire et il y a eu beaucoup de discussion par le passé. Le niveau de consultation semble donc convenir. Mais je dois...

[Français]

**Mme Isabelle Morin:** En a-t-on discuté suffisamment par le passé?

[Traduction]

**Mme Lauren Kinney:** Je le répète, le ministère se plie à un processus réglementaire et considère le besoin d'information. Si de nouveaux éléments d'information arrivent, le ministère est disposé à les examiner.

[Français]

**Mme Isabelle Morin:** Merci beaucoup.

Je vais maintenant passer à un autre sujet qui n'a pas été abordé depuis que nous menons une étude sur la sécurité ferroviaire: les agents de contrôle et les points de fouille dans les aéroports.

Concernant le transport de matières dangereuses, je ferai remarquer que certaines personnes peuvent apporter avec elles de telles matières.

Au début de 2013, il y a eu beaucoup de discussions au sujet des agents de contrôle de l'aéroport de Dorval qui devaient renouveler leur convention collective. Ils voulaient obtenir le même salaire que celui que recevaient les agents de contrôle de l'aéroport Montréal-Trudeau, ainsi que des pauses suffisantes. À l'époque, j'ai rencontré plusieurs employés qui m'ont parlé de leurs préoccupations au sujet de la sécurité.

Dans un aéroport, combien de secondes un agent de contrôle doit-il consacrer à chaque bagage d'un passager? Êtes-vous en mesure de me dire quelles sont les normes à cet égard?

• (0940)

[Traduction]

**Mme Laureen Kinney:** Je ne crois pas pouvoir vous donner des détails précis, mais le régime de sécurité mis en place dépend de...

[Français]

**Mme Isabelle Morin:** Pouvez-vous vérifier cette information et la transmettre au comité ultérieurement?

[Traduction]

**Mme Laureen Kinney:** Je ne peux sans doute pas vous donner ce genre de ventilation, car vous parlez de voyageurs qui ont un ou deux sacs; ils ont des vêtements différents; ils peuvent être en fauteuil roulant; ils peuvent avoir un sac à dos...

[Français]

**Mme Isabelle Morin:** À un point de contrôle d'un aéroport, il y a des heures de pointe. Par exemple, de 16 heures à 18 heures, il y a des files d'attente incroyables et il n'y a pas nécessairement plus d'employés. Comment cela fonctionne-t-il exactement? Que demande-t-on à l'employé de faire en ce qui concerne les bagages? Lui dit-on qu'il ne doit plus y avoir de file après un certain nombre de minutes?

Je ne vous demande pas combien de temps les employés consacrent à chaque passager, mais plutôt à chaque bagage. Les agents de contrôle m'ont dit qu'il y avait des normes et qu'on leur demandait de consacrer un certain nombre de secondes à chaque passager. Avez-vous cette information?

[Traduction]

**Mme Laureen Kinney:** Voici un survol simple. L'Organisation de l'aviation civile internationale établit les normes et les lignes directrices pour assurer la sécurité de l'aviation, comme cela arrive dans bien d'autres domaines de notre travail. Transports Canada les transforme en règlements, qui s'appliquent à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Celle-ci fait le contrôle dans les aéroports avec l'aide d'entrepreneurs. Ils doivent suivre et appliquer les règlements que nous leur appliquons. Ils font cela au moyen de protocoles qu'ils élaborent en formant leur personnel.

Voilà comment cela fonctionne.

[Français]

**Mme Isabelle Morin:** Je vais vous parler de quelque chose qui m'est arrivé.

Il y a quelques semaines, en revenant d'un voyage parlementaire, je suis passée par l'aéroport de Toronto et j'ai demandé à être servie en français. J'ai passé le contrôle du scanner et cela a déclenché la sonnerie. On m'a dit d'aller au scanner aux rayons X, mais j'ai refusé de le faire pour des raisons personnelles. Il n'y avait aucune femme

francophone occupant le poste d'agent de contrôle qui pouvait procéder à une fouille corporelle. On m'a alors dit que puisque c'était ainsi, je pouvais y aller.

Comment Transports Canada réagirait-il à ce genre de situation?

[Traduction]

**Mme Laureen Kinney:** Je ne connais pas au juste tous les détails, mais il est certain que nous établissons les exigences.

[Français]

**Mme Isabelle Morin:** J'aimerais savoir comment Transports Canada s'assure d'offrir des services aux femmes francophones partout au pays, si des fouilles doivent être effectuées.

[Traduction]

**Le président:** Votre temps de parole est terminé, mais nous allons écouter la réponse.

**Mme Laureen Kinney:** Nous établissons les exigences en matière de sécurité et au sujet de ce que les agents de contrôle doivent faire. De plus, l'ACSTA, la société d'État, doit établir les normes de service et respecter les obligations en matière de langues officielles. Si vous avez une plainte à formuler, il y a certainement tout un ensemble d'activités pour régler ce genre de problème, mais pour notre part, nous nous préoccupons avant tout de sécurité. Il y a d'autres organismes qui s'occupent des plaintes en matière de langue.

**Le président:** Très bien. Merci beaucoup.

Monsieur Toet, vous avez cinq minutes.

**M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC):** Merci aux témoins de ce matin. Votre contribution est très utile.

D'abord, une ou deux questions au sujet du rapport du vérificateur général et de votre plan d'action détaillé.

Je sais que plusieurs éléments sont réglés et que quelques autres ne le sont pas tout à fait. Je voudrais parler plus précisément de l'évaluation des vérifications et des inspections ou du nombre prévu de vérifications et d'inspections dont il faut tenir compte dans le contexte des SGS. Cela est prévu pour l'automne 2014. Pourriez-vous nous dire brièvement où on en est? Le calendrier est-il respecté?

**Mme Laureen Kinney:** Je vais commencer pour ensuite demander à M. Bourdon d'étoffer la réponse.

Nous avons pris cette recommandation très au sérieux. C'est une bonne réflexion, importante, pour ce qui est de l'équilibre qui convient entre les vérifications des systèmes de gestion de la sécurité et les autres types d'inspection, dont il y a toute une série dans le secteur ferroviaire.

Il faut voir quel type de validation croisée convient et quelles questions de sécurité cela ferait surgir, peut-être des inspections de ponts et des vérifications et peut-être moins d'interventions dans un autre secteur. Mais c'est une chose... Il se fait beaucoup de travail scientifique. Des contrats ont été accordés et des gens vérifient la validité statistique du nombre d'inspections, en tenant compte d'autres domaines de risque et en mobilisant l'expérience des gens sur le terrain qui font ce travail depuis longtemps.

Nous pourrions formuler des recommandations bientôt.

Luc, pouvez-vous donner des détails précis? Avons-nous un calendrier à respecter pour la prochaine étape?

• (0945)

**M. Luc Bourdon:** Ce sera d'ici l'automne.

**Mme Laureen Kinney:** Ce sera donc d'ici l'automne. Nous surveillons de près la réalisation de ces engagements.

**M. Lawrence Toet:** Pour dire un mot des inspecteurs, l'un des aspects à souligner est leur indépendance et leur objectivité. On a montré qu'elles sont totales.

Plusieurs fois au cours des témoignages, on a exprimé des inquiétudes au sujet de cette indépendance et de cette objectivité. Pourriez-vous expliquer brièvement au comité comment on a abordé cette question? Vous, fonctionnaires, estimez-vous qu'on a suffisamment bien réagi et croyez-vous que l'objectivité et l'indépendance existent bien sur le terrain?

**Mme Laureen Kinney:** Oui, c'est une question qui a surgi avant que les recommandations de la vérification ne soient faites. Le travail était déjà bien amorcé. Sur un plan d'ensemble, à Transports Canada, il a été décidé d'exiger des déclarations sur les conflits d'intérêts de tous les employés, depuis la direction jusqu'au niveau de l'inspecteur, qui travaillent dans des secteurs liés à la sécurité et qui risquent d'être vulnérables et remis en question si des problèmes se présentaient. La difficulté, c'est que, lorsqu'on cherche du personnel informé et compétent pour faire les inspections, on veut des gens qui ont de l'expérience sur le terrain, de la formation et des titres professionnels. Le plus souvent, ces gens-là ont travaillé sur le terrain et ils ont les connaissances voulues pour faire de meilleures inspections.

L'approche de Transports Canada a été de mettre en place ces mesures pour s'assurer au départ, au moment du recrutement, que leurs obligations sont claires et que leurs déclarations de conflits d'intérêts sont faites chaque année. Notre système de bases de données permettra de dégager les tendances et les problèmes qui surgissent avec le temps, de sorte que nous puissions faire des contre-vérifications.

Nous avons donné au personnel une formation sur les valeurs et l'éthique. Nous avons fait des études de cas. Tout le personnel est bien au courant de ses obligations. De façon générale, ce sont des gens qui attachent le plus grand intérêt à la sécurité du système de transport, et ils sont très conscients des dangers qui peuvent se présenter au quotidien.

**M. Lawrence Toet:** Excellent.

Toujours à propos des inspections, il y a déjà eu des questions ici ce matin à leur sujet. Il semble y avoir des doutes ou de la confusion à propos de la surveillance exercée par Transports Canada parce qu'il y a beaucoup d'activités différentes. Nous entendons parler d'inspections, de vérifications, d'évaluations, d'inspections de processus, d'inspections de validation des programmes et d'inspections traditionnelles, pour ne reprendre que quelques-uns des termes que nous entendons ici.

Pourriez-vous expliquer brièvement au comité les termes employés en aviation civile en faisant des distinctions entre eux? On en revient aussi à ces inspections sans avis qui font partie du programme mais sans y figurer et qui se réalisent. Il y a beaucoup de confusion, semble-t-il, et il y a eu des changements dans la terminologie. Les gens disent que les inspections de ce genre ne se font plus, mais se font-elles encore même si elles s'appellent autrement? Il serait très utile que nous arrivions à comprendre de quoi il retourne.

**Mme Laureen Kinney:** Merci beaucoup de cette question. C'est un peu difficile, je le sais, parce que la terminologie a évolué et qu'il y a certainement des problèmes de vocabulaire.

Voici un très bref historique de l'évolution. Avant 2005, Transports Canada faisait des inspections et des vérifications. Le programme national de vérification de la sécurité réunissait des spécialistes de chacun des secteurs distincts pour dégager une vue d'ensemble des systèmes de la société. C'était le précurseur du travail que nous faisons maintenant. Ce type d'inspection était perçu comme très précieux et utile, et il a donné une meilleure information.

Après nos évaluations de risque et d'autres travaux, en 2005, le système a été modifié par la mise en place de ce qui est notre outil principal pour les inspections prévues et planifiées, les inspections de validation de programme. Ce sont des inspections cycliques majeures: une équipe va sur le terrain avec un chef d'équipe et examine divers éléments de la société. Comme les sociétés sont importantes, l'équipe n'étudie pas forcément tous les éléments à chaque fois, mais elle examine les éléments les plus importants, les plus critiques, à partir de toute une information sur le risque.

Ce sont de grandes inspections. Elles se font de manière cyclique et elles sont inscrites au programme. Elles sont prévues passablement à l'avance de façon à s'assurer que... [*Note de la rédaction: difficultés techniques*]

**M. Lawrence Toet:** Ces inspections se font-elles à des moments différents depuis l'adoption des SGS, ou se font-elles toujours comme avant?

• (0950)

**Mme Laureen Kinney:** Les deux choses se sont faites en même temps, si on veut. Il y a d'une part les changements dans les inspections. Le programme national de vérification de la sécurité a été intégré à notre approche d'inspection de la validation des programmes. Il s'y est fusionné. Ce sont les inspections planifiées.

Puis, nous avons les évaluations des SGS, qui se font de façon cyclique dans notre secteur. Les sociétés qui sont soumises à un SGS réglementaire doivent faire l'objet de vérifications cycliques des SGS. Il y a aussi toute une série d'autres types de vérification. Ce sont les inspections de processus auxquelles, antérieurement, on pensait plutôt lorsqu'on voulait parler des anciennes inspections. Elles sont très semblables dans beaucoup de cas, mais il y a un peu plus de rigueur dans leur exécution et les rapports exigés. Cela, à cause des recommandations découlant des vérifications.

Parmi ces autres types d'inspections, il y a des choses comme les révisions de manuels, les vérifications des compétences des pilotes et les changements dans le statut de membres clés du personnel dans une société, ce qui déclenche d'autres inspections sur ces aspects. Les résultats sont classés et recueillis dans notre base de données comme des résultats d'inspection. Il y a donc de très nombreux types d'inspection.

**Le président:** Je suis désolé, mais votre temps de parole est terminé, monsieur Toet.

Monsieur Mai, vous avez cinq minutes.

[Français]

**M. Hoang Mai:** Merci, monsieur le président.

Je remercie les représentants de Transports Canada d'être ici aujourd'hui.

Nous avons entendu des témoignages d'employés ou de certaines personnes à propos de la protection des dénonciateurs. Le système de gestion de la sécurité nécessite la participation des employés. Cependant, ils nous ont dit qu'il y avait souvent un problème lorsqu'un employé faisait des recommandations ou soulignait des failles de sécurité: il était licencié ou cela lui causait des problèmes.

Des mesures seront-elles prises par Transports Canada pour protéger les dénonciateurs?

[Traduction]

**Mme Lauren Kinney:** Dans le secteur ferroviaire ou en général?

[Français]

**M. Hoang Mai:** Je parle des deux.

[Traduction]

En général. Ce peut être le secteur ferroviaire ou l'aviation.

**Mme Lauren Kinney:** Prenons un peu de recul par rapport à notre approche. Pour la plupart des modes, il existe des systèmes qui permettent aux employés d'une société d'appeler un inspecteur pour le mettre au courant de points préoccupants. Nous avons un système structuré pour cela dans la base de données du Système de compte rendu quotidien des événements de l'Aviation civile, le SCRQEAC. Bien des gens, y compris des employés, peuvent faire ce genre de déclaration.

Les modifications apportées à la Loi sur la sécurité ferroviaire en 2013 prévoient des dispositions qui permettent de s'attaquer à la question dans le règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité qui pourrait paraître cet automne. Il y aurait une disposition sur la capacité donnée aux employés de faire une déclaration au moyen d'un processus de la société, mais ce serait semblable à ce qui existe pour d'autres éléments des systèmes de gestion de la sécurité. On demanderait à la société de mettre en place le processus voulu.

En fin de compte, ce n'est pas le type de système que Transports Canada voudrait adopter pour les questions de relations, les questions de commission des relations de travail et des domaines semblables. Je ne veux pas donner l'impression que c'est là un élément qui ferait complètement partie d'une exigence de Transports Canada.

**M. Hoang Mai:** Nous avons beaucoup parlé des inspecteurs. Vous avez aussi expliqué comment les choses évoluaient. Combien d'inspecteurs le ministère des Transports a-t-il en ce moment? Nous avons observé une tendance à la baisse. Le nombre d'inspecteurs de pilote certifiés qui travaillent pour Transports Canada est passé de près de 500 à 382, et il y a les enquêteurs du BST. Quelle est la tendance observée chez Transports Canada?

**Mme Lauren Kinney:** C'est extrêmement stable. Il faudrait que je vérifie les différents éléments, mais en général, il n'y a pas eu de changements notables dans les différentes composantes des effectifs totaux de surveillants et d'inspecteurs. Différentes personnes, dans chaque programme, ont des pouvoirs d'inspection. Martin, corrigez-moi si je me trompe.

Par exemple, il y a des inspecteurs des ponts et d'autres types d'inspecteurs dans le secteur ferroviaire. Il y a des ingénieurs, des inspecteurs techniques et des pilotes qui ont des pouvoirs d'inspection.

Avec le temps, il y aura un certain rééquilibrage dans le nombre de personnes à qui ont fait appel pour certaines tâches, dans une

certaine mesure, mais il serait juste de dire... Martin, voudriez-vous expliquer davantage?

**M. Martin Eley:** Peut-être une petite précision pour ce qui est de l'aviation... Par le passé, nos inspecteurs étaient définis strictement par leur classification, même s'ils étaient gestionnaires. Cela a un peu changé. Nous mettons plus l'accent sur les gens qui exécutent le travail. Les chiffres sont donc établis un peu différemment parce que toute notre organisation a changé.

• (0955)

**M. Hoang Mai:** Parfait.

Le vérificateur général a été assez direct et un peu cinglant dans son rapport à cause du temps que Transports Canada met à corriger certains problèmes. Il s'agit de retards de 10 ans, pas nécessairement dans le secteur ferroviaire, mais dans l'aviation. Quel est le problème? Comment pouvons-nous le régler?

**Mme Lauren Kinney:** En général, il y a des recommandations très diverses. Certaines exigent un travail technique, des recherches pour trouver la bonne solution; il faut voir quelles sont les technologies disponibles, les conséquences de l'implantation d'une mesure dans l'industrie, et il y a beaucoup de discussions sur les conséquences de l'application concrète d'une idée.

Transports Canada a accepté les recommandations et les conseils du vérificateur général, et le Bureau de la sécurité des transports soulève assurément ces questions. Parallèlement, nous avons mis en place des mesures dans un certain nombre de domaines où nous pouvons accélérer nos consultations, de sorte que nous puissions nous attaquer à un problème plus rapidement et voir comment il est possible d'améliorer les processus de réglementation.

**M. Hoang Mai:** Je n'ai pas beaucoup de temps. Nous pourrions revenir au secteur ferroviaire et à la façon dont Transports Canada a accordé une exemption à MMA pour qu'elle puisse avoir un seul chef de train. Quel processus a été suivi?

**Mme Lauren Kinney:** Une enquête est en cours, tant du point de vue des conditions réglementaires actuelles que de celui de l'examen du Bureau de la sécurité des transports. Ce que je peux dire à ce sujet est assez limité.

Un système est en place pour tous les changements, en ce qui concerne l'exploitation d'un train par une seule personne ou d'autres changements majeurs dans les modalités d'exploitation. Les transporteurs doivent examiner les moyens d'atténuer les effets, et ils sont tenus, dans ce cas comme dans d'autres, de consulter les municipalités, et parfois les syndicats. Puis, l'information est communiquée à Transports Canada.

Si nous avons des inquiétudes au sujet du processus proposé, les moyens d'atténuation des effets, nous avons différents outils qu'il est possible d'utiliser. Voilà le processus général.

**Le président:** Votre temps de parole est terminé.

Monsieur Leung, vous avez cinq minutes.

**M. Chungsen Leung (Willowdale, PCC):** C'est un plaisir d'être ici. C'est la première fois que je participe aux travaux du comité.

Vous avez raison. Toute la question de la sécurité et de la gestion des systèmes est très nouvelle. J'ai abordé ce sujet pour la première fois lorsque je faisais mes études de génie, en 1982. À l'aune de l'histoire des transports, c'est récent.

Je voudrais aborder la question sous un angle plus technique. Où conservons-nous les statistiques sur le temps moyen entre les pannes? Comment cela est-il intégré à notre système de gestion de la sécurité? Comment tenons-nous compte de la fatigue du matériel et du métal? Comment inspectons-nous ces choses-là? Comment formons-nous les inspecteurs au lieu de fabrication pour veiller à ce que les fabricants fassent les tests de fatigue et nous communiquent les pourcentages de fiabilité?

La technologie a évolué avec le temps, surtout dans le secteur ferroviaire. Nous sommes passés des traverses de bois aux traverses de béton et aux attaches de rail Pandrol. Quelles instructions Transports Canada donne-t-il aux transporteurs et aux fabricants pour qu'ils respectent les normes de sécurité du XXI<sup>e</sup> siècle?

**Mme Laureen Kinney:** Je vais proposer un survol très rapide pour laisser ensuite M. Bourdon parler du rail.

Nous avons en ce qui concerne la certification nationale des aéronefs un programme très solide qui encadre ces activités, et nous avons de très solides dispositions en place pour examiner comment les appareils sont certifiés, quels sont les intervalles de maintenance recommandés par les producteurs, les délais des vérifications nécessaires pour tenir compte de ces questions-là.

Nous avons des types semblables de situation et des approbations et règlements concernant les moyens de confinement dans le transport des produits dangereux, mais pas de la même ampleur.

Luc, voudriez-vous ajouter quelque chose à propos de la sécurité ferroviaire?

**M. Luc Bourdon:** Oui.

Nos règles sur la sécurité des voies sont mises à jour de temps à autre. La dernière grande révision remonte à mai de l'an dernier. Les nouvelles règles sont entrées en vigueur le 25 mai. Elles tiennent compte de nouvelles technologies et imposent des normes plus élevées en exigeant la détection des défauts des rails et des tests de la géométrie des voies. Elles renvoient aussi aux normes nord-américaines de l'AREMA; lorsque celles-ci sont mises à jour, de temps à autre, nos règles sur la sécurité des voies le sont également.

• (1000)

**M. Chungsen Leung:** Vous savez que la dynamique de l'enveloppe du wagon qui se déplace sur la voie normale change en fonction de l'état de l'assiette des rails. À quelle fréquence se fait la mise à niveau?

**M. Luc Bourdon:** C'est pourquoi, lorsque nous avons mis à jour les règles sur la sécurité des voies, nous avons rendu obligatoires la vérification de la géométrie de la voie et la détection des défauts des rails. Il s'agissait de mesurer exactement ce dont vous parlez. Selon le poids qui circule sur les rails, il faut faire des inspections de différents niveaux. Cela nous permet de savoir que la voie est à niveau. Si elle ne l'est pas, la société doit la réparer.

**M. Chungsen Leung:** Y a-t-il une vérification et une inspection constantes pour assurer la mesure de la sécurité?

**M. Luc Bourdon:** Tout à fait. De plus, TC a acheté six véhicules légers d'inspection de la géométrie des voies pour surveiller la géométrie des voies sur tout le réseau ferroviaire canadien.

**M. Chungsen Leung:** Merci.

Je n'ai plus de questions.

**Le président:** Il vous reste une minute et demie. Si quelqu'un... Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Très bien.

Il a été question du processus de consultation dans le secteur de l'aviation. Pourriez-vous préciser quelque chose? Sauf erreur, c'est avec le CCRAC que vous menez les consultations sur les problèmes émergents ou les questions de réglementation. Si je comprends bien, il y a beaucoup d'intervenants. Pourriez-vous nous dire à peu près combien peuvent être consultés dans le domaine de l'aviation? Je crois qu'il y en a des centaines. Je crois savoir qu'il faut toujours en arriver à une plénière, que l'enjeu soit mineur ou majeur. Ce processus peut demander beaucoup de temps.

Pourriez-vous parler du tri qui se fait maintenant pour simplifier le processus. À quelles parties intéressées vous adressez-vous pour certains problèmes, par opposition à une plénière?

**Mme Laureen Kinney:** L'une des recommandations portait sur l'accélération de notre processus. Cela a beaucoup retenu l'attention en 2012, par exemple. Nous avons considéré ce que le processus de consultation était devenu, assez rigide et lourd, comme vous le dites. Il y a le plus souvent plus de 500 participants, notamment en plénière, et il faut se demander s'ils ont tous un intérêt important en cause. Nous essayions de faire en sorte que tous ceux qui pouvaient être touchés puissent dire leur mot pour éviter d'avoir des règlements qui ont des conséquences non voulues. Mais le processus était lourd.

Particulièrement à la lumière de deux recommandations du Bureau de la sécurité des transports au sujet des activités en mer de Cougar Helicopters ou de l'exploitation des hydravions, des domaines très pointus où les usagers qui seraient touchés par les recommandations sont assez peu nombreux, nous avons conçu un moyen de faire un tri à l'égard de la recommandation ou de la question sur laquelle nous envisageons d'agir — cela peut aussi venir de nos observations au sujet d'une préoccupation en matière de sécurité — et de déterminer la façon de l'aborder, dans le processus large, d'une façon plus ciblée.

Une méthode appelée PICA, pour « Procedures for Inventory Control Afloat » a été élaborée. Je n'entrerai pas dans les détails, mais cette méthode emploie la formule de l'atelier. Nous réunissons pour un atelier les principaux intéressés pour examiner une question de sécurité très pointue: « Voici le problème de sécurité. Voici la recommandation du Bureau de la sécurité des transports. Voici notre information technique. Expliquez-nous comment se déroulent vos opérations. Si nous proposons de faire telle chose, cela fonctionnerait-il? Quels seraient les problèmes? » À partir de là, nous pouvons appliquer un processus accéléré auprès des intéressés au sens large au lieu de passer beaucoup de temps dans un grand comité pour une question qui est peu pertinente.

**Le président:** Merci.

À vous, monsieur Komarnicki. Vous avez cinq minutes.

**M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC):** Je voudrais plus ou moins prendre la suite des questions et observations de M. Toet.

Nous examinons les définitions et les problèmes qu'elles peuvent poser. Nous avons parlé des inspections de validation de programme. Il a été question de vérifications, surtout à propos du système de gestion de la sécurité, le SGS. Une expression est revenue régulièrement: inspection traditionnelle. Je crois comprendre qu'elle est liée à autre chose que le SGS. Peut-être y a-t-il un lien avec les règlements proprement dits.

Qu'entend-on au juste par inspections traditionnelles? Existentes-elles encore? Se font-elles de la même façon que par le passé?

**Mme Lauren Kinney:** La catégorie des inspections de processus et la catégorie générale des inspections correspondent aux activités d'inspection traditionnelle, si on veut. Ce n'est probablement pas un très bon repère, du point de vue de la période considérée comme traditionnelle — il y a 5 ans, 10 ans —, mais en général, ces inspections visent les domaines pour lesquels l'inspecteur se rendrait dans les installations d'une compagnie aérienne, d'un transporteur aérien ou sur une piste d'aéroport. Cet inspecteur interviendrait sur plusieurs appareils appartenant peut-être à des sociétés différentes.

C'était essentiellement un examen sur place à un moment donné, un instantané, si on veut. Les problèmes de ce genre d'inspection étaient par exemple le manque de documentation, et on peut se demander si c'était le moyen le plus efficace de déceler les problèmes. Statistiquement, on peut évidemment se demander si...

• (1005)

**M. Ed Komarnicki:** Cela pouvait consister notamment à voir si le transporteur se conformait au règlement?

**Mme Lauren Kinney:** Effectivement.

**M. Ed Komarnicki:** Ces inspections traditionnelles, ainsi que nous les avons définies, en quelque sorte, se font-elles toujours en ce moment?

**Mme Lauren Kinney:** Oui, elles font partie des inspections de processus qui se font toujours, mais elles ont été modernisées et sont plus rigoureuses. Elles sont généralement planifiées. Elles ne se font donc pas au hasard, l'inspecteur allant à différents endroits pendant la semaine.

**M. Ed Komarnicki:** La députée de Trinity—Spadina voulait qu'on réponde à une question sur la sécurité aérienne. Combien d'inspections ont été faites de 2004 à 2011, si on fait des distinctions entre les vérifications, les inspections traditionnelles et les inspections de validation de processus? En 2010-2011, il y aurait eu 13 664 inspections traditionnelles, d'après la définition actuelle. Ce nombre englobe-t-il les inspections traditionnelles dont nous venons de parler? Combien seraient annoncées au préalable et combien ne le seraient pas?

**M. Martin Eley:** Les inspections se font dans deux domaines principaux. Il y a le travail de surveillance planifié, mais les sociétés évoluent sans cesse. Lorsqu'elles étendent leurs activités, qu'elles adoptent de nouvelles technologies, de nouveaux appareils, etc., nous faisons des inspections au moment de la certification initiale. À ces occasions-là, nous vérifions beaucoup de détails, sans oublier le contexte.

**M. Ed Komarnicki:** Laissons cela de côté. Parlons des inspections traditionnelles portant expressément sur les règlements, celles qui sont annoncées et celles qui ne le sont pas. Pouvez-vous répondre à la question?

**M. Martin Eley:** Non, nous avons dit tout à l'heure que nous ne distinguons pas les inspections annoncées et non annoncées. Nous avons de l'information sur les inspections effectuées, mais nous n'indiquons pas si elles sont annoncées ou non.

**M. Ed Komarnicki:** Y a-t-il un bon nombre d'inspections traditionnelles non annoncées?

**Mme Lauren Kinney:** Je peux dire qu'il y en a. Elles sont particulièrement utiles dans un certain nombre de domaines. Par exemple, nous avons maintenant un accord avec l'AESA, l'Agence européenne de la sécurité aérienne, dans le cadre duquel nous

partagerons les données d'inspection. Aucune des inspections de cette catégorie ne sera annoncée. C'est ainsi que le système fonctionne. Il y a aussi d'autres inspections.

Permettez-moi de donner un exemple. Si une société est touchée par une grève ou un problème financier, nous intervenons, et ce type d'inspection n'est pas annoncé. Nous allons voir ce qui se passe et vérifier s'il y a des facteurs de sécurité.

**M. Ed Komarnicki:** Vous avez parlé des avantages des inspections non annoncées par opposition à celles qui le sont. Y a-t-il d'autres raisons de faire des inspections non annoncées?

**Mme Lauren Kinney:** On peut dire qu'il peut y avoir un effet dissuasif. C'est une possibilité. Il faudrait revoir la justification sous l'angle de la validité scientifique des statistiques. Si on présume qu'une inspection non annoncée permet de déceler des choses qu'on ne trouverait pas autrement, il faudrait alors supposer qu'on sera assez efficace pour repérer toutes ces choses-là et qu'en allant observer sur les lieux, on pourra les repérer. Je ne suis pas sûre qu'il y ait un lien clair, mais nous convenons que les inspections non annoncées sont appropriées et qu'elles servent là où elles sont utiles.

Je vais simplement faire la distinction entre inspection non annoncée et inspection non planifiée. Normalement, les inspections non planifiées n'ont pas une grande utilité, parce qu'elles mobiliseraient des ressources efficaces qui peuvent trouver un meilleur emploi.

**M. Ed Komarnicki:** Monsieur Eley, vous avez quelque chose à dire?

**M. Martin Eley:** Si nous avons des inquiétudes au sujet d'une société, peut-être à cause d'une IVP, et de sa capacité de régler le problème, nous renforçons la surveillance, ce qui est beaucoup plus souple. Nous avons alors tendance à faire des inspections non annoncées pour nous assurer que la société est en bonne voie. Elle est en bonne voie, ou alors nous renforçons les mesures d'exécution. Tout cela fait partie de nos moyens d'action.

**Le président:** Merci.

Une précision, madame Kinney. Vous avez dit un mot des inspections non spontanées et des vérifications aléatoires. Vous avez dit, « lorsque c'est approprié » ou quelque chose de semblable. Pourriez-vous vous expliquer un peu plus, si vous n'avez pas d'objections.

**Mme Lauren Kinney:** Nous établissons un cycle d'inspection national fondé sur le risque pour les inspections de validation de programme. Elles se font de façon planifiée sur une base cyclique. Ce sont les grandes inspections qui portent sur une foule d'éléments.

Puis, nous avons des éléments déclencheurs pour toute une série d'inspections de processus ou autres, dont certaines sont semblables aux inspections traditionnelles. Parmi ces activités, certaines ne sont pas annoncées. Mais alors, c'est quelque chose qui... Il faut voir si cela convient, compte tenu de la décision prise au moment de l'élaboration du plan par le gestionnaire et l'inspecteur d'aller sur le terrain et de faire l'inspection. Il peut y avoir des raisons de ne pas annoncer l'inspection.

Je voulais simplement dire que, normalement, les inspections obéissent à un plan en ce sens qu'il y a un plan national annuel. Ensuite, on subdivise le travail en plans hebdomadaires et mensuels au niveau de l'inspecteur, et les gestionnaires font un peu de planification dans ce contexte. Je voulais m'assurer qu'il est clair que nous n'avons pas beaucoup de raisons de faire des inspections non planifiées, mais que nous faisons parfois des inspections non annoncées.

•(1010)

**Le président:** Merci de cette précision.

Je voudrais soulever un autre point, lié celui-là à une question de Mme Morin, au sujet du nombre de secondes utilisées par bagage. Je peux comprendre qu'il soit presque impossible de répondre. J'ai l'impression que, comme passager, si je remets mes bagages, ils passent sous une sorte de scanner. Est-ce exact?

**Mme Lauren Kinney:** Oui, c'est exact.

**Le président:** L'appareil doit être très semblable à tout ce qu'on trouve dans n'importe quel autre aéroport au Canada ou dans le monde?

**Mme Lauren Kinney:** Oui. Les normes sont établies au niveau international. Le Canada applique ces normes au moyen de ses règlements. Nous avons un programme de surveillance. L'ACSTA a aussi un très solide programme de surveillance de ses entrepreneurs.

Les normes que nous appliquons sont égales ou supérieures à celles qu'on trouve dans le reste du monde. Nous passons beaucoup de temps à nous assurer que ces normes sont telles que nous puissions travailler à des arrangements pour permettre de nouvelles approches avec d'autres pays en fonction de leur niveau de confiance à l'égard de nos contrôles de sécurité.

Il y a un nombre moyen de passagers contrôlés à l'heure par l'ACSTA, mais le lien avec le temps consacré à chaque bagage... Le bagage est-il plein ou vide? S'y trouve-t-il un ordinateur d'une densité telle qu'on ne peut voir à travers? Y a-t-il des liquides et des gels qui ont été oubliés? Les variations sont énormes.

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Sullivan, vous avez cinq minutes.

**M. Mike Sullivan:** À propos des inspections planifiées ou non, annoncées ou non, un témoin que nous avons entendu la semaine dernière a avancé que, depuis 2004, il n'y avait plus d'inspections non annoncées, que, même pour les inspections non planifiées, on donnait un certain avis aux lignes aériennes.

Je sais que l'instruction SUR-009 exige un plan annuel de surveillance. Pouvons-nous obtenir la copie du plan de surveillance de cette année et la copie de tous les rapports qui ont été produits au moyen de cette surveillance depuis le 1<sup>er</sup> avril 2013. Pouvons-nous obtenir ces documents?

**M. Martin Eley:** Une précision: s'agit-il du plan de cette année qui commence en avril ou de celui qui se termine en avril pour l'année écoulée?

**M. Mike Sullivan:** Celui qui va d'avril 2013 à avril 2014.

**M. Martin Eley:** D'accord. Nous avons certainement cette liste d'activités. Cela s'accompagne d'une documentation assez volumineuse.

**Mme Lauren Kinney:** Il faut simplement savoir où se trouve cette documentation. Je veux voir ce qu'il est possible de réunir. C'est très volumineux. Il y aura beaucoup de cahiers.

**M. Mike Sullivan:** Très bien. Ce sera ce que ce sera.

**Mme Lauren Kinney:** Il s'agit simplement de savoir où tout cela se trouve et s'il est possible de bien regrouper tout cela à cette fin.

**M. Mike Sullivan:** L'idée qu'il n'y aurait plus d'inspections non annoncées est inquiétante. Votre rapport montrera, s'il s'agit d'une analyse de ce qui s'est effectivement fait depuis avril 2013, quelles inspections n'ont pas été annoncées.

Nous remarquons également que, dans la définition de surveillance — et cela a un lien avec l'idée de Mme Chow selon laquelle il y a eu 13 664 inspections —, un courriel est considéré comme une inspection ou une activité de surveillance. S'il y a eu 13 663 courriels et une inspection réelle, nous ne le saurions pas.

Je ne considère pas l'envoi d'un courriel à une société comme une activité de surveillance, mais vos propres documents disent le contraire. Pourriez-vous ventiler ces données pour que nous puissions savoir où il y a eu une présence physique, une vraie surveillance, par opposition à un courriel envoyé à une société par le ministère ou un inspecteur?

**Mme Lauren Kinney:** En réponse au premier élément de votre question, je précise qu'il y a effectivement des inspections non annoncées. Elles sont permises. Elles sont intégrées lorsque cela est approprié. Par contre, le fait qu'elles ne sont pas annoncées n'est pas indiqué dans la documentation. Ce champ n'a pas été ajouté à notre système de rapports. Quant à l'objet de votre demande, les documents n'indiqueront pas nécessairement si telle ou telle inspection a été annoncée ou non.

Je peux vous assurer, et mes collaborateurs peuvent m'assurer qu'il y a toujours des inspections non annoncées, mais on ne trouvera peut-être pas dans le document une ventilation chiffrée selon les types d'activité.

•(1015)

**M. Mike Sullivan:** Vous n'avez donc aucun moyen de remettre en question le témoignage de la semaine dernière, selon lequel il ne se fait plus d'inspections non annoncées.

Deuxièmement...

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Sullivan.

Le timbre résonne. Il y aura des votes.

Cela va nous enlever du temps, et il n'y a pas grand-chose que nous puissions faire, ni vous ni moi.

Je propose, pour essayer d'être juste...

**M. Mike Sullivan:** Puis-je terminer mes cinq...

**Le président:** ... je vais vous donner... Oui, il vous reste presque deux minutes. Mais je vais donner deux autres questions à l'opposition: une à vous et l'autre à M. McGuinty. La même chose de ce côté-là. Cela nous permettra de nous rendre à la Chambre pour voter, et il nous restera un battement de deux minutes.

**M. Mike Sullivan:** Merci.

Ma prochaine question se rapporte à ce que M. Watson a dit de ma question initiale. Je sais que c'est le BST qui a proposé que les sociétés ferroviaires fassent l'évaluation des risques et les évaluations de la vitesse du transport des produits dangereux dans les zones densément peuplées.



Je présume, peut-être à tort, que les sociétés ferroviaires ne font pas ces choses-là hors de tout contexte, qu'elles font rapport à Transports Canada. Au cours des trois prochaines années, nous aurons toujours des wagons DOT-111 qui circuleront à toute vitesse dans des zones densément peuplées, à moins que les sociétés ferroviaires ne décident elles-mêmes que ce n'est pas sécuritaire. Des témoins nous ont dit que circuler à 20 milles à l'heure est dangereux, mais ils roulent à 40 milles à l'heure.

Je m'empresse de passer à la question. Pouvez-vous nous faire parvenir une copie des évaluations de risque que vous avez reçues des chemins de fer par suite de cette directive?

**Mme Lauren Kinney:** Une précision. La directive d'urgence exigeait que les sociétés ferroviaires exécutent ces évaluations de risque. Elle leur donnait une série de facteurs à considérer, dont certains sont inspirés par les activités américaines et certains découlent de nos propres réflexions. Ces évaluations nous seront communiquées et nous les examinerons, mais elles ne sont pas encore terminées. Je ne suis pas sûre que nous en ayons déjà reçu.

Dans l'immédiat, la directive d'urgence donne des instructions précises et ordonne de réduire la vitesse et de prendre d'autres mesures, de considérer les systèmes de détection le long de la voie et de prendre toute une série de mesures d'atténuation pour réduire le risque. Enfin, l'autre élément important de la directive était l'ordre donné aux sociétés ferroviaires d'établir un protocole avec les municipalités, qui ont des connaissances sur la situation locale, des préoccupations locales, et de voir comment prendre en compte ces facteurs de risque et ces préoccupations dans l'évaluation du risque.

Tout cela a été mis en place très rapidement et les sociétés ont dû se conformer immédiatement, mais il y aura d'autres mesures à prendre. Chose certaine, Transports Canada étudiera de très près ces évaluations de risque.

**M. Mike Sullivan:** Pouvons-nous obtenir des exemplaires?

**Mme Lauren Kinney:** En ce qui concerne les évaluations de risque, je devrai vérifier, car elles contiennent beaucoup de renseignements exclusifs des sociétés. Cela présente des problèmes. Vous me permettrez de vérifier les détails.

**Le président:** Merci.

Monsieur McGuinty, une question s'il vous plaît.

**M. David McGuinty:** J'ai combien de temps, monsieur le président?

**Le président:** Je vais essayer de limiter tout le monde à environ deux minutes pour la question et la réponse.

**M. David McGuinty:** J'ai deux questions très rapides.

J'ai en main un courriel qui confirme que, six semaines après l'élection du gouvernement, en 2006, le programme national de vérification a été annulé. Est-ce exact?

**Mme Lauren Kinney:** Oui, c'est exact.

**M. David McGuinty:** Puis-je vous demander combien il y a de lignes aériennes de catégorie 705? Y en a-t-il 38?

**Mme Lauren Kinney:** Trente-huit, est-ce...?

**M. Martin Eley:** Oui.

**M. David McGuinty:** Ont-elles toutes un SGS obligatoire?

**M. Martin Eley:** Oui.

**M. David McGuinty:** Combien de lignes aériennes, d'aéroports, d'organisations de maintenance, de fabricants ne sont pas tenus d'avoir un SGS?

**M. Martin Eley:** Les aéroports sont tenus d'avoir un SGS, tout comme le fournisseur de services de navigation aérienne, soit principalement NAV Canada.

**M. David McGuinty:** Combien ne sont pas tenus d'avoir un SGS?

**M. Martin Eley:** Tous les aéroports doivent en avoir un, tout comme le fournisseur de services de navigation aérienne et les exploitants d'appareils 705. Les exploitants de 704, de 703 et de 702 ne sont pas tenus d'avoir ce système, mais certains l'ont accepté volontairement.

**M. David McGuinty:** C'est environ un millier, n'est-ce pas?

**M. Martin Eley:** C'est de cet ordre, effectivement.

**M. David McGuinty:** Le ministère des Transports a-t-il un plan des ressources humaines, produit-il un plan annuel et des rapports mensuels sur le rendement, par exemple, des vérifications des SGS et des inspections de validation de programme?

**Mme Lauren Kinney:** Nous traitons ces éléments comme deux choses distinctes. Nous avons un rapport de programme qui est remis au comité de gestion pour chaque mode. Il rend compte des inspections pour le mois et pour l'année...

**M. David McGuinty:** Cela nous donnerait clairement le nombre d'inspections annoncées et non annoncées, n'est-ce pas?

• (1020)

**Mme Lauren Kinney:** C'est un résumé des inspections effectuées. Comme je l'ai déjà dit, on ne précise pas si elles ont été annoncées ou non.

**M. David McGuinty:** Ne savons-nous pas combien d'inspections non annoncées sont effectuées chaque année?

**Mme Lauren Kinney:** Il faudrait fouiller et vérifier chaque inspection et voir où elle a été effectuée. Cela n'est pas consigné dans notre base de données.

**M. David McGuinty:** Par votre entremise, monsieur le président, puis-je demander aux fonctionnaires de nous fournir ce détail? Nous avons besoin de savoir. Nous recevons des témoignages contradictoires de différents groupes. Les syndicats disent une chose et la direction une autre. Les lignes aériennes disent aussi autre chose.

Au nom des Canadiens, monsieur le président, pouvons-nous demander que cette information soit produite clairement pour nous, de sorte que nous sachions à quoi nous en tenir?

**Le président:** Votre temps de parole est terminé.

Madame Kinney, pourrions-nous obtenir cette information?

**Mme Lauren Kinney:** Certainement. Comme je l'ai dit, en tout cas pour l'aviation civile, nous ne notons pas si les inspections sont annoncées ou non. Ce n'est pas un élément prévu dans les champs de la base de données. D'habitude, l'information n'est pas disponible.

**Le président:** Nous en prenons note. Merci.

Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Monsieur le président, il est certain que les syndicats font entendre un différent son de cloche. Je dirais que les sociétés et Transports Canada présentent au comité une information beaucoup plus cohérente.

Le SGIACS, le Système de gestion de l'information de l'Aviation civile en matière de surveillance, est l'outil qui permet à vos inspecteurs de consigner beaucoup de données importantes. À la lumière des questions qui ont surgi autour de cette table au sujet des inspections annoncées ou non, pourrait-on envisager de créer un champ pour que, désormais, tous les inspecteurs puissent inscrire si l'inspection a été annoncée ou non?

**Mme Laureen Kinney:** On pourrait certainement l'envisager.

**M. Jeff Watson:** D'accord. Il serait important pour le comité que cette information soit consignée.

Pour en revenir aux évaluations des SGS, et c'est encore une question de terminologie, ces évaluations se font par rapport aux règlements sur les SGS. Les inspections de validation de programme, l'examen systémique dont vous avez parlé, sont effectuées selon une approche par équipe par rapport aux activités responsables conformément au règlement de l'aviation civile. Est-ce exact?

**Mme Laureen Kinney:** C'est exact.

**M. Jeff Watson:** Les inspections de processus, si nous considérons la période précisée dans la question au *Feuilleton*, sont liées à la question des inspections traditionnelles. Est-ce exact? Pour employer une terminologie cohérente, trouverait-on les inspections de processus dans cette catégorie?

**Mme Laureen Kinney:** Oui, elles sont comprises, avec d'autres catégories, effectivement.

**M. Jeff Watson:** Très bien. Ce qu'on appelait vérifications nationales, à un moment donné, ce sont, dans la terminologie actuelle, des inspections de validation de programme. Les vérifications n'ont aucun lien avec les SGS; ce sont les évaluations qui ont un lien avec les SGS. Je veux voir clairement quelle est la terminologie que nous employons.

Nous avons entendu que les recommandations du vérificateur général dans le secteur de l'aviation, en 2008 et en 2012, sont presque complètement mises en oeuvre, à quelques détails mineurs près. Nous savons mieux maintenant quels sont les risques, la fréquence et le type de surveillance exercée par le ministère, les ressources nécessaires en inspecteurs et en vérificateurs, pour recueillir les données... Il y a une planification et un suivi des engagements pour la conformité, et il y a maintenant un programme d'assurance de la qualité en place. Est-ce juste de dire cela à propos de l'aviation civile, madame Kinney?

**Mme Laureen Kinney:** C'est tout à fait exact.

**M. Jeff Watson:** Merci.

**Le président:** Monsieur Watson, vos deux premières minutes sont terminées. Je crois comprendre que vous prenez la deuxième période également.

**M. Jeff Watson:** Non, je n'ai plus de questions, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Komarnicki.

**M. Ed Komarnicki:** J'ai deux questions rapides.

Lorsque l'Association des pilotes fédéraux du Canada a fait un sondage, l'Union canadienne des employés des transports a fait des remarques. C'était Mme Collins, si je me souviens bien. Une partie de ce sondage indiquait que 90 % des inspecteurs du secteur de l'aviation qui avaient répondu croyaient que le SGS avait empêché de régler les problèmes de sécurité rapidement, avait accru les risques d'accidents majeurs d'aviation et exposé les voyageurs à des risques plus importants.

À la lumière de ce que vous avez dit, auriez-vous des réflexions à nous livrer à ce sujet? Voulez-vous dire quelque chose?

**Mme Laureen Kinney:** Bien sûr. Je ne peux commenter un sondage qui a été fait par d'autres gens, selon des paramètres différents, mais je peux certainement réaffirmer que l'Organisation de l'aviation civile internationale a accepté et normalisé l'exigence de systèmes de gestion de la sécurité dans le monde entier. Sur la base de l'accord des milieux de l'aviation, l'Organisation maritime internationale a fait la même chose.

Le système international de gestion de la sécurité est en place depuis 1999, je crois, et tous les pays du monde l'appuient, essentiellement. Il a été mis en place. Tous nos échanges avec l'industrie et d'autres partenaires nous disent de quel côté les avantages se manifestent déjà. Nous constatons que les améliorations bénéfiques dans les taux d'accident sont attribuables en partie à ce système, bien qu'il y ait certainement des questions de technologie et des choses qui...

**M. Ed Komarnicki:** J'ai une autre question, après quoi mon temps de parole sera probablement terminé.

L'Association des pilotes d'Air Canada a également témoigné devant le comité et dit que la surveillance exercée par Transports Canada sur le SGS ne respectait pas les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI. Je comprends, bien sûr, que nous avons le Règlement de l'aviation canadien et un système de gestion de la sécurité qui établit des cibles pour déceler les problèmes afin de prendre des mesures correctives.

Pouvez-vous commenter cette déclaration?

• (1025)

**Mme Laureen Kinney:** Il importe de signaler que le Safety Oversight Manual de l'OACI établit les normes internationales et s'applique au transport international. Je ne vais pas nécessairement tout lire, mais le manuel dit:

La surveillance [...] doit s'exercer de façon constante, à des moments ou à des intervalles précis ou en même temps que le renouvellement d'une licence, d'un certificat ou d'une autre approbation. L'OACI publie un guide [...] Dans le cas de...

Divers types d'exploitants.

... peu importe la méthode employée pour exercer la surveillance, tous les aspects importants des procédures et pratiques de l'exploitant ou de l'organisation doivent être évalués et des inspections appropriées...

De différents types, évidemment, d'après le point précédent.

... doivent être faites au moins à tous les 12 mois.

Si vous tenez compte des inspections de validation de programme prévues, des divers types d'inspection de processus qui se font relativement à des alertes ou des questions de sécurité qui peuvent surgir et des autres types d'interventions que nous classons parmi les inspections, bien qu'elles varient par le niveau de détail et l'intensité, et si on applique cela dans tout le système, nous croyons que nous nous conformons pleinement aux normes de l'OACI. C'est l'approche que nous suivons, et nous prenons la chose au sérieux.

**Le président:** Merci beaucoup. Nous n'avons plus de temps pour les questions.

Un rappel au Règlement, monsieur McGuinty?

**M. David McGuinty:** Monsieur le président, pour faire suite aux témoignages et aux questions d'aujourd'hui, qui m'ont semblé très productifs pour nous, serait-il possible que l'analyste ou le greffier assurent un suivi avec une série de questions?

Nous avons posé des questions assez exigeantes aux témoins sur le plan de l'information. Par exemple, Mme Kinney a dit il y a un moment qu'elle ne pouvait pas nous dire si nous avions des inspections annoncées ou non, mais j'ai lu l'article 4.3 de l'instruction SUR-001, et il dit que le ministère est censé documenter ce fait. Cela se trouve à l'article 4.3.

Peut-être cela nous intéresserait-il tous d'avoir un résumé clair de l'information qui a été demandée au ministère et qu'il soit ensuite

communiqué à tous. Le ministère pourrait peut-être fournir une réponse plus tard.

**Le président:** Très bien.

Là-dessus, mesdames Girard et Kinney et messieurs Bourdon et Eley, merci beaucoup d'avoir comparu et d'avoir participé à notre étude.

Bon week-end à tous.

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>