



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 062 • 2<sup>e</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 11 juin 2015**

—  
**Vice-président**

**M. Hoang Mai**



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

Le jeudi 11 juin 2015

• (1535)

[Français]

**Le vice-président (M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD)):** Bonjour, chers collègues.

Aujourd'hui, de 15 h 30 à 16 h 30, conformément à l'article 108 du Règlement, le comité tiendra une séance d'information avec les fonctionnaires du ministère des Transports au sujet de la mise en œuvre des recommandations formulées dans le chapitre 7 du Rapport du vérificateur général du Canada, qui a été rendu public à l'automne 2013.

Nous recevons des témoins du ministère, soit Mmes Laureen Kinney, Brigitte Diogo et Nicole Girard. Je crois que vous avez une brève présentation à faire et il y aura par la suite une période de questions.

Je vous cède la parole.

[Traduction]

**Mme Laureen Kinney (sous-ministre adjointe, Sécurité et Sûreté, ministère des Transports):** Je vous remercie de nous donner l'occasion de nous adresser à vous aujourd'hui, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité.

Comme vous le savez, Transports Canada a élaboré un plan d'action complet et ambitieux visant à répondre aux recommandations formulées dans le rapport de l'automne 2013 du vérificateur général. La mise en œuvre du plan a été une priorité ministérielle. Le 30 avril 2014, lorsque des représentants du ministère ont comparu devant le Comité permanent des comptes publics pour discuter du rapport du BVG, le vérificateur général s'est dit encouragé par la réponse du ministère. Aujourd'hui, à peine plus d'un an plus tard, je suis heureuse de faire le point sur nos progrès devant le comité. Vous conviendrez avec moi que ces progrès sont considérables dans les cinq secteurs examinés par le BVG.

Pour ce qui est du cadre réglementaire, il convient de noter que Transports Canada a accéléré l'élaboration d'une série de règlements afin de donner suite aux recommandations du BVG. Ces règlements reposent également sur les recommandations en suspens formulées dans le cadre de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire de 2007 et de l'étude menée par le comité en 2008. La mise en œuvre de ces règlements importants est bien avancée et vise à améliorer le régime réglementaire fédéral de la sécurité ferroviaire.

À cet égard, le Règlement sur les passages à niveau, qui est entré en vigueur le 27 novembre 2014, établit des normes de sécurité exhaustives et ayant force exécutoire pour les passages à niveau; clarifie les rôles et les responsabilités respectifs des compagnies de chemin de fer et des administrations routières; et permet de s'assurer que les compagnies de chemin de fer et les administrations routières mettent en commun les renseignements clés en matière de sécurité. Le Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer, qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015, est essentiel et exige que les

critères de sécurité de base soient respectés afin qu'une compagnie de chemin de fer puisse obtenir un certificat d'exploitation de chemin de fer pour commencer ses activités.

En date du 1<sup>er</sup> avril 2015, les règlements suivants étaient entrés en vigueur. Le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire, soit les amendes, encourage le respect de la réglementation et dissuade toute infraction à la Loi sur la sécurité ferroviaire et aux règlements, aux règles et aux normes techniques pris en vertu de la loi. Le Règlement sur les renseignements relatifs au transport améliore les exigences relatives à la présentation de données afin de déterminer et d'atténuer les risques de sécurité. Le ministère disposera ainsi de renseignements complets sur l'état de la sécurité ferroviaire au Canada, ce qui lui permettra d'effectuer des vérifications et des inspections mieux ciblées et de mettre en place des programmes visant précisément à régler certains problèmes de sécurité.

Le Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire donne suite aux recommandations formulées dans le cadre de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire de 2007 et de l'étude sur la sécurité ferroviaire menée en 2008 par le comité concernant l'amélioration de la mise en œuvre et de l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire. Le règlement est fondé sur plus de 10 ans de leçons apprises dans le domaine de la surveillance réglementaire des systèmes de gestion de la sécurité. Parmi les nouvelles exigences réglementaires clés, nous comptons la nomination d'un gestionnaire supérieur responsable du système de gestion de la sécurité de la compagnie; un processus permettant aux employés de signaler à la compagnie de chemin de fer, sans crainte de représailles, une infraction ou un danger pour la sécurité; et l'utilisation des principes de la science de la fatigue lors de l'établissement des horaires de certains employés de la compagnie ferroviaire.

Je dois également souligner qu'en mai 2015 nous avons donné suite à toutes les 56 recommandations formulées dans le cadre de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Toutes les recommandations ont été mises en œuvre. Les travaux relativement à cinq recommandations sont en cours et se termineront au moment de l'entrée en vigueur des modifications législatives ou des nouveaux règlements, dont le processus est en cours.

Toutes les 14 recommandations formulées par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités ont été mises en œuvre, et nous travaillons actuellement sur la dernière recommandation.

En réponse aux recommandations du vérificateur général visant à améliorer la planification des activités de surveillance de la sécurité ferroviaire, Transports Canada a entrepris un examen de son processus de planification fondé sur le risque dans le but de s'assurer que ses activités de vérification et d'inspection sont axées sur les domaines à risque élevé. Avec l'entrée en vigueur du Règlement sur les renseignements relatifs au transport, comme je l'ai mentionné, le ministère a déterminé les risques de sécurité, les indicateurs de rendement clés et les renseignements particuliers sur le rendement en matière de sécurité que les compagnies de chemin de fer doivent fournir et a défini des exigences réglementaires qui décrivent les renseignements particuliers sur le rendement en matière de sécurité que les compagnies de chemin de fer doivent fournir. En nous permettant d'analyser et d'inclure les renseignements provenant des compagnies de chemin de fer lors de la préparation des plans annuels de surveillance, cela donnera suite aux recommandations du BVG.

En ce qui concerne la réalisation des activités de surveillance, le système de données de Transports Canada, à savoir la Passerelle intégrée de la Sécurité ferroviaire, fournit aux inspecteurs les outils dont ils ont besoin pour consigner par écrit et analyser les résultats de leurs activités de surveillance. Ce système ainsi que des outils, des processus, des documents d'orientation et des formations supplémentaires veillent à ce que les activités de surveillance soient réalisées de façon cohérente.

• (1540)

Cela inclut un processus d'examen de la gestion pour les activités de surveillance de la sécurité ferroviaire qui définit les rôles, les responsabilités et les obligations de rendre des comptes des gestionnaires et des inspecteurs; des attentes en matière de rendement qui seront intégrées aux ententes de rendement annuelles des gestionnaires; des procédures de suivi pour les vérifications, les inspections et le suivi des activités compris dans la base de données; et la modernisation des procédures de vérification pour définir clairement les attentes.

Des formations et des lignes directrices sur toutes les nouvelles initiatives ont été fournies aux gestionnaires et aux inspecteurs pour veiller à l'application d'une approche nationale cohérente et complète à la réalisation d'activités de surveillance.

En ce qui a trait à la planification des ressources humaines, l'effectif d'inspecteurs de Transports Canada est extrêmement professionnel et dévoué. Afin de maintenir cette situation, d'en tirer parti et de veiller à ce que les employés du programme de la sécurité ferroviaire disposent des aptitudes et des compétences requises pour planifier et mettre en oeuvre les activités de surveillance, une évaluation des besoins a été réalisée l'année dernière. Par conséquent, notre stratégie complète sur les ressources humaines comprend un inventaire des aptitudes et des compétences exigées des inspecteurs afin qu'ils travaillent efficacement dans le cadre d'une approche systémique en matière de surveillance. Cela constitue le fondement des stratégies de formation, de recrutement et de maintien en poste des inspecteurs.

La formation obligatoire est suivie dans les délais prévus et fait l'objet d'un suivi régulier pour veiller à ce que les cours obligatoires concernant les titres de compétences des inspecteurs soient suivis en temps voulu. Au printemps 2014, tous les inspecteurs et tous les gestionnaires avaient suivi la formation appropriée pour devenir vérificateurs des systèmes de gestion de la sécurité.

Pour ce qui est de l'assurance de la qualité, dans un domaine comme la sécurité ferroviaire, le travail est accompli au moyen de

nombreuses activités multifonctionnelles, notamment les inspections, les vérifications et l'application de règles, de règlements et de normes techniques. Le défi qui se présente est de nous assurer de l'uniformité dans la façon dont nous exécutons notre programme.

C'est pourquoi, en 2004, nous avons mis en place un système complet de gestion de la qualité, ainsi qu'un programme d'assurance de la qualité pour vérifier si les activités du programme de la sécurité ferroviaire se déroulent comme prévu. Nous avons établi un plan triennal pour effectuer des évaluations de l'assurance de la qualité axées sur le risque, qui comprennent des évaluations périodiques des activités de surveillance, notamment les vérifications et les inspections. Par exemple, en 2014, le programme de la sécurité ferroviaire a effectué une évaluation de l'assurance de la qualité de sa procédure d'inspection. À la lumière de celle-ci, la procédure est révisée. De plus, en 2015-2016, nous avons envisagé de réaliser deux évaluations internes pour examiner les procédures d'émission d'avis et d'ordres ainsi que la qualité, la saisie et l'accessibilité des données de la base de données du système.

Nous continuons d'améliorer le programme de la sécurité ferroviaire. Comme vous le savez, en plus des mesures susmentionnées, la ministre Raitt a annoncé plusieurs mesures décisives que Transports Canada a prises pour donner suite aux recommandations initiales et définitives formulées par le Bureau de la sécurité des transports du Canada dans le cadre de son enquête sur les tragiques événements de Lac-Mégantic, et la présidente du BST, Kathy Fox, a reconnu que ces mesures constituent des progrès importants.

Nous sommes convaincus que ces mesures, ainsi que les progrès que nous avons faits et vous avons présentés aujourd'hui, répondent aux recommandations formulées par le BVG et démontrent l'engagement et les mesures pris par Transports Canada pour améliorer son rigoureux programme de la sécurité ferroviaire fondé sur le risque.

Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité. Nous serons ravis de répondre à vos questions.

[Français]

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci beaucoup, madame Kinney.

Monsieur Sullivan, vous avez la parole pour sept minutes.

[Traduction]

**M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD):** Merci, monsieur le président. J'aimerais remercier Mme Kinney et le reste du panel.

Dans son rapport de 2003, le vérificateur général a constaté que le ministère avait prévu de réaliser beaucoup plus de vérifications que ce qu'il a vraiment fait. De plus, la portée des vérifications que le ministère a réalisées était restreinte, et les vérifications n'étaient pas adéquates, selon le rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada sur Lac-Mégantic, et ne respectaient pas adéquatement les évaluations des risques, parce que l'exploitation du chemin de fer de la MMA présentait des risques considérables.

Combien de vérifications y a-t-il eu depuis 2012? Combien y en a-t-il qui n'ont pas été terminées, et quels chemins de fer ces vérifications visaient-elles?

• (1545)

**Mme Laureen Kinney:** Si vous me le permettez, j'aimerais d'abord répondre à la question sur les vérifications qui n'ont pas été terminées. Nous avons accepté toutes les recommandations du vérificateur général. Nous avons mis en oeuvre un nouveau système pour nous pencher sur la planification de vérifications plus vastes, soit des vérifications exhaustives tous les trois à cinq ans. Auparavant, nous faisons des vérifications ciblées. Nous avons accepté la recommandation visant à modifier ce processus.

Nous avons depuis adopté un nouveau calendrier pour les vérifications. Je vais demander à Mme Diogo de vous présenter les chiffres.

**Mme Brigitte Diogo (directrice générale, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports):** Il faudrait vous envoyer le tout par écrit, étant donné que vous avez demandé la liste des entreprises visées par nos vérifications. Il y a aussi la question du chevauchement, à savoir que toutes les vérifications ne sont pas réalisées en même temps. Bref, je crois qu'il serait plus sage de vous répondre par écrit.

**M. Mike Sullivan:** Merci.

L'autre inquiétude portait sur le nombre d'inspecteurs. Nous avons appris que depuis deux ou trois ans il n'y a qu'un seul nouvel inspecteur dans le système. Pourriez-vous nous dire le nombre d'inspecteurs au ministère et les secteurs auxquels ils sont affectés? Sont-ils affectés à l'inspection des chemins de fer? Sont-ils affectés aux vérifications? Sont-ils affectés aux inspections des systèmes de gestion de la sécurité? À quels secteurs sont-ils affectés et que font-ils?

**Mme Laureen Kinney:** Merci de votre question.

La réponse est un peu complexe, parce que nous avons beaucoup de personnes au ministère qui veillent aux activités de surveillance. Parmi ces personnes, nous avons des inspecteurs qui occupent en fait des postes classifiés à cet effet, et ils réalisent principalement des inspections, mais ils font aussi autre chose. Ensuite, nous avons des ingénieurs qui réalisent aussi des inspections. Je peux vous dire sans l'ombre d'un doute que nous avons augmenté notre effectif dans tous les domaines. Si je ne m'abuse, nous avons 1 600 personnes qui veillent aux activités de surveillance, ce qui comprend les inspections. Nous ne comptons plus précisément notre effectif en tenant compte du nombre de postes classifiés d'inspecteur.

Sur le plan de la sécurité ferroviaire, par exemple, nous avons normalement environ 102 postes associés à la surveillance. Au 1<sup>er</sup> avril 2015, nous en comptons 122. Comme je l'ai dit, cela inclut d'autres types de postes que les postes classifiés d'inspecteur, mais les inspecteurs participent à la surveillance. Nous avons connu un gain net de 20 personnes uniquement dans le secteur de la sécurité ferroviaire. Nous sommes certes actifs sur le plan du recrutement dans tous les secteurs, et je peux vous donner plus de détails, si vous le souhaitez.

**M. Mike Sullivan:** Pour ce qui est des évaluations des risques, la ministre a notamment demandé aux compagnies de chemin de fer de fournir — certainement dans le cas des deux compagnies de chemin de fer de catégorie 1, soit le CN et le CP — une évaluation des risques en ce qui concerne notamment la circulation dans les régions densément peuplées. À un moment donné, Transports Canada nous a dit que nous ne pouvions pas avoir ces évaluations, parce qu'elles étaient la propriété des compagnies de chemin de fer, qui ont depuis dit que nous pouvions les avoir.

Nous ne les avons pas encore vues. Pouvons-nous obtenir un engagement pour ce faire? Pouvons-vous nous expliquer comment ces risques ont influé sur vos plans?

**M. Jeff Watson:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. L'ordre du jour vise la mise en oeuvre des recommandations formulées dans le chapitre 7 du rapport du vérificateur général. Je peux comprendre que des questions qui découlent, par exemple, du rapport du BST ou d'autres éléments d'intérêt intéressent certainement le député et les autres membres du comité. Cependant, les représentantes du ministère sont ici aujourd'hui pour parler des recommandations, et les députés devraient chercher à savoir si Transports Canada a réalisé des progrès quant aux recommandations formulées dans le rapport du vérificateur général.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Monsieur Sullivan.

**M. Mike Sullivan:** À la page 4 du document du ministère, nous pouvons lire que la planification des activités de surveillance est fondée sur le risque. J'essaie de déterminer l'effet exact de ces évaluations des risques sur la planification des activités de surveillance. Les représentantes peuvent-elles nous en dire davantage à ce sujet?

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Je vais laisser M. Sullivan poser sa question.

**Mme Laureen Kinney:** Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais revenir sur le premier élément de la question. L'une des réponses de la ministre quant aux recommandations préliminaires concernant les terribles événements de Lac-Mégantic portait sur la question des évaluations des risques. Le ministère a notamment publié une injonction ministérielle et un décret ministériel pour donner suite à la recommandation. Cela exigeait aux compagnies de chemin de fer qui transportaient une quantité importante de pétrole brut de réaliser une évaluation des risques concernant leurs routes. Il y avait une liste d'environ 28 facteurs qu'elles devaient inclure dans leur analyse des risques liés au transport de ces matières dangereuses.

L'une des choses que nous avons faites, tandis que le processus se poursuit et que ces renseignements sont intégrés dans nos plans, qui ont déjà été faits... Le rôle de Transports Canada est d'examiner les évaluations des risques et de déterminer les leçons apprises, à savoir si ces leçons sont semblables d'une compagnie à l'autre, et les types de leçons qui pourraient découler de ce processus pour nous pencher de manière plus exhaustive sur la gestion des risques du réseau et le système de surveillance. Ce n'est pas directement lié à la communication de commentaires sur la surveillance. Nous avons un système distinct qui comprend d'autres processus pour établir le plan d'inspection annuel fondé sur le risque que nous préparons chaque année. Les deux sont liés, mais ils ne le sont pas directement, au sens où ils n'influent pas sur notre processus de surveillance.

• (1550)

**M. Mike Sullivan:** Pouvons-nous avoir une copie des évaluations des risques fournies par les compagnies de chemin de fer?

**Mme Laureen Kinney:** Les évaluations des risques que les compagnies de chemin de fer nous ont fournies sont leur propriété. Ce sont leurs renseignements. Comme nous l'avons déjà dit, monsieur le président, il serait plus approprié de demander l'information aux compagnies de chemin de fer. Cette décision leur revient.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Il vous reste une minute.

**M. Mike Sullivan:** En ce qui concerne les ressources humaines, dans le paragraphe sur le Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire, vous avez parlé d'un processus en vue de permettre aux employés « de signaler à la compagnie de chemin de fer, sans crainte de représailles », un « danger pour la sécurité » ou une « infraction » et de l'utilisation « de principes de la science de la fatigue ». Or, la ministre a maintenant modifié la loi en vue de retirer la « science de la fatigue ». Comment allez-vous maintenant gérer le tout?

**Mme Laureen Kinney:** Monsieur le président, si vous me le permettez, je vais parler directement du Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité. Ce règlement a été promulgué et est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril. Les compagnies de chemin de fer sont maintenant en train de convertir leurs systèmes et d'inclure certains des nouveaux éléments que j'ai mentionnés dans ma déclaration.

Au cours des prochains mois, notre personnel s'assurera au début que les compagnies de chemin de fer comprennent la façon d'intégrer ces nombreux changements et ces nombreuses exigences supplémentaires, dont le processus dont vous venez de parler. Nous aurons de plus amples renseignements sur la manière dont les compagnies de chemin de fer s'y prennent. Toutefois, il incombe aux compagnies de chemin de fer de rédiger une politique et d'établir un système pour atteindre ces objectifs pour ce qui est de la première question.

En ce qui a trait à la science de la fatigue, un article du règlement explique en détail les facteurs dont les compagnies de chemin de fer doivent tenir compte lorsqu'elles préparent les horaires de travail. Les principes de la science de la fatigue et de nombreux autres paramètres ont été ajoutés au règlement à ce sujet, et ces éléments sont maintenant en place. Les compagnies de chemin de fer doivent maintenant s'y conformer.

[Français]

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Je vous remercie, monsieur Sullivan et madame Kinney.

Monsieur Dion, vous avez la parole et vous disposez de sept minutes.

**L'hon. Stéphane Dion (Saint-Laurent—Cartierville, Lib.):** Merci, monsieur le président. Je remercie également mes collègues de m'accueillir au sein de ce comité.

[Traduction]

Merci beaucoup. Je remplace M. McGuinty, qui a dû s'absenter pour des raisons familiales urgentes.

[Français]

Je souhaite la bienvenue aux témoins qui comparaissent devant nous aujourd'hui.

J'aimerais poser une question au sujet du règlement sur les sanctions administratives ou pécuniaires ainsi que sur d'autres règlements.

Diriez-vous que votre capacité à faire des évaluations s'est améliorée depuis le rapport publié en 2013? Obtenez-vous vraiment des résultats?

[Traduction]

**Mme Laureen Kinney:** Je dirais sans conteste, monsieur le président, que les changements que nous avons apportés au programme depuis 2013, et en particulier depuis les recommandations du vérificateur général, ont grandement amélioré le programme. Nous voyons la différence chaque jour, parce que nous recevons de plus en plus de renseignements et de déclarations...

C'était l'un des principaux éléments sous-jacents, car le vérificateur général nous a recommandé d'améliorer nos pratiques de documentation et d'accroître notre sensibilisation à ce genre de détails. Donc, oui, c'est bien le cas.

**L'hon. Stéphane Dion:** D'après ma lecture de son rapport, le vérificateur général était préoccupé par le manque de mesures d'application de la loi. Autrement dit, il faut obliger les sociétés à vous envoyer les renseignements nécessaires. À défaut de quoi, selon le vérificateur général, ce n'est pas très efficace. Cet aspect s'est-il réellement amélioré?

**Mme Laureen Kinney:** Le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2015. Nous avons élaboré un plan concret et solide pour mettre en oeuvre ce règlement et pour offrir une formation à nos inspecteurs sur la façon de l'appliquer; par ailleurs, nous avons mis en place un processus d'approbation officielle afin de nous assurer d'avoir la documentation appropriée pour justifier ces sanctions. Ces sanctions seront imposées chaque fois qu'il y aura un manquement grave à la réglementation. Nous sommes tout à fait prêts à agir en ce sens.

• (1555)

[Français]

**L'hon. Stéphane Dion:** Puis-je vous demander de me donner un exemple concret à cet égard? Je vais prendre l'exemple de VIA Rail parce que j'aime beaucoup cette entreprise. Il n'y a pas eu de vérifications à VIA Rail entre 2010 et 2013. Y en a-t-il eu depuis 2013?

[Traduction]

**Mme Laureen Kinney:** Un instant, je vous prie.

Madame Diogo, êtes-vous au courant?

[Français]

**Mme Brigitte Diogo:** Oui, je crois bien. Je vais vérifier la date dans mes notes.

**Mme Laureen Kinney:** Oui.

**L'hon. Stéphane Dion:** Il y a donc eu une vérification depuis 2013. Je ne parle pas d'une simple inspection, mais bien d'une vérification.

**Mme Brigitte Diogo:** Oui.

**L'hon. Stéphane Dion:** Je vous remercie.

Les statistiques sur le nombre d'inspecteurs m'apparaissent un peu embêtantes. Votre sous-ministre, M. Louis Lévesque, a également été mon sous-ministre. Je vous demande d'ailleurs de le saluer pour moi. C'est quelqu'un que j'admire beaucoup.

Il a témoigné devant ce comité le 10 mars 2015. Je n'y étais pas, mais j'ai lu le compte rendu. Il a dit ceci: « À la fin décembre, nous avions 117 employés affectés à la surveillance de la sécurité ferroviaire [...] ». Je crois que notre président avait déclaré que du temps de Lac-Mégantic, il y en avait 116. C'est seulement un employé de plus. C'est une statistique claire. C'est le sous-ministre qui l'a donnée. Vous comprenez pourquoi on est inquiets.

Ce qui est arrivé à Lac-Mégantic est une énorme catastrophe et 47 vies ont été fauchées. A-t-on estimé tous les coûts financiers de cette catastrophe, y compris pour le nettoyage et la reconstruction? Est-on en mesure de chiffrer cela?

[Traduction]

**Mme Laureen Kinney:** Non, je ne pourrais pas conjecturer sur ces coûts. À mon avis, il s'agit de coûts très importants à l'échelle municipale et provinciale, ainsi qu'à l'échelle fédérale, mais je n'ai pas vu un cumul des coûts.

**L'hon. Stéphane Dion:** Dans d'autres pays, lorsqu'il se produit une catastrophe, les gens sont en mesure d'établir un chiffre. Quelqu'un n'est-il pas chargé d'évaluer le montant que cela représente?

**Mme Laureen Kinney:** J'ignore si quelqu'un assume cette responsabilité. Je ne saurais le dire. Ce n'est certainement pas de mon ressort, mais je dirais qu'en général, ces chiffres peuvent toujours subir d'importants changements et, dans la plupart des cas, il faut plusieurs années pour les mettre au point.

**L'hon. Stéphane Dion:** Quand je suis allé à Fukushima, une évaluation avait été menée. Les résultats étaient douteux, mais au moins, les gens avaient une idée de l'ampleur. Je me demande si le comité a enquêté sur... Quelqu'un est chargé d'évaluer le montant que cela représente. Il est important que les Canadiens le sachent.

[Français]

C'est quand même quelque chose de gigantesque. Je ne sais pas si c'est exact, mais selon les dires du sous-ministre, on a ajouté un inspecteur. Pourtant, le vérificateur général a constaté beaucoup de lacunes et a demandé que les règlements soient renforcés. Or vous nous dites les avoir renforcés, mais que vous avez besoin des ressources nécessaires pour les mettre en oeuvre. Un des indicateurs, dans ce cas-ci, est certainement le nombre d'inspecteurs. Selon le sous-ministre, on en a ajouté un depuis 2013.

[Traduction]

**Mme Laureen Kinney:** Monsieur le président, il est quelque peu compliqué de connaître les détails sur les effectifs durant cette période et, malheureusement, il s'agit d'une réponse de nature bureaucratique. En général, nous avons essayé de présenter des rapports trimestriels aux comités et aux autres parties intéressées sur les niveaux de dotation parce que cela varie énormément. Comme je l'ai dit tout à l'heure, je peux affirmer qu'il y a eu une hausse. Depuis le printemps 2014, nous avons eu un gain net de 20 inspecteurs. Je le répète, c'est compliqué parce que nous en perdons quelques-uns en raison de l'attrition. Nous faisons face à la même réalité démographique que beaucoup d'autres industries et ministères gouvernementaux. Donc, ce chiffre fluctue sans cesse.

Toutefois, si vous me le permettez, j'ajouterais que nous procédons actuellement à un processus annuel. Nous examinons les besoins, le plan d'inspection fondé sur le risque et les autres exigences du programme. De plus, nous suivons un processus budgétaire au sein du ministère. Chaque année, nous attribuons les fonds nécessaires pour faire ce travail. Il s'agit d'un processus continu, qui est très rigoureux.

**L'hon. Stéphane Dion:** Je ne comprends pas comment il se fait que le sous-ministre a pu donner des chiffres bien précis, alors que vous dites aujourd'hui que c'est très compliqué. Je suis un peu perdu parce qu'il est essentiel de savoir combien d'inspecteurs nous avons. Avez-vous bien dit qu'il y a eu un gain de 24 inspecteurs?

**Mme Laureen Kinney:** C'était un total de 20 employés dans le secteur de la surveillance de la sécurité ferroviaire.

**L'hon. Stéphane Dion:** Donc, 20, et pas 117. Où en sommes-nous alors?

**Mme Laureen Kinney:** Au 1<sup>er</sup> avril 2015, nous comptons 122 postes dotés dans le secteur de la surveillance de la sécurité ferroviaire. Cela comprend les gens qui s'occupent des inspections. Certains d'entre eux effectuent des inspections et des vérifications. D'autres se consacrent uniquement aux vérifications, et il y en a d'autres qui sont des ingénieurs ou qui remplissent d'autres types de fonctions pour faire ces inspections spécialisées.

● (1600)

[Français]

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci, monsieur Dion. Malheureusement, le temps dont vous disposiez est écoulé.

Je vous remercie, madame Kinney.

Je cède maintenant la parole à M. Watson pour sept minutes.

[Traduction]

**M. Jeff Watson:** Merci, monsieur le vice-président.

Je souhaite la bienvenue aux fonctionnaires, ainsi qu'à M. Dion, qui s'est joint à nous aujourd'hui.

Nous vous recevons à nouveau pour examiner la mise en oeuvre des recommandations formulées dans le chapitre 7 du rapport du vérificateur général du Canada de l'automne 2013. Rappelons que la période visée par la vérification du Bureau du vérificateur général s'étendait, sauf erreur, du 1<sup>er</sup> avril 2011 au 31 mars 2012. Cela fait maintenant plus de trois ans; il est donc important de savoir si vous avez pu réaliser ou non des progrès par rapport à votre plan d'action. C'est important non seulement dans l'intérêt du comité, mais aussi, bien entendu, du point de vue de la sécurité publique et de la population en général.

Commençons par la recommandation 7.26. Le vérificateur général a recommandé ceci:

Transports Canada devrait terminer la mise en oeuvre des recommandations formulées dans l'Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire et des recommandations pertinentes de l'examen de la sécurité ferroviaire menée par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes [et] intégrer les changements au cadre réglementaire pour que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale les respectent et que Transports Canada puisse effectuer la surveillance à cet égard.

Cela dit, si nous remontons à la période visée par la vérification, le ministère avait alors mis en oeuvre 32 des 56 recommandations formulées dans l'Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire et 10 des 14 recommandations découlant de l'examen effectué par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Vous avez fait le point là-dessus aujourd'hui. Votre plan d'action a été publié après novembre 2013. À propos des mesures que vous avez prises, si je comprends bien, les certificats d'exploitation ferroviaire sont entrés en vigueur en novembre 2014, de même que le pouvoir de retirer, au besoin, le droit d'exercer des activités, à titre de mécanisme de conformité. Ai-je raison?

**Mme Laureen Kinney:** Si vous me le permettez...

**M. Jeff Watson:** Oui.

**Mme Laureen Kinney:** C'était en janvier 2015.

**M. Jeff Watson:** Je suis désolé. Vous avez raison. C'était en janvier 2015 pour les certificats d'exploitation ferroviaire. Ils ont été publiés en novembre et ils sont entrés en vigueur en janvier.

Le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires est entré en vigueur en avril 2015, n'est-ce pas?

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

**M. Jeff Watson:** Il s'agit là d'un mécanisme de conformité supplémentaire pour dissuader les infractions.

Le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire est entré en vigueur en avril 2015. Il en va de même pour le Règlement sur les renseignements relatifs au transport, qui traite de l'information que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale sont tenues de présenter à Transports Canada aux fins d'évaluation de la sécurité. N'oublions pas non plus le Règlement sur les passages à niveau, qui est entré en vigueur, je crois, en novembre 2014. Tous ces règlements sont complètement mis en oeuvre — voilà des progrès remarquables.

Passons maintenant à la recommandation 7.32, qui concerne la surveillance et les efforts pour atténuer les préoccupations en matière de sécurité. En ce qui a trait au plan fondé sur le risque pour régler et surveiller les problèmes de sécurité de longue date, je crois que vous avez indiqué dans votre déclaration que ce processus a été mis en oeuvre en janvier 2014. Est-ce exact, madame Kinney?

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

**M. Jeff Watson:** Pouvez-vous nous parler brièvement du système de données de la Passerelle intégrée de la sécurité ferroviaire? Ce système a été mis en oeuvre en juillet 2014. Comment le personnel de surveillance à Transports Canada s'en sert-il, et qu'est-ce qu'on surveille au juste?

**Mme Brigitte Diogo:** Le système de données, ou PISF, est un outil obligatoire pour tous les inspecteurs dans l'ensemble du pays; il permet d'abord de cerner les domaines à risque sur lesquels seront axées l'inspection et la vérification. Au début de l'année de planification, toutes les données sont versées dans le système. Nous faisons ainsi le suivi des mesures d'atténuation qui ont été mises en place par la compagnie, de sa propre initiative ou à la suite d'une mesure d'application prise par le ministère.

Dans le système, nous vérifions si la compagnie de chemin de fer a déployé des efforts suffisants et si des mesures supplémentaires s'imposent. Une fois que toutes les mesures dans les domaines à risque sont abordées, nous fermons le dossier. Deux éléments font l'objet de suivi dans le système: la conformité aux règles et règlements et les préoccupations en matière de sécurité ou les risques pour la sécurité qui ont été repérés lors d'une inspection ou d'une vérification.

• (1605)

**M. Jeff Watson:** Par conséquent, lorsqu'une inspection met en évidence une infraction, l'information est versée dans le système. On y trouve également les mesures que la compagnie de chemin de fer doit prendre pour se conformer aux exigences, les mesures qu'elle a prises de sa propre initiative ou celles qu'elle n'a pas prises et, le cas échéant, les autres mesures d'application qui pourraient être prises, par exemple. Vous en faites le suivi, littéralement depuis l'inspection jusqu'à la mesure corrective ou à la mesure de conformité supplémentaire pour obliger les compagnies à rectifier le tir. Tous ces facteurs sont pris en considération.

**Mme Brigitte Diogo:** Oui.

**M. Jeff Watson:** Très bien.

Passons maintenant à la recommandation 7.42, qui porte sur la planification fondée sur le risque pour les activités de surveillance. Vous avez déjà dit que le ministère a entrepris un examen de sa méthodologie et qu'il a déterminé les approches et les principaux indicateurs de rendement. Cela s'est fait en janvier 2014.

Vous avez maintenant terminé le travail lié à la saisie des données obligatoires sur le rendement de l'industrie. Le Règlement sur les renseignements relatifs au transport, dont nous avons parlé, est complètement mis en oeuvre. Vous avez également instauré un

système de suivi et, maintenant, l'information sert aussi à... Là, vous travaillez à compiler les renseignements supplémentaires aux termes du Règlement sur les renseignements relatifs au transport — ou, si je ne me trompe pas, vous devriez recevoir des données cet automne ou vous êtes sur le point de recevoir de l'information en provenance des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Est-ce exact?

**Mme Brigitte Diogo:** Nous y travaillons depuis janvier.

**M. Jeff Watson:** D'accord. Je suppose que ces renseignements feront l'objet d'analyses supplémentaires et qu'ils seront ensuite versés dans vos systèmes, ce qui vous aidera à planifier les activités d'inspection et de surveillance subséquentes. Est-ce bien cela?

**Mme Brigitte Diogo:** C'est cela.

**M. Jeff Watson:** En ce qui concerne la recommandation 7.58, qui vise l'amélioration des outils d'inspection ainsi que le repérage et le suivi des déficiences, nous avons déjà parlé du nouveau système, appelé la Passerelle intégrée de la sécurité ferroviaire, qui vous permet de faire un suivi du début à la fin, jusqu'à ce que les problèmes soient résolus.

Pour ce qui est de votre nouvelle méthodologie de planification et de surveillance, avez-vous pu uniformiser les types de renseignements dans l'ensemble des régions pour déterminer les éléments à prendre en considération dans les activités de planification fondée sur le risque? Selon le vérificateur général, la situation était inégale. Transports Canada y a-t-il remédié?

**Mme Brigitte Diogo:** Oui, le ministère y a entièrement remédié.

**M. Jeff Watson:** Donc, il y a maintenant un ensemble complet et commun d'éléments obligatoires qu'il faut vérifier à un moment donné, n'est-ce pas?

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci.

**Mme Brigitte Diogo:** Oui.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci beaucoup, monsieur Watson.

Monsieur Komarnicki, vous avez sept minutes.

**M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC):** J'aimerais en savoir un peu plus sur le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire en ce qui concerne les diverses recommandations visant à améliorer la mise en oeuvre et l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire.

Avez-vous déterminé les éléments de base qui devraient être inclus dans un système de gestion de la sécurité? Avez-vous établi une série essentielle de circonstances qui devraient exister dans le cadre de la mise en oeuvre? Pouvez-vous peut-être nous parler de cet aspect et des normes objectives qui pourraient s'appliquer dans chacun de ces cas? Pouvez-vous me les résumer?

**Mme Lauren Kinney:** En guise d'introduction, je peux vous en parler sommairement, et Mme Diogo pourrait entrer dans les détails.

Au fond, le règlement a été conçu pour établir une série de règles beaucoup plus normatives qu'avant. Chaque compagnie doit examiner diverses catégories de questions, et elle doit appliquer les exigences prévues dans le règlement, comme les divers types de preuves qu'elle doit fournir dans chacune de ces catégories.

Mme Diogo pourra parler des catégories, mais elles sont bien précisées dans le règlement.

**M. Ed Komarnicki:** Pourriez-vous également nous dire comment le tout devrait être mis en oeuvre?

**Mme Brigitte Diogo:** Oui. Le nouveau règlement, qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril, explique beaucoup plus en détail les exigences d'un système de gestion de la sécurité, y compris les éléments auxquels doivent se conformer les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale de la catégorie 1. Cela comprend des exigences comme l'obligation de rendre des comptes. Comme on l'a mentionné tout à l'heure, pour la première fois, les compagnies de chemin de fer sont tenues de désigner un gestionnaire supérieur responsable de tout ce qui se rapporte aux systèmes de gestion de la sécurité; c'est avec lui que le ministère communiquera. Les compagnies sont également tenues d'adopter une politique en matière de sécurité et de démontrer à Transports Canada que la politique a été élaborée et communiquée aux employés. De plus, elles doivent mettre en place des mécanismes, des processus et des procédures pour veiller au respect des règles, des règlements et de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Par ailleurs, les compagnies sont tenues d'analyser la situation au sein de leur exploitation ferroviaire en ce qui a trait aux accidents, ce qui comprend tous les éléments liés au ralentissement du service; elles doivent examiner les raisons pour lesquelles certaines des mesures ont été prises. Elles doivent effectuer une analyse et démontrer qu'elles gèrent ces types d'accidents ferroviaires.

Elles doivent également mener des évaluations de risques. Chaque fois que la compagnie de chemin de fer apporte des changements à ses activités, elle doit effectuer une évaluation des risques et, à la demande du ministère, elle doit en présenter les résultats à Transports Canada.

• (1610)

**M. Ed Komarnicki:** Vous pouvez continuer. Je suppose qu'avant d'envoyer des inspecteurs sur place, vous devez leur fournir une formation sur chacun de ces points pour qu'ils puissent déterminer si ces mesures ont été prises et si les exigences sont respectées.

Vous pourriez dire un mot là-dessus et terminer ce que vous alliez dire.

**Mme Brigitte Diogo:** Durant l'inspection, nous devons déterminer si ces éléments sont en place, s'ils ont été communiqués au personnel, s'ils ont été mis en oeuvre et s'ils sont efficaces. Le nouveau règlement exige maintenant que le ministère évalue l'efficacité du régime des systèmes de gestion de la sécurité, ou SGS, dans le cadre de la vérification que nous mènerons.

**M. Ed Komarnicki:** D'accord. Comme je n'ai pas beaucoup de temps, j'essaie de poser le plus de questions possible. Vous voulez également savoir si la compagnie de chemin de fer a mis en oeuvre un processus conçu précisément pour encourager les employés à lui signaler, sans crainte de représailles, un danger pour la sécurité ou une infraction. Que cherchez-vous au juste dans ce processus? Y a-t-il eu des exemples de signalements depuis la mise en oeuvre de ce processus ou même auparavant, et comment faites-vous pour vous assurer que c'est bien ce qui se passe?

**Mme Brigitte Diogo:** La compagnie doit nous fournir des renseignements sur ce processus et nous expliquer comment elle a fait participer ses employés et ses syndicats à l'élaboration du processus. Certains mécanismes sont déjà en place, surtout par l'entremise du Bureau de la sécurité des transports, pour permettre aux employés de faire part de leurs préoccupations en matière de sécurité au ministère.

**M. Ed Komarnicki:** Il faut s'assurer que les employés et la direction adhèrent à ce processus. D'après ce que vous avez observé jusque'ici, y a-t-il lieu de croire que cela a fonctionné, ou est-ce encore trop tôt pour en arriver là?

**Mme Laureen Kinney:** Je crois qu'en ce qui concerne ce processus officiel, il est trop tôt pour se prononcer puisqu'il n'a été mis en oeuvre que tout récemment. Mais je peux vous dire que des employés ont signalé à Transports Canada certains problèmes auxquels ils souhaiteraient que l'on s'intéresse. Des rapports ont été faits, et nous leur avons donné suite. Cela s'est avéré très efficace.

Nous sommes convaincus que les nouveaux processus seront efficaces, mais nous n'avons pas encore pu le vérifier.

**M. Ed Komarnicki:** Vous avez instauré ce système de gestion de la sécurité qui devrait répondre aux nombreux objectifs dont vous avez parlé, et il devrait y avoir un processus pour mobiliser les employés. Je présume par conséquent que votre règlement comprend un audit pour les inspecteurs et la compagnie ferroviaire visée afin d'assurer que les inspections que vous effectuez font bel et bien ce que vous espérez qu'elles fassent. Pourriez-vous nous dire un mot à ce sujet?

**Mme Laureen Kinney:** Permettez-moi de répondre à cela.

Je crois que vous faites allusion à deux processus. L'un d'eux est le système de gestion de la sécurité proprement dit, dont le fonctionnement est effectivement contrôlé par des audits. Nous inspectons aussi les autres activités réglementées des compagnies ferroviaires. Nous faisons un suivi par l'intermédiaire du système de gestion de la sécurité, et les compagnies exercent en quelque sorte leur propre supervision des activités pour s'assurer que leurs employés suivent les règlements.

Outre ces mesures, nous procédons aussi à des examens d'assurance de la qualité pour évaluer le travail de nos propres inspecteurs, et je crois que c'est à cela que vous faisiez allusion. Nous veillons effectivement à faire en sorte que nos inspecteurs suivent correctement les procédures d'inspection.

• (1615)

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci beaucoup, monsieur Komarnicki. Votre temps est écoulé.

Si mes collègues n'y voient pas d'objection, je vais mener la prochaine série de questions, même si je préside la séance. Est-ce que tout le monde est d'accord? Très bien.

Pour donner suite à ce que M. Komarnicki disait sur la possibilité qu'ont les employés de signaler des problèmes à Transports Canada, a-t-on créé un numéro 1-800 pour que les employés sachent où appeler? Je crois que la question a déjà été posée, mais si ce n'est pas le cas, qu'en est-il?

**Mme Laureen Kinney:** Oui, c'est quelque chose dont nous avons déjà discuté dans une certaine mesure. À l'heure actuelle, les employés disposent de Securitas, qui est le système de signalement confidentiel du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Ce système existe depuis assez longtemps. Nous estimons qu'il répond à une très grande partie des besoins. Le règlement sur le système de gestion de la sécurité sera assorti de cette obligation additionnelle pour les compagnies d'avoir un processus interne en la matière.

Bien entendu, nous répondrons à tout signalement non officiel que l'on nous transmettra — c'est d'ailleurs ce que nous faisons. Nous ne savons pas très bien ce que nous ferions d'un numéro 1-800 distinct des processus existants.

[Français]

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci beaucoup.

Plus tôt, M. Watson a posé une question sur les sanctions administratives. Celles-ci ne seraient applicables qu'à partir d'avril 2015.

Pouvez-vous nous dire si ces sanctions, qu'on attend d'ailleurs depuis longtemps, vont être rendues publiques? Je constate que M. Watson a aussi parlé de l'ensemble du processus. Est-ce que tout cela va être rendu public?

[Traduction]

**Mme Lauren Kinney:** Si je peux revenir à la première partie de cela, la réponse est oui; lorsque nous prendrons des mesures de cette nature ou qui auront un certain poids, l'information sera affichée sur notre site Web. Le public y aura accès.

Mme Diogo sera mieux en mesure de vous expliquer la quantité de détails qui seront publiés automatiquement ou quels processus pourront être utilisés pour répondre aux gens qui aimeraient avoir plus de détails.

**Mme Brigitte Diogo:** À l'heure actuelle, nous prévoyons afficher le montant et le nom de la compagnie sur le site Web.

[Français]

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Si la première publication du montant de la pénalité a lieu et que, selon un pouvoir qui lui est conféré — et corrigez-moi ici si je me trompe—, le ou la ministre des Transports diminue ce montant, est-ce que ce sera publié?

**Mme Brigitte Diogo:** Selon le règlement, seul l'agent d'exécution de la loi peut émettre la sanction. Celle-ci n'est donc pas émise par la ministre. Le montant ne peut pas être modifié par la ministre ou par qui que ce soit d'autre une fois que cette sanction a été émise.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** D'accord. Si je comprends bien, une sanction est émise et un agent peut par la suite en modifier le montant.

Est-ce que cette modification est rendue publique?

**Mme Brigitte Diogo:** Les compagnies ont la possibilité de recourir au tribunal, mais une fois que la sanction est émise, elle est finale. C'est la décision finale qui est publiée.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Vous avez dit qu'à Transports Canada vous faisiez une évaluation des risques en fonction des inspecteurs ou des vérificateurs nécessaires selon les changements.

Croyez-vous que l'augmentation du transport de matières dangereuses — et je parle ici plus particulièrement du pétrole — fait en sorte que Transports Canada a besoin d'un plus grand nombre d'inspecteurs ou d'un budget plus important?

[Traduction]

**Mme Lauren Kinney:** En ce qui concerne le personnel affecté au transport des marchandises dangereuses ou les employés de surveillance, disons qu'au 1<sup>er</sup> avril de l'an dernier — permettez-moi de vérifier les chiffres —, il y avait 59 employés affectés à la surveillance des marchandises dangereuses, et que, depuis le 1<sup>er</sup> avril 2015, il y en a 98, ce qui comprend les inspecteurs. Comme je l'ai dit, nous avons augmenté le nombre d'employés affectés à la sécurité ferroviaire, alors ces chiffres ont été modifiés en conséquence.

Monsieur le président, pour les besoins du compte rendu, j'aimerais si vous me le permettez rectifier ce que j'ai dit tout à l'heure à propos du nombre total d'employés de surveillance à Transports Canada. Le ministère compte en effet plus de 1 220 employés pour assurer la surveillance de la sécurité. Je vous saurais gré de consigner cela dans le compte rendu.

• (1620)

[Français]

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci, madame Kinney.

J'ai écouté le temps qui était à ma disposition. Je cède maintenant la parole à M. Watson, pour cinq minutes.

[Traduction]

**M. Jeff Watson:** Merci, monsieur le président.

Je crois que c'était la recommandation 7.58, mais permettez-moi de revenir un instant à la recommandation 7.42.

J'ai parlé de l'entrée en vigueur du Règlement sur les renseignements relatifs au transport et j'ai précisé que nous nous attendons à recevoir cet automne des renseignements des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale que nous pourrions analyser l'an prochain. L'engagement pris auprès du vérificateur général était que la nouvelle mouture du règlement serait présentée au début de 2016. Il s'agit d'une importante avancée, et nous serons à l'étape de l'analyse au même moment. De toute évidence, ces renseignements sont d'une importance névralgique pour les activités de surveillance.

En ce qui concerne la recommandation 7.58, Transports Canada a convenu de terminer la mise en oeuvre des modules d'audit et d'inspection de la Passerelle intégrée de la Sécurité ferroviaire pour le milieu de 2014, y compris la formation à l'intention du personnel du ministère quant aux exigences en matière de suivi et à la façon de documenter et de communiquer les résultats de leurs activités de surveillance.

Cette étape s'est terminée en juillet 2014. L'engagement qui avait été pris a donc été tenu.

Transports Canada s'est aussi engagé pour le printemps 2014 à mettre au point une procédure de suivi et à fournir une formation en la matière à tous ses inspecteurs afin d'améliorer l'uniformité des activités de suivi.

La formation des inspecteurs concernant les nouvelles procédures de suivi s'est achevée au printemps 2014, c'est bien cela?

**Mme Brigitte Diogo:** C'est bien cela.

**M. Jeff Watson:** Très bien. Alors, c'est un autre engagement qui a été pris.

Passons maintenant à la recommandation 7.70, qui dit:

Transports Canada devrait déterminer et élaborer une stratégie pour s'assurer que le nombre d'inspecteurs qui possèdent les capacités et les compétences nécessaires est suffisant pour planifier et assurer la surveillance des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, y compris la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité.

Dans sa réponse, Transports Canada s'est engagé à mettre au point une stratégie des ressources humaines. Cette stratégie a été parachevée en juin 2014. Est-ce exact?

**Mme Brigitte Diogo:** Oui.

**M. Jeff Watson:** Vous vous êtes engagés à mettre au point des stratégies de formation, de recrutement et de maintien des effectifs que l'on allait pouvoir mettre à jour. Avez-vous terminé? Je crois comprendre que l'échéance de ces engagements était aussi en juin 2014.

**Mme Brigitte Diogo:** Nous avons terminé plus tôt, en décembre 2014.

**M. Jeff Watson:** En décembre 2014, d'accord.

Vous avez aussi laissé entendre que vous auriez terminé l'évaluation des compétences et qualifications au mois de décembre 2014. Quand cette évaluation s'est-elle terminée?

**Mme Brigitte Diogo:** En juin 2014.

**M. Jeff Watson:** D'accord. Alors je les ai mises l'une à la place de l'autre. J'avais un échancier pour celle-là.

Nous avons entendu dire que le nombre de postes de surveillance avait considérablement augmenté dans le domaine de la sécurité ferroviaire et qu'il avait augmenté de façon spectaculaire en ce qui a trait à la surveillance du transport des matières dangereuses. Je crois que les Canadiens peuvent être rassurés: la sécurité publique peut compter sur des ressources humaines et des ressources solidement établies.

En ce qui a trait aux inspections, vous continuez d'embaucher, n'est-ce pas?

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

**M. Jeff Watson:** D'accord.

Monsieur le président, relativement à la période qui a fait l'objet d'un audit il y a plus de trois ans, il est clair que Transports Canada a respecté tous les engagements qu'il avait pris vers la fin de l'année 2013. Comme vous l'avez souligné, il reste encore quelques points qui méritent une attention particulière, dont l'analyse des données de sécurité que les compagnies soumettront. Je suis d'avis que la mise en oeuvre de la réponse de Transports Canada concernant les recommandations formulées dans le chapitre 7 du Rapport du vérificateur général est une grande réussite. Il est rassurant de savoir que Transports Canada a pris au sérieux les recommandations du vérificateur général. Nous remercions le ministère de ce qu'il fait au nom des Canadiens.

Merci.

• (1625)

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** D'accord. Merci beaucoup, monsieur Watson.

Il nous reste encore un peu de temps avant la fin de la séance. Nous allons donc laisser M. Sullivan poser une courte question, puis nous permettrons aux conservateurs d'en poser une autre, si nous avons le temps.

Monsieur Sullivan, une question très courte s'il vous plaît.

**M. Mike Sullivan:** En ce qui concerne les évaluations fondées sur les risques, les inspections fondées sur les risques et les analyses des systèmes de gestion de la sécurité fondées sur les risques, j'aimerais savoir comment Transports Canada modifiera les inspections et les analyses du système de gestion de la sécurité s'il y a un accident. Par exemple, il y a eu deux importants déraillements impliquant le CN près de Gogama, en Ontario. Il y a eu des explosions et un incendie, et on y a vu du pétrole brûler pendant une longue période de temps. Comme suite à ces accidents, que fait Transports Canada maintenant pour changer sa façon d'encadrer le CN, qui, en l'occurrence, était le coupable ou la partie concernée?

**Mme Brigitte Diogo:** En ce qui concerne cet accident, Transports Canada était sur le terrain. Nous avons envoyé des inspecteurs — des inspecteurs des voies ferrées et des inspecteurs des ponts. La compagnie a soumis un plan d'atténuation du risque concernant les

actions prises pour faire face à la situation à ce moment-là, mais aussi pour atténuer les risques ultérieurs. Une partie de notre réponse a été de faire l'inspection complète des voies ferrées de toute cette subdivision. Compte tenu de ce que nous avons appris là et de ce qui se passe depuis, nous allons réfléchir aux modifications que nous allons apporter à notre planification fondée sur les risques. La démarche nous a déjà permis de choisir les régions où nous devrions concentrer nos plans d'inspection pour l'année. Nous avons eu des échanges avec nos agents régionaux afin d'établir s'il y avait lieu d'apporter des modifications au plan fixé en début d'année et si ces modifications devaient avoir une incidence sur les plans pour la région de l'Ontario ou pour toutes les autres régions du Canada également.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Désolé, monsieur Sullivan, vous n'aurez pas le temps d'en poser un autre.

Monsieur Komarnicki, à vous la dernière question.

**M. Ed Komarnicki:** D'accord. En fait, j'en avais deux. Alors je n'en poserai qu'une, mais en termes plus généraux.

À l'évidence, il y a un règlement pour encadrer les activités, mais le système de gestion de la sécurité se superpose à cela. D'après ce que je comprends, c'est quelque chose qui s'ajoute et dont la mise au point et la mise en oeuvre ont requis un certain temps de maturation et une certaine culture. Du reste, il faut du temps après la mise en oeuvre avant de voir des résultats concrets.

En ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité et les règlements que vous avez mis en place, où en sommes-nous dans ce continuum?

**Mme Lauren Kinney:** Je crois qu'il serait difficile de faire des affirmations très précises à ce sujet, puisque nous sommes au milieu d'un processus en évolution, monsieur le président, mais je dirais que la première étape a surtout été une affaire d'apprentissage. Un nouveau type de règlement avait été mis en place avec l'intention avouée d'aller fouiller au-delà des causes connues des accidents et des problèmes évidents qui existent afin de trouver les causes fondamentales et d'instaurer une culture de la sécurité, etc. Après plus ou moins 10 ans de ce régime, nous avons maintenant une réglementation beaucoup plus rigoureuse. L'efficacité de cette réglementation sera évaluée d'ici quelques années. Nous serons alors en mesure d'évaluer si l'industrie a atteint un certain degré de maturité ou s'il faut encore plus d'exigences. Et cela sera démontré en mesurant l'efficacité.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci beaucoup, monsieur Komarnicki.

J'aimerais remercier les fonctionnaires de Transports Canada d'être venues ici pour témoigner et nous donner cette information. Je les remercie aussi pour le travail qu'elles ont fait. Merci beaucoup.

La séance est suspendue.

[La séance se poursuit à huis clos.]





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>