



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 014 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 16 mai 2016

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le lundi 16 mai 2016

• (1535)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la 14^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités au cours de cette 1^{re} session de la 42^e législature.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins. Nous poursuivons la préparation de notre rapport sur la sécurité ferroviaire, que nous espérons présenter avant l'ajournement de la Chambre. Je dirais « cet été », mais je ne suis pas certaine que l'été soit arrivé.

Aujourd'hui, nous accueillons les représentants de l'Office des transports du Canada, soit M. Fred Gaspar, qui est dirigeant principal à la conformité, et M. Randall Meades, le dirigeant principal en matière de stratégies.

Messieurs, la parole est à vous.

M. Fred Gaspar (dirigeant principal, Conformité, Office des transports du Canada): Merci, madame la présidente.

Honorables membres du Comité, je vous remercie d'avoir invité des représentants de l'Office à comparaître devant vous encore une fois.

Je m'appelle Fred Gaspar et je suis dirigeant principal en matière de conformité à l'Office des transports du Canada. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Randall Meades, notre dirigeant principal en matière de stratégies, comme vous l'avez entendu.

Nous représentons notre président et PDG, M. Scott Streiner, qui ne peut malheureusement pas être ici aujourd'hui, car il se trouve actuellement à l'étranger. Toutefois, il nous a demandé de vous dire qu'il espère comparaître devant les membres de ce Comité dès que l'occasion se présentera de nouveau.

[Français]

Tout d'abord, je vais donner un bref aperçu de notre organisme et de son mandat.

L'Office des transports du Canada est un organisme indépendant. En tant que tribunal fédéral quasi judiciaire et organisme de réglementation, nous avons compétence sur un large éventail de sujets touchant le transport aérien, ferroviaire et maritime.

L'Office assume fondamentalement trois principaux mandats. Son premier mandat est de voir à ce que le système de transport national fonctionne efficacement et harmonieusement. Son deuxième mandat est de protéger les droits des voyageurs ayant une déficience, en veillant à ce que le réseau de transport soit entièrement accessible. Enfin, son troisième mandat est d'assurer la protection des consommateurs de voyages aériens.

La Loi sur les transports au Canada est la loi habilitante de l'Office. Elle énonce la portée de ses pouvoirs et ses domaines de compétence, ainsi que ses responsabilités pour ce qui est d'appliquer la Loi.

L'Office partage la responsabilité de certaines dispositions prévues à la Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer et à la Loi sur la sécurité ferroviaire, qui portent principalement sur le règlement des différends et le recouvrement des coûts.

L'Office des transports du Canada ne traite pas de questions liées à la sécurité, lesquelles relèvent du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Alors que Transports Canada fait fonction de principal conseiller en matière de politiques publiques auprès du ministre des Transports, l'Office s'active à réglementer l'industrie et à régler les différends de façon indépendante.

[Traduction]

En ce qui concerne le transport ferroviaire, le mandat de l'Office touche les compagnies ferroviaires relevant de la compétence fédérale. Actuellement, 32 compagnies de chemin de fer de compétence fédérale sont en exploitation, y compris des compagnies de classe 1 et des compagnies d'intérêt local.

L'Office joue aussi un rôle prépondérant pour ce qui est de contribuer au règlement des différends. Nous possédons de l'expertise dans les modes alternatifs de règlement des différends, notamment au chapitre de la médiation et de l'arbitrage. D'après notre expérience, ces méthodes sont plus rapides et moins coûteuses, et conduisent à une entente qui est bénéfique à toutes les parties.

Bien que l'Office assume un certain nombre de responsabilités à l'égard du transport ferroviaire, aujourd'hui, mes propos cibleront principalement les quatre éléments de notre mandat ferroviaire qui sont les plus susceptibles d'intéresser ce Comité.

Je parlerai d'abord des certificats d'aptitude. Quand une compagnie de chemin de fer souhaite construire ou exploiter un chemin de fer de marchandises ou de passagers relevant de la compétence fédérale, elle doit d'abord déposer une demande auprès de l'Office en vue d'obtenir un certificat d'aptitude. L'Office veille à ce que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale détiennent le niveau d'assurances nécessaire pour commencer et continuer à exploiter un service ferroviaire au Canada.

La Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire exige des niveaux d'assurance appropriée, qui sont déterminés selon le type et le volume de marchandises dangereuses que les compagnies de chemin de fer transportent annuellement. L'Office est en relation avec les compagnies de chemin de fer afin que ces dernières se préparent à satisfaire aux nouvelles exigences en matière d'assurances qui entreront en vigueur quand cette loi entrera en vigueur. L'Office est tout à fait prêt à administrer ces exigences afin de voir à ce que les compagnies de chemin de fer maintiennent en tout temps la couverture d'assurance responsabilité minimum pertinente.

[Français]

Le deuxième rôle de l'Office concerne le recouvrement des coûts en cas d'incendie d'origine ferroviaire. En vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, les gouvernements provinciaux et municipaux peuvent présenter une demande à l'Office en vue de récupérer les dépenses qui ont été raisonnablement engagées lors d'interventions à l'égard d'un incendie lorsque, de l'avis du demandeur, l'incendie a résulté de l'exploitation d'un chemin de fer par une compagnie de chemin de fer. À ce jour, nous n'avons reçu aucune demande en vertu des dispositions relatives aux incendies.

[Traduction]

Le troisième mandat concerne les différends entre les compagnies de chemin de fer, les gouvernements provinciaux ou municipaux en cas de déplacement de lignes de chemin de fer ou de changement d'itinéraire du trafic ferroviaire dans des zones urbaines. Ces pouvoirs ne peuvent toutefois être exercés que lorsque certaines conditions sont remplies, entre autres la détermination par l'Office que le déplacement ou le changement d'itinéraire n'entraînera aucun frais net pour la compagnie de chemin de fer. L'Office n'a reçu aucune demande en vertu de cette loi depuis les années 1980.

[Français]

Le quatrième mandat relatif au transport ferroviaire concerne les franchissements ferroviaires et la répartition des coûts.

La construction ou la reconstruction d'un franchissement ferroviaire peut être négociée entre la compagnie de chemin de fer et d'autres parties. Si les parties ne réussissent pas à s'entendre, elles peuvent demander à l'Office de trancher. L'Office joue également un rôle quand les parties ne s'entendent pas quant à la répartition des coûts de construction, de modification ou d'exploitation d'un ouvrage ferroviaire. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre quant à la répartition des coûts, elles peuvent renvoyer l'affaire à l'Office, avant, durant ou après les travaux de construction ou de modification de l'ouvrage ferroviaire, afin de régler le différend.

[Traduction]

Comme vous le voyez, l'Office des transports du Canada assume différentes responsabilités relativement au réseau de transport ferroviaire de compétence fédérale. C'est un mandat que nous abordons avec sérieux; nous nous acquittons de ce travail avec fierté, tous les jours, au nom des Canadiens.

Merci, madame la présidente.

Nous serons heureux de répondre à toutes vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Avez-vous d'autres commentaires?

Très bien.

Madame Watts, pour six minutes.

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): Merci beaucoup. Je vous remercie d'être venus au Comité.

J'ai deux ou trois questions, simplement pour avoir des précisions. Vous avez parlé du déplacement de lignes de chemin de fer ou du changement d'itinéraire du trafic ferroviaire, des critères à cet égard et du mécanisme de règlement des différends. Pouvez-vous nous en donner un aperçu?

M. Fred Gaspar: Je dirais d'entrée de jeu que l'une des toutes premières exigences de la Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer, c'est que les parties sont tenues de négocier et de présenter le plan convenu. Je crois que vous conviendrez sans doute qu'il est important que les

parties se rencontrent et préparent un plan de transport sur l'incidence du déplacement pour l'ensemble de la région.

Lorsque le plan est présenté, nous l'examinons sous divers angles, évidemment, et nous nous assurons surtout qu'il satisfait aux exigences établies. Nous faisons également des tests pour savoir si cela n'entraîne aucun frais net pour la compagnie de chemin de fer. La loi prévoit également l'affectation de fonds fédéraux en vertu de la loi lorsqu'une demande de ce genre est présentée et acceptée.

• (1540)

Mme Dianne L. Watts: Vous avez indiqué qu'on n'y a pas eu recours depuis les années 1980. Cela semble être une période plutôt longue, et je sais qu'il y a eu depuis d'importants mouvements de population dans les régions urbaines. J'aurais été portée à croire que cela aurait entraîné d'importants problèmes par rapport aux lignes de chemin de fer et aux exigences relatives aux limites de confinement en milieu urbain.

Pourquoi n'y a-t-on pas eu recours depuis les années 1980?

M. Fred Gaspar: J'aimerais apporter une précision; je pense que c'était en 1987.

Ce n'est qu'une hypothèse — et j'hésite toujours à me lancer dans de telles conjectures —, mais je dirais que c'était une question d'ordre financier, évidemment.

L'une des normes est de s'assurer d'avoir un réseau ininterrompu, ce qui est difficile à faire, de prime abord. On ne peut évidemment donner de raison précise pour laquelle on n'y a pas eu recours, mais c'est probablement pour cette raison.

Mme Dianne L. Watts: Qu'est-ce qui motive le déplacement de lignes de chemin de fer ou les changements d'itinéraire? Rien n'inciterait les compagnies à le faire, car il n'existe aucun mécanisme à cet égard.

M. Fred Gaspar: Madame la présidente, c'est ce qui explique pourquoi c'est si difficile. Il faut tenir compte des intérêts de toutes les parties en même temps. Dans certaines circonstances, cela pourrait s'avérer efficace et efficient pour une société ferroviaire, qui pourrait en tirer des avantages sur le plan opérationnel. À titre d'exemple, la loi permet la prise en compte de ces avantages dans la détermination globale des paramètres économiques d'une proposition.

Par exemple, si une société ferroviaire pouvait augmenter la vitesse de 20 ou 30 kilomètres à l'heure en déplaçant une ligne de quelques kilomètres à l'extérieur de la ville, cela pourrait l'inciter à agir, mais il faudrait évidemment que ses intérêts correspondent à ceux de la municipalité. J'admets que c'est difficile à faire.

Mme Dianne L. Watts: À quoi sert-il d'avoir une telle mesure si on ne peut jamais satisfaire à ces exigences?

M. Fred Gaspar: Je pense que les parlementaires sont mieux placés pour juger des avantages de la loi. Elle est ce qu'elle est.

Mme Dianne L. Watts: D'accord.

En ce qui concerne le règlement des différends, si une compagnie de chemin de fer ne respectait pas certains aspects du règlement et qu'elle n'y remédiait pas de manière adéquate, vous occuperiez-vous de régler le différend entre, par exemple, un ordre de gouvernement et une compagnie de chemin de fer?

M. Fred Gaspar: J'aimerais d'abord m'excuser, parce que mon collègue, Doug Smith, qui est le dirigeant principal de la Direction générale du règlement des différends, n'est pas ici aujourd'hui. Nous avons cependant un système et un mécanisme en place pour faciliter le tout en vertu de la loi, ainsi que d'autres dispositions. Nous essayons toujours d'encourager les parties à négocier une solution. Voilà pourquoi nous avons récemment commencé à diversifier notre offre de services en offrant également des services de médiation, parce que, comme je crois que vous serez à même d'en convenir, les solutions négociées directement par les parties sont évidemment beaucoup plus durables. Néanmoins, si c'est nécessaire, nous pouvons rendre une décision.

Dans le cas de la Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer, si une partie a l'impression d'être traitée injustement par l'autre ou que les chiffres sont inexacts, nous pouvons certainement prendre une décision en conséquence, mais je rappelle que c'est préférable que les parties s'entendent entre elles.

Mme Dianne L. Watts: En effet. Il faut deux ou trois parties consentantes pour y arriver.

Ma prochaine question concerne ce que vous avez dit au sujet de la couverture d'assurance des compagnies de chemin de fer, et vous avez également dit que vous vous assurerez qu'elles ont une assurance adéquate. Bref, dans le cas d'un déraillement ou de tout accident impliquant des matières dangereuses, par exemple, vous assurerez-vous que la compagnie de chemin de fer a une telle couverture d'assurance?

M. Fred Gaspar: Dans le cadre du processus relatif à la délivrance du certificat d'aptitude, soit le permis d'exploitation, nous vérifions l'assurance. Nous délivrons d'abord un certificat d'assurance. En vertu de la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire, le gouvernement établit maintenant précisément les niveaux d'assurance adéquats en fonction du type et du volume de marchandises transportées.

Nous sommes actuellement en pourparlers avec toutes les parties concernées pour nous assurer que tout le monde respecte les exigences au moment de l'entrée en vigueur de la Loi.

Mme Dianne L. Watts: Quand la Loi entrera-t-elle en vigueur?

M. Fred Gaspar: Cette décision revient au Parlement.

Mme Dianne L. Watts: Ces dispositions s'appliquent non seulement aux compagnies canadiennes de chemin de fer, mais aussi aux compagnies de chemin de fer en provenance des États-Unis, n'est-ce pas?

• (1545)

M. Fred Gaspar: Oui. Cela s'applique si vous circulez sur une ligne de chemin de fer sous réglementation fédérale au Canada.

Mme Dianne L. Watts: Cela concerne toutes ces mesures. D'accord.

La présidente: Monsieur Hardie, vous avez six minutes.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Je vais poursuivre dans la même veine que Mme Watts. Je vous remercie tous les deux de votre présence.

Nous avons entendu plus tôt dans notre étude des informations très précises au sujet de la ligne de la compagnie de chemin de fer Burlington Northern and Santa Fe qui traverse la frontière entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington et se rend jusqu'au centre-ville de Vancouver. Nous avons en particulier entendu qu'il y avait certains problèmes relativement à une petite communauté du

nom de Crescent Beach où le train bloque en gros l'accès à ce quartier, qui est relativement de grande taille, durant de longs moments.

Cette situation nous amène à nous poser de nombreuses questions. Je crois comprendre que l'équipage doit diviser un train s'il bloque une intersection durant plus de cinq minutes. Est-ce ainsi que vous le comprenez?

M. Fred Gaspar: Oui. Qui plus est, ce sont des dispositions qui relèvent de Transports Canada. Je crois que vous faites référence à la manoeuvre des wagons.

M. Ken Hardie: Non. Ce n'est pas cela. Il s'agit tout simplement d'un train qui passe au travers d'une ville et qui s'arrête pour une raison quelconque. Ce n'est pas vraiment de votre ressort. Je vais plutôt poser ma question aux représentants du ministère.

En ce qui concerne les croisements de chemin de fer, vous avez dit participer à leur déplacement. Serait-ce également le cas si une partie faisait valoir un argument valable au sujet d'un saut-de-mouton?

M. Fred Gaspar: Oui. L'Office des transports du Canada est notamment chargé de la résolution des différends entre les compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale et les autres parties intéressées relativement aux croisements de chemin de fer. Cela touche des questions diverses, comme l'infrastructure et la décision entre un passage à niveau et un saut-de-mouton.

Les parties intéressées peuvent être des propriétaires fonciers, des entreprises de services publics et des services publics de transport de passagers, et nous avons un rôle à jouer en vue de régler de tels différends.

M. Ken Hardie: En ce qui concerne le détournement de la circulation, vous avez mentionné qu'il est préférable que les parties intéressées en arrivent à une solution négociée et que votre organisme peut, lorsque c'est nécessaire, intervenir en vue d'aider à résoudre les divergences d'opinions.

Que pouvez-vous faire lorsque l'une des deux parties, à savoir une municipalité ou une compagnie de chemin de fer, par exemple, ne souhaite aucunement discuter de ce sujet, tandis que l'autre aimerait vraiment en discuter?

M. Fred Gaspar: À mon avis, lorsque les parties ne peuvent pas en arriver à une entente officielle, nous pouvons certainement intervenir à titre de tribunal quasi judiciaire. Si les parties peuvent présenter des données solides, prouver que cela n'entraînerait aucune perte nette pour la compagnie de chemin de fer... Ce n'est qu'un exemple. Je ne sous-entends pas qu'une partie ou l'autre est plus susceptible de ne pas être d'accord. Cependant, si une partie considère que l'autre agit de mauvaise foi, qu'elle prouve que les données sont valides, que la proposition est raisonnable et qu'il s'agit d'un plan de transport adéquat, conformément à ce qu'exige la Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer, nous pouvons certainement intervenir dans un tel cas.

M. Ken Hardie: Je présume que l'exigence concernant le principe d'aucune perte nette pour la compagnie de chemin de fer tient seulement compte des questions financières et pas nécessairement d'autres aspects non financiers qui pourraient être considérés comme un avantage.

M. Fred Gaspar: J'hésite à trop le définir, parce que c'est bien honnêtement un art et non une science. Nous tenons donc à laisser le plus de latitude possible aux parties qui préparent et nous présentent leurs arguments. À cette fin, l'une des dispositions de la Loi permet, par exemple, de tenir compte des montants récupérés au fil des ans. Je crois que c'est 15 ans. Je vais peut-être devoir vous reconfirmer le tout. Il y a une méthode pour tenir compte des coûts indirects.

M. Ken Hardie: Je vois. Depuis combien de temps l'exigence relative au principe d'aucune perte nette est-elle en place?

Une voix: Je ne le sais pas.

M. Randall Meades (dirigeant principal, Stratégies, Office des transports du Canada): C'est là depuis le début. Ce n'est pas une nouvelle disposition.

M. Ken Hardie: Elle existe depuis longtemps.

J'ai une dernière question, et je vais laisser la parole à mon collègue qui aimerait vous poser des questions en rafale, s'il me reste du temps. En ce qui a trait au certificat d'aptitude, avez-vous précisément remarqué si les compagnies de chemin de fer d'intérêt local ont de la difficulté à respecter les exigences?

M. Fred Gaspar: Je me demande si vous ne faites peut-être pas davantage référence au certificat d'assurance qui se rattache au certificat d'aptitude. Il ne fait aucun doute que le marché de l'assurance est assez limité et qu'il y a seulement quelques assureurs dans le monde; ce domaine d'assurance est relativement limité à l'échelle internationale. Il semble évident que les compagnies de chemin de fer d'intérêt local sont plus efficaces, mais je crois que c'est la raison pour laquelle la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire a fixé des seuils en ce qui concerne le volume et la nature des marchandises transportées de sorte qu'elles peuvent prendre des décisions en conséquence pour s'assurer d'avoir une proposition d'affaires commercialisable et profitable.

• (1550)

M. Ken Hardie: Je tenais simplement à souligner que, si nous constatons une augmentation des accidents pour lesquels les compagnies présentent des réclamations d'assurance importantes, nous constaterons peut-être un réel épuisement des fonds en la matière. C'est peut-être un aspect que les décideurs voudront avoir à l'œil.

Je laisse maintenant la parole à mon collègue, M. Sikand.

La présidente: Vous avez 40 secondes, monsieur Sikand. Je vous prie d'être très bref.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Absolument.

En ce qui concerne le règlement des différends, pourrions-nous avoir des données relativement au nombre de différends pour nous aider dans nos travaux?

M. Fred Gaspar: Sauf votre respect, madame la présidente, pourrais-je vous faire parvenir l'information plus tard? Pour être parfaitement honnête, je ne pourrais pas vraiment vous répondre à brûle-pourpoint. Je vais sans faute vous faire parvenir l'information.

La présidente: Nous vous en saurions vraiment gré.

M. Randall Meades: Madame la présidente, j'aimerais préciser que notre rapport annuel sera publié un peu plus tard cette année, et cela inclut toutes les données et toutes les statistiques. Il pourrait valoir la peine de tout simplement attendre la publication du rapport, si cela vous convient.

La présidente: Cela se fera plus tard cette année.

Je crois que le Comité essaye de mettre la touche finale à un rapport, même s'il est succinct, sur la sécurité ferroviaire. Il serait utile d'avoir ces renseignements pour connaître exactement le nombre de différends.

Si vous pouviez nous faire parvenir le tout d'ici 48 heures, si c'est le mieux que vous pouvez faire, nous vous en serions reconnaissants.

M. Fred Gaspar: Certainement.

M. Randall Meades: Nous serons ravis de vous aider.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Duncan, vous avez six minutes.

Mme Linda Duncan (Edmonton Strathcona, NDP): Je vous remercie, messieurs, de votre présence. Pourriez-vous me dire qui vous considérez comme votre client?

M. Fred Gaspar: Nous devons rendre des comptes en vertu de la loi que nous appliquons, soit la Loi sur les transports au Canada. À cette fin, à titre d'organisme de réglementation économique quasi judiciaire, nous devons rendre des comptes au Parlement, et nous appliquons les lois, conformément aux dispositions législatives.

Mme Linda Duncan: Dans notre conversation avant la réunion, je vous ai posé des questions au sujet des certificats d'exploitation. J'ai été un peu surprise d'apprendre — et vous pourrez me corriger aux fins du compte rendu — que le certificat d'exploitation d'une compagnie de chemin de fer est seulement délivré une fois. Est-ce exact?

M. Fred Gaspar: Il y a en fait de nombreux certificats. J'aimerais préciser qu'il y a le certificat d'exploitation ferroviaire qui est délivré par Transports Canada, et c'est le mécanisme qui aborde davantage les questions liées à la sécurité. Parallèlement, nous avons le certificat d'aptitude qui aborde davantage la rentabilité économique et l'analyse de rentabilisation sous-jacente. Nous collaborons certainement avec Transports Canada pour coordonner, pour ainsi dire, la délivrance des certificats.

En ce qui concerne la fréquence, cela se fait une seule fois. Cependant, nous examinons chaque année le certificat d'assurance. Des dispositions nous permettent également d'effectuer une surveillance à la suite d'une plainte ou de suspendre ou d'annuler le certificat si nous constatons des lacunes à la suite d'une inspection.

Mme Linda Duncan: J'ai passé en revue le rapport de l'Office des transports du Canada sur la catastrophe de la MMA à Lac-Mégantic. Dans la longue liste de problèmes relativement à la MMA, même si la compagnie avait obtenu une exemption, l'un des problèmes était le manque d'investissements dans l'entretien de l'infrastructure. Ne tenez-vous pas compte de ce facteur lors de la délivrance d'un certificat?

M. Fred Gaspar: Si ce commentaire est lié à l'infrastructure d'une ligne ferroviaire qui n'appartient pas à la compagnie de chemin de fer, lorsque nous étudions le certificat d'aptitude, nous examinons le modèle d'affaires de l'entreprise. Je tiens à répéter que cela ne se fait pas en vase clos en ne tenant pas compte d'autres facteurs. Bref, Transports Canada tiendrait évidemment compte de ces aspects avant de délivrer un certificat d'exploitation ferroviaire.

Mme Linda Duncan: Nous avons grandement entendu dire au cours des dernières années que le transport ferroviaire de matières dangereuses, y compris de produits pétroliers, est mille fois plus élevé. Avez-vous à un moment donné envisagé de réévaluer les niveaux d'assurance requis pour ce type d'activité en ce qui concerne les lignes de chemin de fer importantes ou êtes-vous en train de le faire?

M. Fred Gaspar: Non. Les niveaux d'assurance sont établis par le Parlement par l'entremise de la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire. Nous nous préparons donc à les appliquer. Nous discutons depuis plusieurs mois avec divers intervenants dans le domaine de l'assurance et les compagnies de chemin de fer pour déterminer la manière dont se feront la surveillance et le respect des exigences. Parallèlement, nous nous préparons également en vue de garantir aux Canadiens que, lorsque le Parlement établira une date d'entrée en vigueur, les compagnies de chemin de fer auront souscrit à un niveau adéquat d'assurance, comme l'exigent les dispositions de la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire.

Mme Linda Duncan: Discutez-vous aussi avec les municipalités en vue d'établir ce que sont les niveaux adéquats d'assurance?

M. Fred Gaspar: Non. La Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire prévoit les niveaux d'assurance.

Mme Linda Duncan: C'est intéressant.

En ce qui a trait aux déplacements des lignes de chemin de fer, quels facteurs examinez-vous en vue de décider si c'est pertinent de passer à ce que vous appelez l'étape des négociations?

• (1555)

M. Fred Gaspar: Il y a une étape qui précède la présentation d'une demande. C'est à ce moment que nous nous attendons à ce que la majorité du travail soit fait; c'est à cette étape que bon nombre de solutions sont proposées dans le cadre d'un plan accepté, soit un plan approuvé par la province et toutes les municipalités de la zone urbaine concernée. L'objectif de ce plan est vraiment de cerner la manière dont fonctionnera adéquatement le réseau de transport de l'ensemble de la région à la suite du projet de déplacement. Bien honnêtement, bon nombre de questions importantes seront abordées lors de l'élaboration de ce plan.

Lorsque nous sommes saisis du dossier à l'étape de la demande, nous cherchons principalement à vérifier si les dispositions relatives au principe d'aucune perte nette pour la compagnie de chemin de fer... Par ailleurs, nous confirmons que le plan accepté est adéquat et a été accepté par toutes les parties.

Mme Linda Duncan: Vous évaluez notamment le partage des coûts relatifs aux croisements de chemin de fer. Est-ce exact?

M. Fred Gaspar: Oui.

Mme Linda Duncan: En le faisant et en décidant de leur répartition, tenez-vous compte du volume de marchandises dangereuses transportées par la compagnie de chemin de fer en vue de lui imposer proportionnellement une plus grande part des coûts?

M. Fred Gaspar: Non, ce sont les vrais déclencheurs qui motivent le déplacement. Par exemple, si une municipalité veut aménager un nouveau réseau routier et que c'est là le principal déclencheur, la loi prescrit... Je vais devoir vous revenir là-dessus quand j'aurai les détails exacts.

Oh, mais je les ai ici. Mes excuses.

Si la cause principale est l'aménagement des routes, la voirie paie 85 % des coûts et la compagnie de chemin de fer paie 15 %. Inversement, si la cause principale est le développement ferroviaire, la voirie paiera 15 %, et la compagnie de chemin de fer, 85 %.

C'est une fonction à part entière que de regarder les opérations et les aspects économiques sous-jacents de la proposition. La Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer ne sert pas à porter de jugement de valeur sur la nature des biens transportés. Cet aspect relève des dispositions en matière d'assurance. La compagnie a l'autorisation de transporter les biens

qu'elle propose de transporter ou elle ne l'a pas. De la même façon, la compagnie a le niveau d'assurances nécessaire ou elle ne l'a pas. Il s'agit d'un exercice distinct.

La présidente: Merci beaucoup, madame Duncan.

Monsieur Hardie, monsieur Sikand.

M. Ken Hardie: A-t-on déjà suspendu le certificat d'aptitude d'une compagnie?

M. Fred Gaspar: Je suis persuadé que oui. Je dois m'excuser auprès du Comité, mais je vais devoir vous revenir là-dessus. Je suis au service de l'Office depuis seulement cinq semaines, alors je suis encore en train d'assimiler l'historique, mais je peux assurément vous revenir avec tous les chiffres pertinents...

M. Ken Hardie: Ce serait bien d'avoir des chiffres et de connaître l'essentiel des raisons évoquées pour de tels retraits, afin que nous puissions nous faire une idée de ce qui est vraiment important pour l'Office.

En ce qui concerne l'aptitude, elle est de toute évidence assortie de critères particuliers vous permettant d'évaluer qui peut recevoir le certificat, ou ce que les demandeurs doivent faire pour en obtenir un. Il reste que les pratiques opérationnelles sont en train de changer. Les trains sont plus longs et plus pesants qu'avant et, dans certains cas, ils roulent plus vite. Y aurait-il lieu d'apporter des modifications aux critères d'évaluation de l'aptitude pour tenir compte des réalités opérationnelles des différentes lignes?

M. Fred Gaspar: En fait, ces questions concernent davantage Transports Canada et son certificat d'exploitation de chemin de fer, puisqu'il s'agit surtout d'évaluer l'aspect opérationnel dans une perspective de sécurité. Nous nous intéressons plutôt au côté viabilité économique des choses, afin de garantir aux Canadiens qu'un service qui voit le jour sera en mesure de rester en activité et qu'il sera financé de manière appropriée. Essentiellement, le certificat d'aptitude est un test de santé financière. Nous procédons à cette évaluation en coordination avec Transports Canada afin d'assurer que nous travaillons tous les deux sur le même instrument.

M. Ken Hardie: Au risque de dire une évidence, en ce qui concerne ma question de tout à l'heure sur la suspension des certificats, nous pouvons présumer que cela s'applique aux compagnies de chemin de fer d'intérêt local, n'est-ce pas?

M. Fred Gaspar: Pardonnez-moi, j'ai manqué le...

M. Ken Hardie: Ma question de tout à l'heure sur le nombre d'incidents ayant mené à la suspension du certificat d'aptitude s'appliquerait aux compagnies de chemin de fer d'intérêt local.

M. Fred Gaspar: D'accord. C'est probablement le cas.

M. Ken Hardie: Nos notes nous informent que vous avez une certaine responsabilité aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Pouvez-vous nous donner des précisions quant à la nature de ces responsabilités?

M. Fred Gaspar: L'article 23 de la Loi sur la sécurité ferroviaire, par exemple, accorde de nouveaux pouvoirs à l'Office en ce qui a trait aux incendies. C'était un sous-amendement qui a été introduit par l'intermédiaire de la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire. Essentiellement, la disposition permet aux municipalités et aux localités de présenter une demande en vue de récupérer toute dépense raisonnable engagée pour combattre un incendie lorsqu'elles jugent que la cause première de cet incendie est l'exploitation d'un chemin de fer par une compagnie de chemin de fer. Aux termes de l'article, l'Office peut prendre une décision et, le cas échéant, ordonner un remboursement.

M. Ken Hardie: Est-ce que c'est tout?

• (1600)

M. Fred Gaspar: Non. En ce qui concerne la Loi sur la sécurité ferroviaire, les Règles annotées pour le règlement des différends s'appliquent aussi. Toutes les exigences contenues dans la Loi sur la sécurité ferroviaire sont assujetties à ces règles. Les parties s'adressent donc à nous pour régler leurs différends.

M. Ken Hardie: M. Sikand aimerait poser une question.

M. Gagan Sikand: Vous venez tout juste de parler du recouvrement des dépenses engagées pour combattre un incendie.

J'ai un document devant moi, qui indique qu'il n'y a en fait jamais eu de demande en ce sens. Pouvez-vous nous en dire plus long à ce sujet et, peut-être, nous fournir des clarifications?

M. Fred Gaspar: Ce que vous dites est vrai.

Il faut avant tout comprendre que ces dispositions sont relativement nouvelles puisqu'elles datent de l'adoption de la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire, il y a moins d'un an. Il est vrai que nous attendons toujours une première demande aux termes de cette disposition.

M. Gagan Sikand: C'est la seule question que j'avais.

La présidente: Autour maintenant de M. Iacono.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Nous examinons présentement comment la sécurité ferroviaire pourrait être améliorée. Dans un monde idéal, quelles recommandations aimeriez-vous voir mises en oeuvre?

M. Fred Gaspar: Je suis convaincu que les membres du Comité sont bien conscients que ce n'est pas de notre ressort de formuler des recommandations en la matière.

Cela dit, notre rapport annuel rend compte de ce que nous faisons. Or, qu'il s'agisse de notre façon d'aborder les différends ou de délivrer des certificats d'aptitude, je crois que vous serez à même de constater que notre préoccupation première est la viabilité de l'industrie et le service aux Canadiens, y compris l'accès à un transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grains. Nous ne sommes pas en mesure de formuler des recommandations en matière de sécurité, puisque la sécurité n'est pas notre responsabilité première.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Reste-t-il beaucoup de temps?

La présidente: Vous avez encore 1 minute 20.

M. Sean Fraser: Très bien.

En ce qui concerne les passages à niveau, vous avez indiqué que les différends au sujet des coûts peuvent vous être renvoyés avant, pendant ou après la construction. Arrive-t-il parfois que l'exécution des travaux soit retardée à cause des délais de traitement des différends?

M. Fred Gaspar: Vous voulez dire, si les travaux sont retardés en raison d'un différend?

M. Sean Fraser: Oui.

M. Fred Gaspar: Je vais vous revenir là-dessus. Notre direction chargée du règlement des différends a peut-être de l'information à ce sujet, mais je ne le sais pas.

M. Randall Meades: En ce qui concerne les passages à niveau, nous publions des lignes directrices qui sont mises à jour chaque année et qui fournissent une ventilation par municipalité, par province et par compagnie de chemin de fer. Cet outil a été très utile

pour permettre aux parties de s'entendre et ainsi éviter que des différends se retrouvent devant l'Office.

M. Sean Fraser: Si vous allez faire un suivi à ce propos, pouvez-vous chercher à savoir si la question économique a déjà incité les responsables d'un projet à renoncer à la mise en oeuvre de mesures de sécurité à un passage à niveau?

M. Fred Gaspar: Oui.

M. Sean Fraser: Je présume que mon temps est écoulé.

La présidente: Oui.

Question temps, nous nous débrouillons très bien; il reste cinq minutes. Y a-t-il d'autres questions de ce côté-ci? Dans la négative, je vais donner la parole à Mme Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Je me joins à mes collègues pour vous souhaiter la bienvenue.

J'ai un certain nombre de questions. Elles porteront essentiellement sur le déplacement des chemins de fer, sur les passages à niveau et sur la répartition des coûts.

Avez-vous présenté quelque chose dans le cadre de l'Examen Emerson?

M. Randall Meades: Non.

Mme Kelly Block: Est-ce à cause du rôle que vous jouez dans...

M. Randall Meades: J'aurais dû préciser ma pensée au lieu de me contenter de répondre « non ». La raison en est que notre rapport annuel nous permet de donner des conseils au ministre. C'est la voie que privilégie l'Office.

Mme Kelly Block: Ma deuxième question — elle ne concerne cependant pas les deux sujets que j'ai dit vouloir sonder — porte sur les obligations des transporteurs publics. Y a-t-il quelque partie de votre organisation qui travaille à cela?

• (1605)

M. Randall Meades: Tout ce que nous faisons est encadré par la Loi sur les transports au Canada. La loi contient une disposition sur les transporteurs publics, et nous sommes chargés de veiller à ce que les compagnies de chemin de fer s'y conforment.

Mme Kelly Block: Vous avez dit que le déplacement des lignes de chemin de fer était le troisième mandat de votre organisation. Vous avez ajouté que l'office pouvait ordonner à une compagnie de chemin de fer de faire des choses comme de démolir des structures ferroviaires, de construire de nouvelles installations et de mettre fin à ses activités. Or, dans votre mémoire, vous affirmez: « Ces pouvoirs ne peuvent toutefois être exercés que lorsque certaines conditions sont remplies, entre autres la détermination par l'Office que le déplacement ou le changement d'itinéraire n'entraînera aucuns frais nets pour la compagnie de chemin de fer. »

Quels sont les autres critères que vous prenez en considération, et pourquoi ceux-là? Vous savez que nous sommes au beau milieu de cette étude et que nous espérons nous rendre à Lac-Mégantic. Nous savons bien entendu que les collectivités ont été bâties autour des chemins de fer, mais le passage de ces chemins de fer à travers les collectivités est désormais un problème énorme qui suscite beaucoup de colère. Pourquoi cela est-il un critère prioritaire lorsqu'il s'agit de déplacer des chemins de fer?

M. Fred Gaspar: Madame la présidente, la meilleure façon de présenter cela est en fait de parler d'une tentative d'équilibrer les intérêts. En ce qui nous concerne, ce n'est certes pas une priorité. Nous essayons de faire en sorte que les chemins de fer soient exploités d'une manière qui puisse servir le vaste sous-ensemble d'intérêts publics. Or, la sécurité fait partie de ces intérêts — et c'est évidemment le plus important et le plus engageant —, et c'est Transports Canada qui en assure la gestion. Parallèlement à cela, nous travaillons à ce que les choses se fassent de manière efficace, et nous veillons à assurer que les biens circulent et qu'ils atteignent les marchés auxquels ils sont destinés. L'intention est d'inciter les parties à régler ces questions d'avance.

En ce qui concerne les choses bien précises que nous pouvons obliger une partie ou une compagnie à faire, il s'agit plutôt d'exemples. Nous essayons d'éviter de définir à l'avance les types d'intervention ou d'investissement ou de déclassement qui pourraient se produire. Nous voulons que les parties se réunissent et qu'elles conviennent d'un plan. Soulignons que c'est à ce moment-là que les dispositions en matière de délais deviennent utiles. Elles encouragent les experts-conseils des deux côtés — ceux des municipalités et des provinces d'une part, et ceux des compagnies ferroviaires, d'autre part — à s'entendre sur ce qui servira le mieux les intérêts globaux et les intérêts à long terme de toutes les parties.

Mme Kelly Block: Vous ne cherchez pas à programmer d'avance ces échanges, et je crois vous avoir entendu dire que le meilleur accord était celui auquel les deux parties arrivent d'elles-mêmes. Quel critère de base fourniriez-vous aux parties qui doivent négocier le déplacement d'un chemin de fer?

M. Fred Gaspar: Comme l'a dit Randy, nous publions un guide. Nous pouvons assurément vous en fournir des exemplaires. L'intention est de faire en sorte que les municipalités et les provinces comprennent les répercussions opérationnelles et économiques de ce qui est proposé et qu'elles en tiennent compte. Pour les compagnies, l'intention est bien entendu de leur faire comprendre ce qui constitue un ensemble approprié de mouvements dans une zone urbaine densément peuplée. Les membres du Comité conviendront sûrement que des parties agissant de bonne foi arriveront vraisemblablement à trouver de bonnes solutions si on leur en donne le temps. Ce genre de choses a tendance à échouer quand des décisions à court terme sont demandées sans grand préavis, et que le cycle des affaires ne le permet pas. Comme je l'ai dit, cette mesure législative est restée intouchée depuis 1987.

Mme Kelly Block: Voilà qui est très intéressant.

À la section « Franchissements ferroviaires et répartition des coûts » de votre déclaration liminaire, vous avez aussi dit que « la construction ou la reconstruction d'un franchissement ferroviaire peut être négociée entre la compagnie de chemin de fer et d'autres parties ». Quelles seraient ces autres parties? Je présume qu'une municipalité serait du nombre ou... Quelles autres parties pourraient participer à cette négociation?

M. Randall Meades: Ce serait la province, la municipalité, en premier lieu, et la compagnie de chemin de fer elle-même.

M. Fred Gaspar: L'intention est d'interpeller la voirie. La voirie ne relève pas nécessairement toujours du gouvernement local, par exemple.

La présidente: Merci beaucoup à vous deux de nous fournir tous ces renseignements.

Je crois que M. Hardie veut évoquer le Règlement.

M. Ken Hardie: Vous avez parlé de vos rapports annuels à plusieurs reprises et il semble qu'ils contiennent une foule de renseignements. Les conseils que vous donnez au ministre, etc., pourraient nous être utiles en ce moment.

Vous serait-il possible de nous remettre vos cinq derniers rapports annuels afin que nous puissions nous faire une idée des tendances et prendre connaissance de certaines des choses que vous avez rapportées...

• (1610)

M. Randall Meades: Bien sûr.

M. Ken Hardie: ... en tant que documents que nous pourrions étudier?

M. Randall Meades: Ils sont également offerts en ligne.

M. Ken Hardie: Très bien. Merci.

La présidente: Merci beaucoup à vous deux.

Nous allons suspendre la séance pour permettre aux autres témoins de s'avancer à la table.

• (1610)

_____ (Pause) _____

• (1610)

La présidente: Nous allons reprendre nos travaux.

Monsieur Laporte, madame Fox et monsieur Jang, merci beaucoup d'être là aujourd'hui pour la poursuite de cette importante étude sur les chemins de fer.

Madame Fox, vous avez la parole.

Mme Kathy Fox (présidente, Bureau de la sécurité des transports du Canada): Merci beaucoup, madame la présidente, et merci à tous les membres du Comité. Je tiens à vous remercier d'avoir invité le Bureau de la sécurité des transports du Canada à comparaître aujourd'hui.

Je suis accompagnée de deux collègues de très grande expérience. À ma droite, M. Jean Laporte, qui est notre administrateur en chef des opérations et, à ma gauche, M. Kirby Jang, qui est notre directeur des enquêtes pour le rail et les pipelines.

Étant donné que le temps dont nous disposons est plus court que prévu, nous avons cru qu'il serait plus efficace de vous remettre à l'avance notre déclaration liminaire originale dans sa forme longue où il est question de qui nous sommes et de ce que nous faisons. J'espère que ce document a bel et bien été distribué.

Je vais maintenant tenter de vous brosser les grandes lignes de certaines mises à jour qui ont été faites.

L'outil le plus puissant dont dispose le Bureau de la sécurité des transports du Canada pour faire progresser la sécurité des transports est la capacité que nous avons de formuler des recommandations à l'intention des organismes de réglementation et de l'industrie, notamment dans des cas importants où nous avons repéré un risque systémique sérieux qui n'aurait pas été atténué adéquatement.

Ces recommandations sont formulées par les plus hauts échelons de notre organisation et elles ont un poids considérable. Aux termes de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, le ministre concerné a 90 jours pour dire si son ministère va tenir compte de ces recommandations et, le cas échéant, comment il entend procéder.

[Français]

Depuis sa création en 1990, le Bureau de la sécurité des transports a publié 144 recommandations visant à améliorer la sécurité ferroviaire. Le BST n'en perd aucune de vue. Nous étudions les réponses initiales et en faisons le suivi. Par ailleurs, nous procédons à une réévaluation annuelle, et ce, jusqu'au constat d'un progrès suffisant pour supprimer le risque ou le réduire considérablement.

[Traduction]

Cela peut prendre du temps, mais au fil des ans, nous avons affiché un bon bilan de réussite. Parmi les 144 recommandations sur le transport ferroviaire, le Bureau a jugé que 126 d'entre elles, soit presque 88 %, avaient obtenu des réponses entièrement satisfaisantes.

À l'heure actuelle, 18 de nos recommandations en suspens sur la sécurité ferroviaire requièrent une action de la part de l'organisme de réglementation et de l'industrie. Nous avons récemment terminé et publié nos réévaluations annuelles pour la plupart d'entre elles. Elles portent sur tous les aspects, allant de l'emplacement de clôtures le long des chemins de fer à la réduction de possibilités d'intrusions, en passant par la mise en œuvre de défenses physiques visant à réduire les erreurs humaines, le respect des indications des signaux et, bien entendu, les résultats de notre enquête sur l'accident de Lac-Mégantic, pour ne nommer que ceux-là.

Or, parfois, Transports Canada met beaucoup de temps à appliquer nos recommandations. Par exemple, en 2001, le Conseil a recommandé que Transports Canada « accélère la promulgation du nouveau règlement sur les passages à niveau », un dossier sur lequel le ministère travaillait déjà depuis plus de 10 ans à ce moment-là. Ce n'est que vers la fin de 2014 que le nouveau règlement sur les passages à niveau a été mis en œuvre.

• (1615)

[Français]

Voilà pourquoi le BST a commencé à publier une liste de surveillance, il y a quelques années. Cette liste expose les enjeux qui, selon nous, présentent les plus grands risques pour le système de transport au Canada.

[Traduction]

Pour l'instant, notre liste de surveillance comporte quatre enjeux qui touchent le transport ferroviaire : la sécurité aux passages à niveau ferroviaires, le transport de liquides inflammables par rail, le respect des indications des signaux ferroviaires, les enregistreurs vidéo et de la parole à bord des locomotives.

Il y a aussi un cinquième enjeu, qui touche non seulement le rail, mais aussi d'autres modes de transport, notamment le transport maritime et aérien. Il s'agit de la gestion de la sécurité et de la surveillance réglementaire.

Notre dernière liste de surveillance remonte à 2014, et nous préparerons une mise à jour avant la fin de 2016.

En terminant, nous vous sommes reconnaissants de l'attention que vous portez à la sécurité ferroviaire, et nous vous remercions de nous avoir invités ici aujourd'hui pour prendre part à ces discussions. Nous espérons que notre présence contribuera à éclairer votre travail. Plus précisément, nous estimons en toute déférence qu'il y a deux domaines où le Comité pourrait intervenir. Premièrement, il faut un processus réglementaire accéléré quand vient le temps de mettre en œuvre des règlements liés aux mesures de sécurité. Deuxièmement, le Comité pourrait faire un suivi pour s'assurer que Transports Canada répond entièrement aux problèmes de surveillance régle-

mentaire soulevés par le vérificateur général et relevés dans le cadre de nos propres enquêtes, surtout après la tragédie de Lac-Mégantic.

Merci.

Je suis maintenant prête à répondre aux questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons commencer par Mme Block.

Mme Kelly Block: Je souhaite la bienvenue à tout le monde. J'ai hâte d'entendre les questions que mes collègues auront à vous poser.

Vous avez dit dans votre déclaration que le cinquième enjeu sur votre liste de surveillance concerne les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire et la surveillance réglementaire. Pouvez-vous nous expliquer ce qui vous préoccupe plus particulièrement et quelles seraient les solutions possibles?

Mme Kathy Fox: Comme je l'ai indiqué, les systèmes de gestion de la sécurité et la surveillance réglementaire constituent un enjeu multimodal, mais étant donné l'objet de la séance d'aujourd'hui, je vais m'attarder sur la sécurité ferroviaire.

Dans le cadre de nos enquêtes antérieures, nous avons constaté entre autres que même si les compagnies ferroviaires disposent d'un système de gestion de la sécurité, il se peut que le système ne soit pas un moyen efficace de relever et de gérer les risques associés à leurs activités. C'était certainement une des conclusions que nous avons tirées dans notre enquête sur l'accident de Lac-Mégantic. Si la compagnie ne réussit pas à cerner ces risques et à les atténuer au moyen de son système de gestion de la sécurité, alors, selon nous, il incombe à l'organisme de réglementation de dégager ces aspects de l'exploitation et de prendre des mesures efficaces qui permettront à la compagnie de se conformer de nouveau aux règlements ou de mieux contrer les risques.

Mme Kelly Block: Avez-vous observé des différences au chapitre du climat de sécurité entre un chemin de fer d'intérêt local et une ligne ferroviaire principale?

Mme Kathy Fox: Je ne peux pas mettre le doigt sur une différence bien précise. Chose certaine, les grands transporteurs ferroviaires de catégorie 1 ont généralement plus d'infrastructures internes à l'appui de leur système de gestion de la sécurité, mais à notre avis, tout exploitant commercial, peu importe le mode de transport, devrait disposer d'un moyen de gérer ses risques liés à la sécurité. Pour ce faire, il faut une sorte de processus officiel, documenté et bien établi qui permettrait de cerner les dangers et d'atténuer les risques. Cela dit, je ne peux pas affirmer que nous avons observé une différence particulière entre les deux dans le cadre de nos enquêtes.

Mme Kelly Block: Comme troisième ou quatrième point sur la liste de surveillance, vous avez également soulevé la question des enregistreurs vidéo et des enregistreurs de la parole à bord. Pouvez-vous nous en dire un peu plus long à ce sujet? C'est un des thèmes de notre étude.

Mme Kathy Fox: Dans les modes de transport aérien et maritime, de nombreux exploitants sont tenus d'avoir des enregistreurs de la parole à bord. Pour l'instant, rien ne les oblige à installer des enregistreurs vidéo, mais certains exploitants le font déjà. Ce matériel n'est pas obligatoire pour le mode de transport ferroviaire. Aucun règlement n'exige l'installation d'enregistreurs vidéo ou de la parole, mais le BST a recommandé dans le passé que ces deux types d'enregistreurs soient installés.

De notre point de vue, il est absolument essentiel de découvrir ce qui s'est passé et d'en connaître les causes. Dans certains cas, les membres de l'équipage perdent la vie. Songeons, par exemple, au déraillement du train 92 de VIA Rail, à Burlington, qui a causé la mort tragique des trois membres de l'équipage. Nous avons fait de notre mieux pour en dégager les causes, mais sans un équipage et sans des enregistreurs vidéo ou de la parole, nous avons eu beaucoup de mal à déterminer ce qui s'était passé.

C'est donc un aspect à prendre en considération. Ces enregistreurs se sont révélés très utiles dans les enquêtes sur les accidents. Par ailleurs, madame la présidente, nous estimons que l'utilisation d'enregistreurs vidéo et de la parole dans tous les modes de transport — et, plus particulièrement, dans le cas qui nous intéresse, à savoir le transport ferroviaire — peut grandement aider les compagnies ferroviaires à relever les dangers dans le cadre de leurs exploitations et à prendre des mesures avant qu'un accident survienne, à condition que ces enregistreurs soient utilisés dans le contexte d'un système de gestion de la sécurité proactive et non punitive.

• (1620)

Mme Kelly Block: D'accord. Merci.

Les représentants de Transports Canada nous ont dit qu'ils reçoivent des évaluations de risques de la part des compagnies de chemin de fer lorsque leurs exploitations subissent des changements importants, et nous avons appris que ce sont les compagnies ferroviaires, et non Transports Canada, qui définissent en quoi consiste un changement important dans leurs exploitations. Cette méthode réactive préoccupe-t-elle le BST?

Mme Kathy Fox: Au fil des ans, plusieurs de nos enquêtes ont certes mis en évidence les faiblesses que présentent parfois les évaluations des risques effectuées par les compagnies ferroviaires. Il arrive que ces dernières ne parviennent pas à relever le danger ou, encore, qu'elles le relèvent sans toutefois prendre les mesures d'atténuation qui s'imposent. C'était le cas avant l'accident de Lac-Mégantic; nous avons fait ce constat dans d'autres rapports.

Selon moi, la transition vers un système de gestion de la sécurité et un processus de gestion des risques bien rodés, quoiqu'imparfaits, ne se fait pas du jour au lendemain. On doit tirer des leçons — malheureusement, il faut les tirer en s'appuyant sur quelques mauvaises expériences —, mais on espère que le système mûrira avec le temps et qu'il sera plus efficace qu'il ne l'a été jusqu'ici dans certains cas.

La présidente: Monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: Lorsque le BST enquête sur un accident, aucun ministère fédéral, à l'exception du ministère de la Défense nationale et de la GRC, ne peut procéder à des enquêtes ayant pour objet de dégager les causes de l'accident. Si un de ces organismes enquête sur un accident, cela met-il le BST à l'écart? Qui dirige l'enquête? La GRC et le ministère de la Défense nationale ont-ils une compétence en matière d'enquête que le BST n'a pas?

Mme Kathy Fox: En ce qui concerne votre dernière question, je ne pense pas que nous soyons en mesure de déterminer s'ils ont les ressources ou les compétences nécessaires.

Ce que je peux vous dire, c'est que s'il survient un accident aérien — puisqu'il s'agit vraiment du seul chevauchement avec ces organismes —, c'est nous qui, selon toute vraisemblance, mènerons l'enquête. Par contre, nous contribuerons à toute enquête que ces organismes pourraient avoir lancée pour leurs besoins internes, parce qu'ils veulent évidemment savoir, à certains égards, ce qui a mal

tourné. Nous collaborerons avec ces organismes, mais au bout du compte, ce sera notre enquête.

Dans le cas d'un accident militaire, nous ne nous en mêlons pas, à moins qu'il y ait une composante civile.

Monsieur Laporte.

M. Jean Laporte (administrateur en chef des opérations, Bureau de la sécurité des transports du Canada): Je peux ajouter que nous avons conclu des protocoles d'entente avec ces organismes dans le but de clarifier la coordination des activités et la façon dont nous interagissons sur un lieu d'accident, notamment en ce qui concerne la collecte d'éléments de preuve et l'interrogatoire des témoins. Toutes ces questions sont définies à l'avance dans les protocoles d'entente.

M. Angelo Iacono: En 2014, c'est en Ontario qu'il s'est produit le plus grand nombre d'accidents aux passages à niveau, soit 24 % de l'ensemble de ces accidents, et ce taux est identique à la moyenne quinquennale. L'Alberta arrive au deuxième rang, avec 22 % des accidents aux passages à niveau, comparativement à 24 % pour la moyenne quinquennale. Viennent ensuite la Saskatchewan, avec 18 %, le Québec et la Colombie-Britannique avec chacun 12 % et le Manitoba, avec 9 % de tous les accidents aux passages à niveau au Canada.

Si nous avons un système national, assorti de règles nationales sur la sécurité, comment se fait-il qu'il y ait une telle disparité régionale?

• (1625)

Mme Kathy Fox: Il est très difficile de donner une réponse générale à cette question sans examiner les détails, parce qu'il y a des milliers de passages à niveau au Canada.

Environ le tiers d'entre eux sont des passages à niveau contrôlés, dotés de barrières, de cloches et de sifflets. Bon nombre d'entre eux sont ce qu'on appelle des passages à niveau « passifs ». Il faudrait donc que je creuse un peu plus, que j'examine les statistiques concernant chaque passage à niveau et que je détermine où ces accidents ont eu lieu — dans les grandes municipalités ou sur les routes rurales —, avant de pouvoir généraliser quoi que ce soit.

La sécurité des passages à niveau est un des enjeux qui figurent dans notre liste de surveillance. À l'origine, le problème tenait à l'absence d'un règlement sur les passages à niveau. Il y avait des lignes directrices à l'intention des municipalités, des administrations routières et des compagnies ferroviaires. Nous avons été très heureux lorsque Transports Canada a mis en oeuvre, en 2014, le nouveau règlement sur les passages à niveau.

Au cours des prochaines années, aux termes de ce règlement, tous les passages à niveau devront être réévalués pour veiller à ce qu'ils respectent les nouvelles dispositions en la matière et qu'ils soient aussi sécuritaires que possible. En tout cas, si des problèmes se posent, nous espérons qu'ils seront réglés par l'administration routière, la compagnie de chemin de fer et Transports Canada, qui en assure la surveillance.

Voulez-vous ajouter quelque chose, Kirby?

M. Kirby Jang (directeur, Enquêtes ferroviaires et pipelines, Bureau de la sécurité des transports du Canada): Je crois que c'est un bon résumé. Il est très difficile d'extrapoler sur la sécurité des passages à niveau d'un endroit à l'autre. Nous examinons la tendance générale. Ces 10 dernières années, nous avons observé une légère diminution. Bien entendu, ce n'est pas la réponse pour bon nombre des provinces qui enregistrent toujours des niveaux élevés d'accidents.

M. Angelo Iacono: Merci.

Je cède le reste de mon temps à Gagan.

M. Gagan Sikand: Pourquoi nous en remettons-nous aux municipalités pour demander que des améliorations soient apportées aux passages à niveau dangereux? Pourquoi le BST ne le fait-il pas lui-même?

Mme Kathy Fox: Notre mandat est d'enquêter sur les incidents et de déterminer les causes et les facteurs ayant contribué aux accidents, ainsi que les lacunes sous-jacentes en matière de sécurité. Notre rôle consiste donc à formuler des recommandations et, au fil des ans, nous avons fait un certain nombre de recommandations sur la sécurité des passages à niveau. Plus récemment, à Ottawa, dans le cadre de notre enquête sur la collision mortelle mettant en cause un autobus d'OC Transpo et un train de VIA Rail, nous avons recommandé que Transports Canada donne une orientation explicite quant au moment où il faudrait envisager l'aménagement d'un saut-de-mouton à un passage à niveau. C'est une partie du problème : plus les véhicules et les trains ont l'occasion de se rencontrer à un passage à niveau, plus les risques sont élevés. Nous avons également fait une recommandation particulière à la ville d'Ottawa pour qu'elle examine les conditions à trois passages à niveau précis. En vertu du règlement, les évaluations relèvent du mandat des administrations routières, des compagnies ferroviaires et de Transports Canada. Nous n'avons pas le mandat d'évaluer chaque passage. Toutefois, dans le cadre d'une enquête, il est clair que nous cernons les lacunes aux passages à niveau concernés, et nous nous attendons à ce qu'une mesure de sécurité soit prise en conséquence.

La présidente: Merci.

Madame Duncan.

Mme Linda Duncan: Merci, madame la présidente, et merci à vous, madame Fox, d'être des nôtres. Nous attendions tous avec impatience votre témoignage. Nous vous sommes reconnaissants du travail que vous faites depuis des années.

Les inspecteurs qui sont venus témoigner il y a quelque temps nous ont recommandé de faire en sorte que le Bureau de la sécurité des transports se voie accorder un pouvoir de donner des directives. Cette recommandation découle, en partie, de leur consternation devant l'écart entre les recommandations d'enquêtes faites par le Bureau de la sécurité des transports et les mesures prises par le ministère.

Le BST devrait-il avoir un pouvoir limité de donner des directives lorsqu'une intervention immédiate s'impose?

Mme Kathy Fox: Le meilleur modèle qui soit adopté, non seulement au Canada, mais aussi dans d'autres pays développés, c'est le recours à un enquêteur indépendant sur les accidents — et, dans notre cas, nous sommes totalement indépendants de Transports Canada — pour relever les lacunes en matière de sécurité, formuler des recommandations et présenter des arguments en faveur du changement. Nous ne faisons pas de recommandations normatives. Si nous devions prescrire des solutions, cela pourrait avoir des conséquences imprévues. Nous finirions par être en situation de conflit d'intérêts.

Nous avons cumulé de belles réussites jusqu'ici, surtout dans le mode de transport ferroviaire, où 88 % de nos recommandations formulées depuis 1990 ont été mises en oeuvre. Les réponses ont été jugées entièrement satisfaisantes. Il y a maintenant 18 recommandations que nous continuons de promouvoir, grâce à notre liste de surveillance et à notre réévaluation annuelle des recommandations, et nous sommes convaincus qu'avec le temps, elles finiront par être

mises en oeuvre. Ce qui nous préoccupe, c'est de savoir combien de temps il faut pour les faire mettre en oeuvre.

• (1630)

Mme Linda Duncan: Je doute que les collectivités se réjouissent de devoir attendre la réponse.

Dans votre enquête sur la tragédie de Lac-Mégantic, vous avez dressé une liste incroyable de violations commises par la compagnie ferroviaire MMA, notamment un train parti à la dérive, des lacunes de sécurité en matière de formation, de surveillance et de pratiques opérationnelles, l'absence de consultation des employés dans le cadre des évaluations des risques, les problèmes à gérer le matériel, les problèmes liés aux opérations télécommandées, les problèmes de conformité aux règles, les problèmes relatifs à la gestion de la fatigue et le manque d'investissement dans l'infrastructure et l'entretien.

Je me demande si vous avez observé une récurrence de problèmes, du fait que Transports Canada permet des exemptions qui donnent lieu à des incidents. Cela semble être le cas dans l'accident survenu à Lac-Mégantic, puisqu'il y avait une exemption concernant l'obligation d'avoir deux employés sur le terrain. Avez-vous décelé une récurrence qui, selon vous, justifierait la révision du pouvoir d'accorder des exemptions?

Mme Kathy Fox: Certaines raisons pourraient motiver la nécessité de faire preuve de souplesse dans l'application des règlements. Selon nous, il faut toujours tenir compte de la sécurité. Nous avons constaté des faiblesses dans les évaluations de risques effectuées par les compagnies ou l'organisme de réglementation, et ces faiblesses ont contribué à des accidents dans le passé. Interdire toute exemption pourrait s'avérer trop restrictif, mais je pense qu'on doit se montrer prudent afin d'éviter de compromettre la sécurité.

Mme Linda Duncan: C'est certainement le cas lorsqu'un secteur fait l'objet d'une vérification. J'ai longtemps travaillé avec des secteurs industriels, et je n'ai jamais vu de pouvoirs d'exemption aussi exorbitants. Le vérificateur général, dans son rapport de 2013, a soulevé un bon nombre de préoccupations au sujet des lacunes dans le régime d'inspection du ministère, comme les mauvaises inspections de suivi pour vérifier la conformité, les mesures d'application inefficaces et le manque de formation sur l'application.

Votre travail consiste à enquêter sur les incidents et, vraisemblablement, sur les mesures prises par les compagnies ferroviaires. Toutefois, dans l'incident au lac Wabamun, qui m'a touchée directement, j'ai remarqué que, malgré les inspections des voies ferrées, il a été déterminé, au final, que certains problèmes, comme les défauts de rail, ne pouvaient pas être relevés sans une inspection plus détaillée. Je me demande quelles recommandations futures... Pensez-vous qu'on a pris des mesures suffisantes en réponse à l'incident survenu à Wabamun — et il y en a eu deux autres par la suite — en permettant l'utilisation d'un rail secondaire ou remis à neuf pour réparer des voies ferrées, particulièrement le long des cours d'eau?

Mme Kathy Fox: Ce que je peux dire, c'est que nous avons observé la mise à l'essai et l'utilisation de la technologie d'échographie dans certaines parties de l'infrastructure ferroviaire. Il existe parfois des angles morts, selon l'état du rail. Je sais que l'industrie ferroviaire investit massivement dans la nouvelle technologie afin d'améliorer la structure des voies ferrées, car environ 39 % de tous les déraillements sur les voies principales sont attribuables à des problèmes liés à l'infrastructure ferroviaire. C'est un point que nous examinons attentivement chaque fois qu'il se produit un déraillement afin de déterminer à quelle fréquence et de quelle manière la voie a été inspectée. Nous tenons compte de cet aspect précis dans environ 9 de nos 23 recommandations permanentes.

Mme Linda Duncan: Ce n'est probablement pas juste de vous poser la question, mais étant donné qu'il pourrait y avoir des lacunes du côté de la détection des défauts de la voie, devrait-on, dans certains cas, déplacer les chemins de fer s'il est impossible d'en garantir la sécurité, en particulier lorsque des trains transportant des marchandises dangereuses, des trains de marchandises lourdes et des longs convois les empruntent? Comme nous ne sommes pas certains que les inspections relèvent ces défauts, devrions-nous chercher d'autres solutions pour nous assurer d'éviter les catastrophes?

Mme Kathy Fox: J'aimerais insister sur le fait que l'inspection des chemins de fer a fait l'objet de bien des améliorations technologiques au fil des ans. Il est clair que nous en tenons compte. Je ne veux pas amalgamer ces questions avec celles du déplacement des lignes, car ils peuvent remplacer les chemins de fer et le font régulièrement. Même si ceux-ci étaient déplacés, le problème de base resterait le même — il serait simplement ailleurs.

• (1635)

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Madame Fox, vous avez fait remarquer tout à l'heure que 88 % de ces recommandations avaient été suivies, ce qui semble un nombre assez impressionnant, honnêtement. Certains chiffres que j'ai reçus montraient que, malgré les mises en oeuvre réussies des recommandations, les accidents semblent toujours être à la hausse. J'utilise des chiffres qui ne sont pas tout à fait à jour, mais il semble qu'en 2014, il y ait eu 174 accidents impliquant des marchandises dangereuses, ce qui représente une hausse par rapport à la moyenne quinquennale de 131. Les statistiques sont semblables lorsque vous prenez le nombre de blessures sérieuses dans un certain nombre de catégories.

J'essaie de comprendre pourquoi les accidents et les incidents sont à la hausse alors que le taux de mise en oeuvre semble bon. Pouvez-vous nous donner un contexte sur ce point?

Mme Kathy Fox: Il y a eu, au total, 1 200 accidents ferroviaires en 2015, ce qui représente une baisse de 3 % par rapport à l'année précédente et une hausse de 8 % par rapport à la moyenne quinquennale. La plupart de ces accidents, ou environ 62 % d'entre eux, sont survenus sur des chemins de fer non principaux, dans des gares de triage. Le risque d'accidents à ces endroits est beaucoup moins élevé que sur les chemins de fer principaux où les trains circulent à une vitesse plus élevée et les conséquences sont potentiellement plus importantes.

Bien que nous soyons généralement satisfaits des progrès réalisés pour donner suite à nos recommandations, le fait est que les cinq huitièmes des questions qui figurent sur nos listes de surveillance portent sur la sécurité ferroviaire. Il reste toujours un certain nombre de risques en suspens, notamment le transport des liquides inflammables, et au moins quatre recommandations formulées après

la tragédie de Lac-Mégantic qui n'ont pas été mises en oeuvre aideraient grandement à réduire ces risques. Le non-respect des signaux ferroviaires a posé problème: un certain nombre d'accidents sont survenus lorsqu'un signal pour ralentir ou s'arrêter a été mal perçu ou mal interprété, ce qui a mené à un déraillement ou à une collision. Il reste quand même pas mal de travail à faire à cet égard. Nous avons mentionné la sécurité des passages à niveau, où il reste aussi toujours du travail à faire.

Ces facteurs représentent, je suppose, la proportion des accidents... en suspens. Je ne voudrais surtout pas vous donner l'impression que nous nous croisons les bras en disant que tout va bien. Il reste toujours un certain nombre de questions à traiter.

M. Sean Fraser: Merci.

Je n'ai pas cette impression; je demande simplement un complément d'informations.

En ce qui concerne le respect des signaux, lorsque vous dressez ces listes de surveillance, avez-vous des recommandations sur la meilleure façon de régler le problème?

Mme Kathy Fox: Oui. En fait, toutes les questions qui figurent sur nos listes de surveillance sont fondées sur des recommandations en suspens, des rapports d'enquête et d'autres types de communications sur la sécurité, comme des avis de sécurité. Un certain nombre d'accidents sont survenus au fil des ans. Le plus notable des dernières années a été le déraillement du train 92 de Via Rail près de Burlington qui est, selon nous, attribuable à une mauvaise interprétation ou à une mauvaise perception des signaux.

Nous avons formulé deux recommandations au cours des dix dernières années. La première visait à accroître le nombre de mesures de sécurité supplémentaires pour réduire le risque de mauvaise perception d'un signal. L'industrie ferroviaire a adopté des mesures, mais il s'agissait surtout de mesures administratives, de nouveaux règlements. Cela ne suffit pas.

Après l'accident de Burlington, nous avons formulé une autre recommandation, concernant la prise de mesures de sécurité intrinsèques qui permettront de faire ralentir ou d'arrêter un train si le mécanicien de locomotive ne répond pas à un signal comme il se doit. Ces systèmes existent depuis de nombreuses années aux États-Unis. Ce pays optera aussi pour ce qu'on appelle les systèmes positifs de commande des trains, qui auront le même effet. Nous n'avons pas appliqué ce système au Canada, ce qui explique pourquoi nous avons jugé que la réponse de Transports Canada à cette recommandation n'était que partiellement satisfaisante. Il est clair qu'il faut prendre plus de mesures pour faire ralentir ou arrêter un train, ainsi que pour veiller à ce qu'il suive les signaux et ne dépende pas entièrement d'un humain.

M. Sean Fraser: Pour ce qui concerne les avancées technologiques qui semblent être disponibles, mais qui n'ont toujours pas été mises en oeuvre — et peut-être qu'il est préférable d'adresser cette question à Transports Canada — l'industrie se montre-t-elle récalcitrante en raison du coût de mise en oeuvre de pareil système?

Mme Kathy Fox: C'est peut-être un des facteurs. Les chemins de fer canadiens qui sont maintenant au courant de cette recommandation veulent s'assurer que, quel que soit le système qui sera mis en oeuvre au Canada, il soit compatible avec le système de commande intégrale des trains mis en oeuvre aux États-Unis étant donné qu'ils traversent la frontière. Cela explique peut-être, dans une certaine mesure, le moment choisi de leurs investissements. Il s'agit d'un investissement technologique important. Nous croyons toujours que des solutions existent. Il est possible que des sociétés canadiennes en mettent actuellement certaines au banc d'essai. Plus nous attendons, plus le système sera risqué.

● (1640)

M. Sean Fraser: Dans une veine semblable, mais quelque peu différente, je veux savoir si le nombre d'accidents diffère entre les trains de passagers et les trains de marchandises. Lorsque j'ai passé les statistiques en revue, ce semblait être le cas. Peut-être que je les ai mal interprétées?

Y a-t-il une différence entre le nombre d'accidents ferroviaires impliquant des trains de passagers et des trains de marchandises et, le cas échéant, pourquoi?

Mme Kathy Fox: En 2015, 34 % des accidents ferroviaires impliquaient des trains de marchandises contre 5 % pour les trains de passagers, et environ 62 % des accidents — soit le reste — sont survenus sur des voies non principales, surtout dans des gares de triage et des embranchements. Encore une fois, je ne peux vous donner de réponse simple à la question. Les trains de marchandises sont nombreux, certes, alors il vous faudrait comparer le nombre de trains de marchandises qui traversent le pays au nombre de trains de passagers; celui influencerait sur la réponse.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Si j'en juge par mon expérience dans le domaine de l'assurance, nous avons ici affaire à une question d'exposition: plus les trains sont nombreux et longs, plus les probabilités que des accidents surviennent sont élevées.

Un thème qui m'a traversé l'esprit pendant les divers témoignages est qu'il semble y avoir un déséquilibre entre l'approche reposant sur les systèmes de gestion de la sécurité et l'approche réglementaire à l'égard du maintien de la sécurité. Nous pouvons prendre un élément comme la fatigue du conducteur, dont la gestion a été intégrée aux systèmes de gestion de la sécurité et, dans certains cas, reléguée aux négociations collectives, en fait. Nous avons entendu dire de certaines des unités de négociation qu'elles aimeraient que la réglementation traite la question, car certaines distorsions contribuent à la fatigue de l'équipage et, par le fait même, au risque d'accidents.

Je m'en sers comme exemple pour demander si, de votre point de vue, nous avons trouvé le bon équilibre entre les systèmes de gestion de la sécurité qui reposent sur les évaluations des risques, dont vous avez déjà dit qu'ils pouvaient ne pas être fiables, et la réglementation susceptible d'être très prescriptive, mais en ce qui concerne la sécurité.

Mme Kathy Fox: Lorsque les systèmes de gestion de la sécurité ont été mis en oeuvre — et ils l'ont été dans les chemins de fer, la marine et l'aviation au Canada — leur but n'a jamais été de remplacer la réglementation. Ils ont toujours visé à ajouter un niveau de supervision dans une société car, au bout du compte, il est impossible de réglementer chaque situation potentielle et de demander à un inspecteur de superviser chaque mesure potentielle.

En fin de compte, c'est aux entreprises qu'il revient de cerner les dangers et de gérer leurs risques opérationnels, mais quand elles refusent de le faire ou en sont incapables, il faut un organisme de réglementation fort et efficace.

Ce n'est pas une question de système de gestion de la sécurité ou de réglementation; il est plutôt question de leur façon de travailler ensemble. Idéalement, une société a trouvé une façon efficace de gérer ses risques. L'organisme de réglementation est là pour superviser et s'assurer qu'elle le fait, qu'il existe au moins une base de référence commune de réglementation qui s'applique à tout le monde, et qu'on travaille tous ensemble.

En ce qui concerne la fatigue en particulier, nous la voyons comme un danger dans tout système de transport 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Nous faisons toujours enquête à ce sujet. Lorsque nous la cernons et déterminons qu'il s'agit d'un facteur contribuant, nous l'écrivons dans nos rapports. Une réglementation concernant la fatigue s'applique à l'industrie ferroviaire; il est possible qu'elle doive être révisée et mise à jour, mais elle existe. Au bout du compte, il revient aussi aux entreprises et aux agents négociateurs de travailler ensemble et de ne pas autoriser l'ajout aux conventions collectives de pratiques d'établissement des horaires qui soient contre-productives sur le plan de la fatigue humaine.

M. Ken Hardie: Encore une fois, dans le cas qui nous intéresse, je me penche simplement sur la question de l'équilibre. Les systèmes de gestion de la sécurité en tant que tels donnent aux exploitants la possibilité de procéder à cette évaluation. Ils devraient connaître leur organisation mieux que quiconque.

On nous a parlé d'un malaise, peut-être, en ce qui concerne les ressources dont Transports Canada dispose et de la façon dont il les répartit entre la vérification des systèmes de gestion de la sécurité et les inspections sur le terrain en tant que telles.

Est-ce que cet équilibre vous convient?

● (1645)

Mme Kathy Fox: En réalité, cela fait partie de notre liste de surveillance, qui est multimodale. C'est-à-dire que tous les exploitants devraient être tenus d'avoir des processus officiels de gestion de la sécurité, tandis que l'organisme de réglementation doit privilégier une approche équilibrée à l'égard de la sécurité. Si vous voyez la gestion de la sécurité sur un continuum, certains exploitants n'ont peut-être que le minimum nécessaire pour respecter la réglementation alors que d'autres sont très proactifs. Le système de surveillance réglementaire doit prendre en considération cette gamme d'exploitants et peut-être se concentrer davantage sur les inspections pour assurer la conformité des exploitants qui ont montré qu'ils étaient incapables de gérer leurs risques ou qui ne le font pas efficacement. En outre, il doit hausser le nombre de vérifications dans le cas de ceux qui ont montré qu'ils disposaient d'un système mature de gestion de la sécurité.

Absolument, il faut mettre en équilibre les inspections et les vérifications. Nous avons vu des preuves manifestes qu'elles n'existent pas dans tous les modes.

M. Ken Hardie: J'ai remarqué que dans votre liste de surveillance, la plupart des appels à l'action visent Transports Canada et non les chemins de fer individuels.

Mme Kathy Fox: Oui, par le passé, nous avons formulé des recommandations aux exploitants individuels. Au bout du compte, la majorité des règlements émanent de Transports Canada. Même dans l'industrie ferroviaire, où les règles peuvent être élaborées par l'industrie même, elles doivent toujours recevoir l'aval de Transports Canada.

Nous reconnaissons que Transports Canada doit travailler avec l'industrie. L'industrie peut jouer un rôle et elle peut souvent prendre des mesures sans attendre qu'un règlement soit pris pour régler des questions de sécurité.

M. Ken Hardie: Lorsqu'il est question de votre liste de surveillance et de la liste de choses qu'il reste à faire, l'attention semble surtout dirigée vers Transports Canada.

Pour en revenir aux évaluations des risques, soyons honnêtes: il est possible que vous connaissiez votre organisation un peu trop bien et que vous négligiez des risques. Y a-t-il lieu, peut-être, de mener des évaluations indépendantes des risques sur les chemins à-t-il de fer?

Mme Kathy Fox: Je ne sais pas trop comment cela fonctionnerait. Il est clair que la chose a du mérite. Nombre d'entreprises feront appel à des vérificateurs tiers pour avoir une opinion de l'extérieur, mais Transports Canada joue aussi un rôle à cet égard.

Nous avons vu que dans les cas où les entreprises suivent ce continuum pour atteindre la maturité en ce qui concerne la gestion efficace de la sécurité, elles devront peut-être faire appel à des experts externes pour les aider à faire fond sur leur capacité de mener des évaluations efficaces des risques.

La présidente: Merci beaucoup, madame Fox.

Monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Merci, madame la présidente.

Je vous remercie beaucoup d'être ici. J'ai beaucoup de questions à vous poser, mais nous ne disposons pas de beaucoup de temps, malheureusement. Vous comprendrez qu'en tant que député de la région de Lac-Mégantic, je voudrais discuter de beaucoup de choses avec vous.

Tout d'abord, j'aimerais parler de crédibilité. J'ai noté, lors de votre présentation, que la crédibilité de votre organisation était très importante. À Lac-Mégantic, on vit présentement un problème de confiance envers l'ensemble des instances qui concernent la sécurité ferroviaire.

À la suite de l'analyse des recommandations qu'il avait émises relativement à la tragédie de Lac-Mégantic, le Bureau de la sécurité des transports a-t-il pensé à communiquer avec la communauté de Lac-Mégantic pour faire part de l'état d'avancement des recommandations et des réponses reçues?

Mme Kathy Fox: En effet, à la suite de nos recommandations, nous avons communiqué avec la Ville de Lac-Mégantic. L'année passée, dans notre rapport annuel, nous avons rassemblé les recommandations et les communications à propos de la sécurité à Lac-Mégantic, puisque nous avons promis aux représentants de la Ville de les informer quant au suivi de nos recommandations et au progrès effectué par le ministère.

M. Luc Berthold: Parmi les recommandations du rapport, il est question, à quatre reprises, d'intentions satisfaisantes, mais il est indiqué que ce n'est pas suffisant. Pour les gens que je représente, l'expression « intentions satisfaisantes » ne signifie pas grand-chose.

Pourriez-vous expliquer ce qu'est une intention satisfaisante, à l'intention des gens qui ont lu cela dans le suivi des recommandations?

Mme Kathy Fox: Lorsque le ministre répond à une de nos recommandations, nous évaluons la réponse pour voir s'il y a un plan, un échéancier. Aussi, il y a lieu de voir si le plan mis en vigueur va bel et bien tâcher de s'occuper de la déficience qui a été rapportée. Si oui, nous allons donner la cote d'« intention satisfaisante », ce qui veut dire que, si on applique le plan, cela va palier la lacune et aborder les risques que nous avons déterminés.

Bien souvent, si nous constatons que cela prend trop de temps à se concrétiser, nous modifions cette cote. Par exemple, il y a deux ans, nous avons averti le ministère que nous n'étions plus prêts à attendre des années. Après un certain temps, nous devons diminuer la cote à « intention insatisfaisante ». Nous l'avons fait en ce qui concerne plusieurs recommandations, simplement parce que cela prenait trop de temps.

• (1650)

M. Luc Berthold: Serait-il possible de hiérarchiser les interventions sur le plan temporel pour aider le gouvernement à agir rapidement et à apporter des solutions? Quel serait l'ordre de priorité des recommandations que vous avez faites au gouvernement concernant Lac-Mégantic?

Mme Kathy Fox: En fait, il reste quatre recommandations relatives à l'accident à Lac-Mégantic. Il m'est impossible d'en hiérarchiser une par rapport à l'autre.

Tout d'abord, il faut que les wagons-citernes qui transportent les liquides inflammables, comme le pétrole brut, soient plus robustes. On sait que les règlements sont en vigueur, mais l'échéancier nous inquiète, parce qu'on pourrait devoir attendre jusqu'en 2025 avant que tous les wagons qui ne respectent pas les normes ne soient retirés.

La deuxième recommandation concerne l'analyse de risque. Nous attendons de voir si cela sera vraiment efficace.

Le troisième groupe de recommandations concerne la prévention et les moyens d'empêcher que les wagons ne partent à la dérive.

La quatrième recommandation porte sur la surveillance par Transports Canada.

Je ne peux pas vous dire qu'une recommandation est plus importante que l'autre. Elles sont toutes importantes, puisque c'est par un ensemble de mesures que nous allons réduire le risque d'un autre accident comme celui de Lac-Mégantic.

M. Luc Berthold: En effet, ce sont plusieurs éléments réunis qui ont créé cette tragédie. Ce n'était pas uniquement une chose, comme vous l'avez bien démontré dans le rapport que vous avez soumis.

Des gestes concrets pourraient donc être posés rapidement, selon vous, pour diminuer les risques que ce genre d'accident ne se répète.

Mme Kathy Fox: C'est exact. En fait, dans mes commentaires, j'avais proposé au Comité de se pencher sur le besoin d'un processus accéléré quand il est question de règlements qui touchent la sécurité.

M. Luc Berthold: Merci beaucoup.

Nous avons fait cela rapidement, vous avez répondu à mes questions.

Mme Kathy Fox: Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup à nos témoins d'être venus aujourd'hui. Merci pour votre engagement continu et le travail que vous accomplissez afin d'assurer la sécurité des Canadiens et d'autres personnes.

Nous allons suspendre très brièvement nos travaux pour permettre à nos autres témoins de s'approcher.

• (1650) _____ (Pause) _____

• (1655)

La présidente: Reprenons nos travaux.

Nous accueillons maintenant des témoins du ministère des Transports. Il s'agit de Laureen Kinney, sous-ministre adjointe et la Sécurité et de la sûreté; de Brigitte Diogo, directrice générale de la Sécurité ferroviaire; et de Benoît Turcotte, directeur général par intérim.

Bienvenue, et merci beaucoup d'être venus cet après-midi.

Madame Kinney, aimeriez-vous commencer?

Mme Laureen Kinney (sous-ministre adjointe, Sécurité et Sûreté, ministère des Transports): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je n'ai pas l'intention de faire de présentation officielle. Je tiens juste à vous remercier de me donner l'occasion de témoigner encore une fois. Je me réjouis à la perspective de lire votre rapport quand l'étude sera terminée. Nous utiliserons tout le temps qui nous est accordé pour répondre aux questions du Comité.

La présidente: Merci beaucoup. C'est très utile.

Je suis persuadée que tout le monde a beaucoup de questions pour terminer notre étude sur la sécurité ferroviaire.

Madame Block, la parole est à vous.

Mme Kelly Block: J'aimerais souhaiter à nouveau la bienvenue aux représentants ministériels. Je suis persuadée que nous allons souvent entendre vos témoignages dans le cadre de la présente législature et des travaux du Comité.

Plus tôt, nous avons entendu les témoins de l'Office des transports du Canada et, bien sûr, vous savez que nous venons juste d'entendre les représentants du Bureau de la sécurité des transports du Canada. J'ai eu l'occasion de leur poser une question concernant le volet évaluations des risques du processus, dans le cadre duquel un chemin de fer évalue une question et en informe Transports Canada, plutôt que le contraire.

Pourriez-vous nous donner des exemples de changements importants aux opérations pour lesquels un chemin de fer a présenté une évaluation des risques à Transports Canada au cours des 12 derniers mois?

Mme Brigitte Diogo (directrice générale, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Un exemple serait une compagnie de chemin de fer qui a décidé de transporter des marchandises dangereuses. Ce serait un changement important. Elle en aurait informé le ministère. Il pourrait aussi s'agir d'un changement au niveau de la quantité de marchandises dangereuses qu'elle transporte.

Mme Kelly Block: Avec l'ordre préventif n° 36, les sociétés ferroviaires doivent maintenant afficher sur leurs sites Web la liste des 10 principales marchandises dangereuses avec lesquelles elles traversent une municipalité, et présenter un rapport public auquel les collectivités peuvent avoir accès. Comment détermine-t-on ce qui constitue des marchandises dangereuses?

M. Benoit Turcotte (directeur général par intérim, ministère des Transports): Je vais répondre à cette question.

Comme vous le savez, l'ordre préventif n° 36 a été délivré récemment. Il a apporté un certain nombre d'améliorations auxquelles les municipalités et les entreprises ferroviaires ont travaillé ensemble.

Cependant, c'est l'expéditeur — la personne responsable du transport des marchandises dangereuses au titre de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses — qui évalue les marchandises. Il applique divers tests et critères pour déterminer si des marchandises ou un fret précis sont considérés comme dangereux. Il existe neuf catégories de marchandises dangereuses. Il revient à l'expéditeur de déterminer si ce qu'ils transportent répond ou non aux critères des marchandises dangereuses.

Une fois que ces critères ont été satisfaits et que l'expéditeur a déterminé qu'il s'agit bel et bien de marchandises dangereuses, il doit décider du contenant qu'il convient d'utiliser pour les transporter, s'assurer que ce contenant soit bien étiqueté et veiller à ce que les documents d'expédition adéquats soient préparés.

En outre, certaines marchandises dangereuses, comme un certain nombre de liquides inflammables, requièrent l'élaboration d'un plan d'intervention d'urgence.

La loi et la réglementation prévoient donc un processus complet et une série d'exigences pour le déterminer.

Mme Kelly Block: Nous savons qu'il y aura toujours des gens qui s'opposent au transport des marchandises dangereuses dans leurs collectivités, quelles que soient les mesures de sauvegarde qui sont mises en place.

Pouvez-vous parler de la façon dont les municipalités utilisent cette information?

M. Benoit Turcotte: L'ordre préventif n° 36, qui est la version mise à jour de l'ordre préventif n° 32, vise à faire en sorte que les municipalités disposent de l'information dont elles ont besoin pour bien planifier une intervention en cas d'urgence et offrir de la formation aux premiers intervenants. Nous espérons, et croyons, que l'ordre préventif n° 36 améliorera cette situation.

Parmi les améliorations qu'il apporte, tel qu'il a été mentionné, notons qu'il fait en sorte qu'il soit maintenant possible de diffuser l'information publique, alors qu'elle restait confidentielle entre l'entreprise ferroviaire et les municipalités.

D'autres améliorations permettent maintenant un meilleur échange d'informations entre les municipalités qui se regroupent, par exemple, pour mettre leurs ressources en commun afin d'intervenir en cas d'urgence. Un certain nombre d'autres améliorations ont été apportées à l'ordre préventif n° 36, dont je serais ravi de vous parler.

• (1700)

Mme Kelly Block: Vous avez mentionné les premiers intervenants. Je sais qu'il est tôt pour parler de l'ordre préventif n° 36, mais avez-vous remarqué des changements aux plans de première intervention des municipalités qui découlent de la mise en oeuvre de cet ordre?

M. Benoit Turcotte: C'est difficile à dire. Jusqu'à maintenant, depuis que l'ordre préventif initial est en vigueur, près de 800 collectivités se sont inscrites pour avoir cette information. Nous savons qu'elles trouvent l'information très utile. Nous savons qu'elles voulaient en savoir plus, alors je pense que la nouvelle version de l'ordre préventif leur donnera plus d'information. Cela leur permet de commencer à déterminer ce qui traverse leur territoire, et c'est très important, surtout maintenant qu'une liste des 10 matières les plus dangereuses sera accessible. Elles pourront ainsi comprendre beaucoup mieux ce qui passe sur leur territoire, et en particulier à quel moment il y a de grandes quantités de matières dangereuses comme dans les trains-blocs. Au Canada, les trains-blocs transportent principalement du pétrole brut et de l'éthanol. Cela donne beaucoup plus d'information, alors nous pensons que c'est utile et que cela fonctionne.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Pendant la présentation du BST, nous avons discuté brièvement de l'utilisation de la technologie comme les systèmes physiques de sécurité intégrée qui ralentiraient un train en cas de signal auquel il n'y a eu aucune réponse.

Est-ce qu'il y a des initiatives visant la mise en place de systèmes semblables par Transport Canada? Est-ce que les intervenants de l'industrie répliquent?

Mme Brigitte Diogo: En ce qui concerne le contrôle des trains, il y a en ce moment un groupe de travail relevant du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire. C'est un groupe de travail mixte qui compte des participants de l'industrie et qui se penche sur les options et les façons d'améliorer le contrôle des trains. Entre autres, au début de juin, nous allons faire le point sur le travail du groupe de travail et discuter des prochaines étapes.

M. Sean Fraser: Parlons des inspections. Je vivais à Calgary et j'étais parmi les personnes évacuées pendant l'inondation de 2013. À peu près à ce moment-là, le pont Bonnybrook s'est effondré, et je sais que le maire de la ville de l'époque avait dit alors que bien des gens du CP avaient été congédiés.

Trouvez-vous que le nombre insuffisant d'inspecteurs des chemins de fer représente un problème grave qui fait grimper le nombre d'incidents?

Mme Brigitte Diogo: Une des difficultés que nous avons est le recrutement d'inspecteurs, et l'industrie vit la même chose, parce que les retraites sont très nombreuses.

Nous avons visité un des centres de formation que le CN a créés et avons constaté que l'industrie déploie de grands efforts pour le recrutement très hâtif et la formation de nouveaux employés. Nous n'avons pas conclu que c'est un problème, concernant leur capacité de se conformer à la réglementation. Nous accordons beaucoup d'attention à la formation des employés.

M. Sean Fraser: Quels sont les principaux obstacles au recrutement efficace d'un plus grand nombre d'inspecteurs?

Mme Brigitte Diogo: À Transport Canada, c'est vraiment la façon dont nous nous comparons à l'industrie sur le plan des salaires et des avantages. Il est toujours difficile d'attirer des employés expérimentés au gouvernement.

•(1705)

M. Sean Fraser: En ce qui concerne les règles relatives au cycle travail-repos qui sont conçues pour combattre la fatigue des employés des chemins de fer, je sais que Transport Canada a déjà

pris des mesures d'application en cas de non-conformité, mais avez-vous constaté que les mesures prises ont effectivement produit un effet sur les récidivistes?

Mme Brigitte Diogo: Il est difficile de répondre par oui ou par non. Notre attention se porte sur la façon dont les entreprises réagissent aux mesures d'application que nous avons prises, et sur la question de savoir si l'inspecteur peut en venir à la conclusion que l'entreprise a pris des mesures suffisantes. Le problème de la fatigue a toujours été difficile pour nous, du point de vue de la surveillance. Cependant, c'est assurément un des aspects prioritaires sur lesquels nous continuons de nous pencher.

M. Sean Fraser: J'essaie de parcourir un certain nombre de thèmes pour lesquels nous avons obtenu de l'information précédemment.

Pour les passages à niveau, je sais que Transport Canada identifie dans une certaine mesure les plus dangereux, mais est-ce qu'il y a un plan en place pour réduire les incidents qui s'y produisent?

Mme Brigitte Diogo: Oui. Le ministère intervient pour certaines choses. Je pense que le Bureau de la sécurité des transports vous a parlé précédemment du nouveau règlement sur les passages à niveau qui a été pris et de l'échéancier imposé pour que les passages à niveau existants soient rendus conformes au nouveau règlement.

Nous consacrons beaucoup de temps à communiquer les exigences aux municipalités et aux autorités routières ainsi qu'à les éduquer et à les sensibiliser. Le ministère a aussi le programme de financement, le Programme d'amélioration des passages à niveau, qui permettrait aux municipalités et aux compagnies ferroviaires de demander des améliorations à des passages à niveau existants.

Pour la prévention des accidents, nous avons aussi l'Opération Gareautrain qui nous sert à éduquer le public au sujet des intrusions et des risques pour la sécurité ferroviaire et la sécurité des personnes.

M. Sean Fraser: J'ai compris que mon temps est écoulé. Merci.

La présidente: Désolée.

Mme Linda Duncan: Merci. Je suis contente de vous revoir.

Dans son rapport de l'automne 2013, le vérificateur général a exprimé de graves préoccupations concernant un vaste éventail de faiblesses dans le régime d'inspection et d'application de la loi, notamment les constatations d'inspections qui ne sont pas documentées de façon convenable ou constante, le piètre suivi de la conformité à la suite des inspections, l'échec des mesures d'application, l'insuffisance de la formation en matière d'application, l'échec de la surveillance qui permettrait de garantir l'application de la loi et l'absence de formation en évaluation du risque.

Le Bureau de la sécurité de transports, les travailleurs du rail, les inspecteurs et les collectivités qui ont soumis des mémoires ont tous dit la même chose. La confiance aveugle dans les audits des documents plutôt que dans les inspections sur le terrain est préoccupante pour tous.

Que fait le ministère en réponse à ces préoccupations?

Mme Laureen Kinney: Plusieurs rapports utiles et précieux comportant de l'information variée ont contribué à améliorer notre programme. Le rapport de l'automne 2013 du vérificateur général se concentrait sur la documentation et portait aussi sur d'autres aspects.

Il s'agit d'aspects — alors que nous répondions aux événements tragiques de Lac-Mégantic — que nous avons pu incorporer dans les changements que nous apportions à nos façons de réagir.

Les rapports qui ont été publiés se sont fondés là-dessus — aussi bien les recommandations provisoires que le rapport final du Bureau de la sécurité des transports. Nous avons aussi des audits internes que vous avez, je crois, mentionnés, et ces audits vont aussi en partie dans ce sens.

Nous avons adopté une démarche très globale, ces deux ou trois dernières années, pour examiner tous ces éléments ainsi que la façon dont le programme en soi peut être amélioré, la façon dont la formation de nos inspecteurs peut être améliorée, et la façon dont on peut mieux s'occuper du suivi et de la documentation.

Certaines de ces choses ont des solutions immédiates. D'autres se fondent sur des bases de données et l'obtention de meilleures données de la part des compagnies ferroviaires, etc., que nous pouvons utiliser pour analyser les tendances. Certaines choses ont été mises en place, et nous avons pour toutes ces choses des plans d'action de gestion qui sont très avancés. La plupart des éléments des plans d'action ont été réalisés.

• (1710)

Mme Linda Duncan: Je ne sais pas si cela répond à ma question, mais je vous remercie.

J'examine avec grand soin toutes les dispositions réglementaires et législatives liées à la sécurité ferroviaire, et je dois dire qu'elles sont parmi les plus étranges que j'ai vues dans le secteur industriel.

Il y a deux aspects à cela, et bien des gens en ont parlé. On parle de la « conformité à la réglementation », et c'est l'introduction des règles de l'industrie manufacturière. Il semble que dans une grande mesure, ce n'est pas le gouvernement qui assume le rôle d'élaboration de la réglementation, de l'inspection et de l'application, mais plutôt les sociétés qui conçoivent les règles puis cherchent les exemptions.

Le dernier comité parlementaire a recommandé que Transport Canada divulgue publiquement toutes les exemptions aux règlements de sécurité, y compris la justification du ministère.

Est-ce que le ministère le fait?

Mme Brigitte Diogo: Non. Je ne crois pas que les exemptions soient publiées sur le site Web.

Mme Linda Duncan: Est-ce qu'il y a une raison pour que cela ne soit pas ouvert et transparent?

Mme Laureen Kinney: J'aimerais faire quelques remarques, si vous me le permettez.

Tout d'abord, sachez que si on a mis en place un tel système de règles, c'est parce que l'industrie ferroviaire au Canada, et aux États-Unis aussi d'ailleurs, ne fait pas partie d'un régime international qui établit des règlements internationaux et ainsi de suite. C'est un peu différent des autres modes de transport et c'est ce qui explique en partie pourquoi il y a autant de détails opérationnels complexes qui proviennent de l'industrie. Les règles doivent être approuvées par Transports Canada. Si nous ne sommes pas satisfaits, nous leur demandons d'y apporter des modifications, et c'est arrivé à quelques reprises.

Mme Linda Duncan: Évidemment, elles pourraient être promulguées par règlement.

Mme Laureen Kinney: Il y a un cadre juridique en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, qui a été examiné rigoureusement il y a quelques années. Cette loi a été modifiée il y a un an et demi

environ, et c'est le Parlement qui a établi ce cadre, alors je ne vais pas m'attarder là-dessus.

Mme Linda Duncan: Les collectivités ont-elles la possibilité d'examiner les règles avant qu'elles ne soient approuvées par le ministère?

Mme Laureen Kinney: C'est une bonne question, et j'allais justement dire que les travailleurs et les organisations syndicales doivent participer à l'élaboration de ces règles. Il est important de consulter les syndicats avant de présenter ces règles à Transports Canada.

Mme Linda Duncan: Ma question concernait les collectivités.

Mme Laureen Kinney: Pour l'instant, il n'y a pas de processus officiel prévu dans la loi qui exige des consultations avec les collectivités.

Mme Linda Duncan: C'est exact.

Mme Laureen Kinney: Par contre, nous discutons de manière informelle avec la Fédération des municipalités canadiennes; n'empêche que c'est une question dont nous devons discuter davantage.

Mme Linda Duncan: Par conséquent, on pourrait apporter une modification afin de permettre aux collectivités potentiellement touchées d'avoir leur mot à dire dans la prise de décisions. C'est donc une lacune dans la loi.

Il est tout de même étrange que les entreprises qui transportent des produits pétroliers par pipeline doivent se plier à un processus canadien d'évaluation environnementale; étant donné la portée et l'ampleur des risques potentiels que présente ce type de transport pour les compagnies ferroviaires, ne devrait-on pas appliquer le même processus pour le transport ferroviaire?

Mme Laureen Kinney: C'est une question intéressante, mais je ne connais pas assez le processus d'évaluation environnementale pour être en mesure de me prononcer là-dessus.

Mme Linda Duncan: Le ministère s'est-il déjà demandé s'il avait les moyens d'évaluer le niveau de risque?

Mme Laureen Kinney: Compte tenu de notre système de gestion de la sécurité en place, de la réglementation qui s'applique au transport sécuritaire des marchandises ainsi que de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et son règlement d'application, nous estimons avoir un réseau ferroviaire sûr.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Selon la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, la loi ne définit pas « opérateur qualifié » et « unité de commande d'opérateur ». En outre, rien ne limite la distance à laquelle un dispositif de commande à distance peut être utilisé pour conduire un train, ni la longueur et le tonnage d'un train.

Mes questions sont les suivantes.

Quelle formation l'opérateur d'un dispositif de commande à distance de locomotives doit-il suivre? Quelles sont les caractéristiques de la technologie de commande à distance pouvant être utilisée pour conduire des locomotives? Pourquoi n'y a-t-il aucune limite à la durée du trajet ou à la taille du train pouvant être conduit à l'aide d'un dispositif de commande à distance?

• (1715)

Mme Brigitte Diogo: Je vous remercie de ces questions.

Les règles sur les opérations de train définissent ce qu'est un employé qualifié. Il y a une définition d'« employé » dans le règlement.

Quant à la question sur la distance ou le tonnage d'un train, nous avons pris note des commentaires que nous avons reçus récemment non seulement des syndicats, mais aussi du Bureau de la sécurité des transports. Au début de juin, nous allons rencontrer des gens de l'industrie et des syndicats. Nous mettrons ce dossier sur la table pour en discuter et pour savoir si des changements réglementaires devront être apportés. La limite actuelle concernant la vitesse de cette technologie et les règles relatives au tonnage et à la distance sont des directives des États-Unis, lesquelles ne s'appliquent pas dans le cas du Canada. Cependant, nous nous pencherons sur cette question.

M. Angelo Iacono: Qu'en est-il de la longueur ou de la taille du train?

Mme Brigitte Diogo: Nous avons fait une étude comparative entre le Canada et les États-Unis pour prendre connaissance des leçons apprises que nous devons appliquer au contexte canadien.

M. Angelo Iacono: Transports Canada envisage-t-il d'autres études en ce qui concerne la sécurité des dispositifs de commande à distance?

Mme Brigitte Diogo: Nous n'avons pas encore déterminé quels changements nous allons apporter ou quelles études nous allons mener. Nous aimerions réunir les parties au début de juin pour discuter avec elles de la façon d'améliorer l'utilisation de ce dispositif. Un des éléments en jeu est la formation. À ce stade-ci, selon les règles, le conducteur qui utilise cet équipement doit avoir la même formation qu'un ingénieur de locomotive.

M. Angelo Iacono: J'ai une dernière question brève.

Ce dispositif de commande à distance de locomotives est-il utilisé actuellement?

Mme Brigitte Diogo: Oui.

M. Angelo Iacono: Je parle des cours. Est-il utilisé dans les cours?

Mme Brigitte Diogo: Oui.

M. Angelo Iacono: Est-il utilisé très souvent ou simplement de temps en temps?

Mme Brigitte Diogo: Il est utilisé très souvent.

M. Angelo Iacono: Merci.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Hardie, vous avez une minute et demie.

M. Ken Hardie: Comme nous l'a dit la présidente du Bureau de la sécurité des transports, on a présenté plusieurs recommandations, destinées spécifiquement à Transports Canada, visant à améliorer la sécurité. Certaines d'entre elles ont été formulées il y a très longtemps. Je me demande pourquoi Transports Canada n'y a pas donné suite plus rapidement. Certaines d'entre elles remontent à plusieurs années.

Mme Lauren Kinney: Je pense qu'il faudrait procéder au cas par cas. Il serait probablement plus utile de se pencher sur des recommandations précises, mais de façon générale, lorsqu'une question liée à la sécurité est soulevée et qu'il y a une mesure évidente et concrète qui peut être prise pour y remédier rapidement, nous avons les outils pour apporter ces changements. Nous consultons l'industrie et les autres parties concernées afin de déterminer quelles pourraient être les conséquences imprévues, comme la présidente du BST l'a mentionné plus tôt, et nous essayons de voir comment cela pourrait être mis en application et quel type de règlement pourrait être adopté.

Dans certains cas, en plus de ces démarches, nous devons faire un peu de recherche avant de proposer une mesure quelconque. Pour ce qui est des recommandations qui ont été publiées récemment à la suite d'une distraction d'un conducteur d'autobus de la compagnie OC Transpo, par exemple, nous devons d'abord effectuer des recherches avant d'y donner suite. Il faut également collaborer avec les provinces. Il nous faudra donc un peu plus de temps.

M. Ken Hardie: Très rapidement, il s'agit de la même question que j'ai posée aux deux autres témoins. Je n'en reviens pas à quel point le temps file cet après-midi. Nous avons reçu beaucoup d'information.

Êtes-vous satisfait de l'équilibre qui existe entre la réglementation et les systèmes de gestion de la sécurité? Selon vous, devrait-on améliorer les choses en ajoutant peut-être un nouvel élément entre ce que font les compagnies et ce à quoi le gouvernement s'attend raisonnablement d'elles?

• (1720)

Mme Lauren Kinney: Dans un premier temps, — et Mme Diogo voudra peut-être ajouter quelque chose —, il faut savoir que nous avons un système de gestion de la sécurité très nouveau et beaucoup plus robuste, rigoureux et normatif que ce que nous avons il y a un peu plus d'un an. Nous sommes en train de le mettre en oeuvre et d'analyser les répercussions de ces changements. Par exemple, la compagnie de chemin de fer devra s'assurer de l'efficacité de ses propres processus, etc.

Pour savoir si notre système de gestion de la sécurité est efficace, nous allons procéder à des vérifications complètes, nous pencher sur ces types de mesures, les comparer, puis établir un équilibre entre les règlements normatifs et les règlements axés sur le rendement, ainsi que les exigences plus générales auxquelles se conforment les compagnies en vertu du Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire.

En fait, ce sera probablement un examen continu. Nous devons déterminer quelles sont les responsabilités que devraient assumer les compagnies de chemin de fer et, comme l'ont fait remarquer d'autres membres du Comité, il revient au ministère de s'assurer que les compagnies ferroviaires s'acquittent bien de leurs responsabilités.

À la lumière des vérifications du système de gestion de la sécurité que nous effectuerons, nous constaterons probablement qu'il y a des secteurs dans lesquels la plupart des compagnies ferroviaires sont plus faibles et, à ce moment-là, nous déterminerons si nous devons apporter des modifications au règlement en conséquence ou si nous devons plutôt être plus normatifs en imposant d'autres exigences.

Selon moi, ce sont des choses en constante évolution.

La présidente: Je vous remercie beaucoup pour cette longue réponse.

J'ai utilisé une minute et demie du temps de M. Badawey.

J'espère que vous me pardonneriez, monsieur Badawey. Il vous reste maintenant quatre minutes. Il s'agissait de renseignements très importants.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Voilà une autre de ces situations où on demande le pardon plutôt que la permission.

Merci, madame la présidente.

Merci à vous tous d'être ici cet après-midi.

J'ai deux petites questions. La première concerne la planification des interventions en cas d'urgence, particulièrement à l'échelle municipale. En tant qu'ancien maire pendant près de 14 ans, je sais que nous avons eu quelques démêlés avec Transports Canada relativement à notre processus de planification d'urgence. Soit dit en passant, nos contacts étaient toujours positifs.

Dans ce cas, surtout en ce qui concerne la formation ferroviaire, les protocoles et ce genre de choses, Transports Canada a-t-il demandé aux premiers intervenants locaux, aux municipalités, etc., de faire partie intégrante de leur équipe? Le ministère a-t-il communiqué ses protocoles en matière d'intervention d'urgence et de formation continue, de manière à être plus préventif que réactif?

Mme Laureen Kinney: Si je puis me permettre, je dirais que le Groupe de travail sur les interventions d'urgence qui a été établi se concentre principalement sur le transport des matières dangereuses. Il se penche notamment sur les types de liquides inflammables, la formation dont les premiers intervenants ont besoin, les types de centres de commandement des interventions nécessaires, ainsi que les protocoles de commandement immédiat et communication et tout ce qui peut être utile dans le cadre des interventions d'urgence.

Le Groupe de travail regroupe tous ceux qui, selon nous, avaient un rôle à jouer ou un impact, c'est-à-dire les compagnies de chemin de fer, les intervenants en cas d'urgence qui ont été embauchés par les transporteurs et d'autres, les municipalités, les pompiers, les associations de chefs de pompiers, les pompiers volontaires autochtones et beaucoup d'autres. Ils ont travaillé pendant un an et demi à l'élaboration d'une série de recommandations visant à améliorer l'ensemble du système d'intervention.

Leur travail a abouti à quelque 33 recommandations, dont plus d'une douzaine ont déjà été mises en oeuvre. Je pense qu'ils vont se rendre à 40. Nous envisageons sérieusement d'y donner suite le plus rapidement possible.

Je pense qu'il y a énormément de travail à faire en vue d'améliorer la situation, et ce travail nécessite la collaboration de tous les intervenants dans le cadre du continuum d'intervention. Je peux vous donner plusieurs exemples.

M. Vance Badawey: Vous veillez donc à tous ces protocoles?

Mme Laureen Kinney: Absolument.

M. Vance Badawey: C'est une bonne nouvelle.

Ma deuxième question porte sur le projet de loi C-52. Transports Canada a-t-il donné suite à l'une des recommandations visant à étendre aux autres marchandises dangereuses, par voie réglementaire, la redevance versée par les transporteurs pour financer le fonds complémentaire d'indemnisation?

• (1725)

Mme Laureen Kinney: Oui, nous avons une équipe chargée de mettre en oeuvre cet aspect. Je n'ai pas les détails sous la main, mais nous pourrions certainement vous fournir cette information plus tard. À ma connaissance, on est bien avancé.

M. Vance Badawey: Je présume donc que vous mettez en oeuvre les recommandations du comité d'examen de la LTC visant à étudier et à étendre cette redevance?

Mme Laureen Kinney: Je suis désolée; j'avais mal compris la question. L'examen de la LTC fait toujours l'objet de discussions, et le ministre organise une série de tables rondes pour discuter des questions qui sont soulevées. Il serait encore trop tôt pour se prononcer là-dessus.

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Vous avez utilisé trois minutes et demie; c'est très bien.

Mme Linda Duncan: J'invoque le Règlement. Il y a quelque temps déjà, nous avons demandé à Transports Canada de nous transmettre sa politique de conformité et d'application et nous ne l'avons pas encore reçue. Nous aimerions la recevoir avant d'entreprendre la rédaction de notre rapport, qui devrait commencer incessamment.

Mme Laureen Kinney: Je crois que nous avons remis certains documents au groupe chargé des affaires parlementaires à cet effet, alors vous devriez les recevoir sous peu. Je m'excuse pour le délai.

La présidente: Qu'entendez-vous par « sous peu »? Je vous pose la question, étant donné que notre analyste s'apprête à travailler sur ce rapport.

Mme Laureen Kinney: Un ou deux jours, j'imagine. Puisqu'il s'agit d'un tout autre processus, je ne peux pas vous garantir avec certitude. Je peux toutefois m'informer et m'assurer que vous le receviez rapidement.

La présidente: Étant donné que le Comité attend cette information depuis quelque temps déjà, nous vous saurions gré, particulièrement notre greffier, de nous la transmettre d'ici 24 heures.

Il est presque 17 h 30, et il s'agit de notre dernier groupe de témoins. Les membres du Comité ont-ils d'autres questions à poser rapidement?

Madame Watts, aviez-vous une brève remarque ou une question?

Madame Duncan, peut-être?

Mme Dianne L. Watts: Oui, juste une brève question.

Nous avons parlé plus tôt de la liste des 500 passages à niveau présentant un risque élevé. Je crois savoir que le programme d'amélioration des passages à niveau est maintenant en place.

Transports Canada prend-il des mesures proactives afin d'atténuer les risques?

Mme Brigitte Diogo: Absolument. Nous effectuons des inspections. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avons adopté une nouvelle réglementation et nous indiquons aux municipalités, aux autorités routières et même à quelques petites compagnies de chemin de fer les exigences auxquelles elles doivent se conformer.

Nous consultons également les rapports d'accident et nous prenons des mesures en conséquence.

Mme Dianne L. Watts: En ce qui concerne les passages à niveau qui présentent un risque élevé, est-ce que chaque ville et chaque municipalité sait où se trouvent ces passages à niveau?

Mme Brigitte Diogo: Notre base de données contient de l'information sur tous les passages à niveau, classés de 1 à 22 000. Cette information a été rendue publique par le ministre le 28 avril dernier.

Mme Dianne L. Watts: Est-ce que cette information est affichée sur le site Web? Vous n'avez pas informé les collectivités individuellement?

Mme Brigitte Diogo: C'est exact, mais lorsqu'on nous signale un problème de sécurité, nous communiquons directement avec les municipalités en question.

La présidente: Madame Kinney.

Mme Laureen Kinney: Je suis désolée, mais serait-il possible d'apporter une correction mineure aux commentaires que Mme Diogo a faits plus tôt? Elle aimerait simplement corriger quelque chose qu'elle a dit précédemment. C'est très bref.

La présidente: Oui, allez-y.

Mme Brigitte Diogo: C'est concernant ma réponse que j'ai donnée en français au sujet des qualifications des opérateurs de systèmes de contrôle à distance de locomotives. J'ai indiqué qu'ils devaient être formés comme des mécaniciens de locomotive. En fait, conformément à la réglementation, ils sont formés et qualifiés par les compagnies de chemin de fer pour utiliser la technologie en plus d'être formés comme chefs de train/contremaîtres, et non pas comme des mécaniciens de locomotive.

La présidente: Merci, madame Diogo.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Pour ce qui est des dispositifs à distance, je crois savoir qu'il y a un processus d'évaluation des risques en place.

L'utilisation de ces appareils à distance a-t-elle déjà été rejetée après qu'on eut évalué les risques?

• (1730)

Mme Brigitte Diogo: Il n'y a pas d'exigence précise concernant l'évaluation des risques de ces appareils. En vertu du Règlement sur le SGS, lorsque les compagnies ferroviaires apportent d'importants changements à leurs opérations, elles doivent en aviser Transports Canada et mener une évaluation des risques. Nous pouvons exiger ces évaluations.

L'utilisation de la technologie n'est pas quelque chose que Transports Canada approuve au cas par cas.

M. Sean Fraser: Lorsqu'on vous remet une évaluation des risques, qu'en faites-vous?

Mme Brigitte Diogo: Lorsque nous recevons une évaluation des risques ou lorsque nous nous rendons sur le site pour examiner une évaluation, cela oriente la planification de nos inspections de conformité. En discutant avec la compagnie ferroviaire, on détermine si l'évaluation permet d'atténuer les risques.

M. Sean Fraser: Si ce n'est pas le cas, pouvez-vous rejeter l'utilisation de ces appareils à distance?

Mme Brigitte Diogo: Il n'y a pas de lien direct entre les deux et, oui, nous pouvons prendre d'autres mesures, au besoin.

Mme Laureen Kinney: J'aimerais ajouter quelque chose. S'il y a une mesure non sécuritaire, de quelque nature que ce soit, qui n'a pas été évaluée adéquatement dans le cadre de l'évaluation des risques, il y a plusieurs autres pouvoirs en vertu desquels l'inspecteur, le ministre ou le ministre peut prendre des mesures — et nous le ferions sans hésitation.

La présidente: Merci beaucoup à vous tous pour vos précieux renseignements. Nous avons hâte d'entendre vos commentaires une fois que nous aurons déposé notre rapport final.

Je dois maintenant m'adresser aux membres du Comité. Le premier ministre fera une annonce ce mercredi. Par conséquent, la séance va débiter à 15 h 45 au lieu de 15 h 30.

Le Comité est-il d'accord?

Des voix: Oui.

Mme Linda Duncan: L'annonce aura-t-elle lieu à la Chambre?

La présidente: Absolument. C'est pourquoi il y aura un délai de 15 minutes.

L'autre question concerne les instructions de rédaction. Assurez-vous d'avoir ces instructions pour notre analyste ce mercredi, étant donné qu'elle entreprendra la rédaction du rapport, et soyez prêts à discuter de nos travaux futurs.

Nous allons également recevoir très bientôt une note du greffier concernant les détails de notre voyage à Lac-Mégantic.

Mme Linda Duncan: Il sera également très important de savoir l'heure à laquelle on doit se rendre à l'aéroport de Montréal.

La présidente: Le greffier travaille là-dessus. Je vous conseille d'en discuter avec lui.

Mme Linda Duncan: C'est ce qui déterminera ceux qui peuvent y aller ou non.

La présidente: Je vous suggère d'en discuter avec le greffier.

S'il n'y a pas d'autres questions, je vais lever la séance.

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>