



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

RAPPORT INTÉRIMAIRE SUR L'EXAMEN DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

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

Le président

Larry Miller

JUIN 2014

41^e LÉGISLATURE, DEUXIÈME SESSION

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>

RAPPORT INTÉRIMAIRE SUR L'EXAMEN DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

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

Le président

Larry Miller

JUIN 2014

41^e LÉGISLATURE, DEUXIÈME SESSION

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

PRÉSIDENT

Larry Miller

VICE-PRÉSIDENTS

Hoang Mai

David J. McGuinty

MEMBRES

Peter Braid

Lawrence Toet

Ed Komarnicki

Jeff Watson

Isabelle Morin

Wai Young

Mike Sullivan

AUTRES DÉPUTÉS AYANT PARTICIPÉ

Harold Albecht

Pierre Lemieux

Marjolaine Boutin-Sweet

Colin Mayes

Denis Blanchette

Massimo Pacetti

Tarik Brahmi

Jinny Jogindera Sims

Olivia Chow

Andrew Saxton

Jean Crowder

Peter Stoffer

Ted Falk

John Weston

Jonathan Genest-Jourdain

Bob Zimmer

Hélène Laverdière

GREFFIER DU COMITÉ

Philippe Grenier-Michaud

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Service d'information et de recherche parlementaires

Zachary Alaoui, analyste

Allison Padova, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié le régime canadien de sécurité des transports : le transport des marchandises dangereuses et les systèmes de gestion de la sécurité et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES PAR RAIL.....	2
A. Transports Canada	2
1. <i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i>	2
2. <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>	5
B. Responsabilités de l'expéditeur de marchandises	6
C. Responsabilités des chemins de fer	7
D. Recommandations des témoins concernant le renforcement de la sécurité du transport de marchandises dangereuses par rail	9
1. Recommandations concernant la politique canadienne en matière de transports	9
2. Recommandations concernant les contenants – wagons-citernes DOT-111 ...	9
3. Recommandations concernant l'intervention d'urgence	10
4. Recommandations concernant la planification des itinéraires et l'évaluation des risques	10
5. Recommandations concernant l'assurance responsabilité civile	11
6. Recommandation concernant les installations de transbordement.....	12
7. Recommandation concernant l'harmonisation avec les États-Unis	12
SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE.....	12
A. Le rôle de Transports Canada au regard des SGS ferroviaires	13
1. Cadre législatif.....	13
2. Orientation, surveillance, application	15
B. Activités liées aux SGS ferroviaires	16
C. Recommandations des témoins	18
1. Recommandations concernant le cadre législatif des SGS	18
2. Recommandations concernant la surveillance et l'application.....	18
3. Recommandations concernant les enregistreurs vocaux et vidéo embarqués	18
DERNIÈRE PHASE DE L'ÉTUDE	19
ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS	27
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	31
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE DU CANADA	33

INTRODUCTION

Au Canada, l'expédition de marchandises dangereuses par tous les modes de transport est généralement considérée comme très sûre. Transports Canada estime à environ 30 millions le nombre annuel d'expéditions de marchandises dangereuses par tous les modes de transport au Canada, dont 99,998 % se font sans encombre¹. Le nombre d'accidents sur les lignes principales des chemins de fer réglementés par le gouvernement fédéral² a diminué considérablement depuis l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports du Canada* en 1996, en dépit de la croissance impressionnante du trafic³. L'un des facteurs de la croissance du trafic ferroviaire résulte des expéditions de pétrole brut, qui sont passées de 500 chargements en 2009 à 160 000 chargements en 2013⁴. On s'attend à ce que ce nombre augmente encore de 73 000 chargements en 2014 pour atteindre un total de plus de 510 000 chargements par an en 2016⁵.

La dévastation causée à Lac-Mégantic, au Québec, en 2013 par l'emballement d'un train qui transportait du pétrole brut a attiré l'attention du monde entier sur les conséquences possibles des accidents ferroviaires où sont présentes des marchandises dangereuses, tout improbables qu'ils soient. Presque tous les wagons-citernes DOT-111, anciens et non protégés, du train, y compris ceux qui se déplaçaient à seulement 20 mi/h (33 km/h) en queue de train, ont rompu durant l'accident⁶. Des 80 000 à 100 000 wagons-citernes DOT-111 actuellement en circulation sur le réseau nord-américain intégré, seul 14 000 ont été construits selon les plus récentes normes de conception⁷. Les pertes humaines, immobilières et environnementales causées par l'accident à Lac-Mégantic ont entraîné un réexamen approfondi de la sécurité du système de transport ferroviaire en Amérique du Nord par les pouvoirs publics et l'industrie.

Le 18 novembre 2013, le ministre des Transports a demandé au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (« le Comité ») d'examiner le régime canadien du transport sécuritaire des marchandises dangereuses et le rôle des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) de tous les modes de transport, et d'en faire rapport. Le Comité a commencé son étude en s'intéressant d'abord au transport ferroviaire et a tenu 11 réunions pour discuter des enjeux avec les acteurs.

Dans le présent rapport provisoire, qui a été demandé par le ministre des Transports, on trouvera un résumé de ce que le Comité a appris jusqu'à maintenant (soit jusqu'à sa réunion du 6 mai 2014 inclusivement) au sujet du transport de marchandises dangereuses par rail et des SGS des chemins de fer⁸. Il vise à expliquer les rôles respectifs de l'organisme de réglementation et des membres de l'industrie, aussi bien que les recommandations proposées par les acteurs pour améliorer la sécurité du transport de marchandises dangereuses par rail et l'efficacité des SGS du transport ferroviaire. Le Comité poursuit présentement son étude et mettra la dernière main à son rapport final et à ses recommandations au plus tard à la fin de 2014, comme l'a demandé le ministre des Transports.

TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES PAR RAIL

Le régime de transport de marchandises dangereuses au Canada englobe la totalité de la chaîne d'approvisionnement en produits désignés comme étant des marchandises dangereuses, et pas seulement les installations ferroviaires. La chaîne d'approvisionnement comprend les producteurs et les consommateurs de produits réglementés, les services de transport et les points de transfert entre eux, aussi bien que les organisations actives dans la production de contenants normalisés utilisés pour les marchandises dangereuses. Selon Transport Canada, on dénombre 40 000 sites de marchandises dangereuses, tous modes confondus, à travers le Canada⁹.

Un représentant de Transports Canada a dit au Comité que le transport sécuritaire des marchandises dangereuses repose sur la « classification appropriée d'une marchandise dangereuse, les mesures pour faire en sorte que cette marchandise soit transportée dans le contenant approprié, ainsi que d'autres mesures de sécurité, comme les plans d'intervention d'urgence (PIU), la documentation, les indications de sécurité, les rapports et la formation¹⁰ ». Ainsi, Transports Canada (à titre d'organisme de réglementation), les expéditeurs de marchandises dangereuses et les chemins de fer ont chacun leur domaine de responsabilité pour de la sécurité des expéditions de marchandises dangereuses.

A. Transports Canada

Aux termes de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, Transports Canada est l'organisme de réglementation chargé de la surveillance du transport des marchandises dangereuses par tous les modes de transport. Transports Canada réglemente aussi la sécurité ferroviaire de façon générale en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

1. Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* réglemente le transport des marchandises dangereuses par tous les modes de transport régis par le gouvernement fédéral, notamment le transport par rail, air et eau ainsi que le transport interprovincial et international par camion. Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (le Règlement sur le TMD) oblige quiconque importe, manipule ou transporte une matière dangereuse à se conformer à une série de normes de sécurité. La *Loi* permet au ministre des Transports de publier des ordres préventifs adressés au secteur s'il les estime nécessaires pour remédier à une situation d'urgence qui met en péril la sécurité du public. Quiconque contrevient aux dispositions de la *Loi* ou de son règlement d'application s'expose à des sanctions pénales, comme des peines d'emprisonnement¹¹. Pour assurer une mise en œuvre et une surveillance uniformes du régime de transport de marchandises dangereuses, le gouvernement fédéral et chacune des provinces et chacun des territoires ont conclu des protocoles d'entente¹².

La Direction du transport de marchandises dangereuses de Transports Canada veille à ce que les expéditeurs, les transporteurs et les entreprises s'assurent que les

contenants de marchandises dangereuses sont conformes au Règlement sur le TMD au moyen d'inspections planifiées et aléatoires ainsi que de programmes d'enquête et d'application. Comme l'a expliqué Transports Canada, le Ministère établit un plan d'inspection fondé sur les risques à tous les ans pour détecter et potentiellement remédier la situation chez les fabricants, les producteurs, les expéditeurs et les installations de contenants qui sont susceptibles d'être non conformes. Une attention particulière est portée aux secteurs qui représentent le risque le plus élevé, comme les installations de transbordement¹³. S'il est déterminé que quelqu'un ne s'est pas conformé au Règlement, les inspecteurs de Transports Canada disposent de différents outils d'application, de la sensibilisation à l'imposition d'amendes et à l'engagement de poursuites pour assurer l'observation future¹⁴. La Direction est aussi responsable de l'examen de quelque 900 PIU que certains expéditeurs ou importateurs de marchandises dangereuses doivent présenter au Ministère conformément à la *Loi*¹⁵.

Transports Canada a actuellement à son service 35 inspecteurs de marchandises dangereuses qui font environ 3 000 inspections par année des 40 000 sites de marchandises dangereuses tous modes confondus¹⁶. Les inspections consistent en un examen de la documentation liée à la cargaison, à sa classification, aux marques de sécurité, au contenant, à la formation et au PIU (le cas échéant¹⁷). Transports Canada a dit au Comité qu'environ 60 % des sites de marchandises dangereuses inspectés ont été jugés conformes¹⁸. On entend par non-conformité tout un éventail d'infractions allant de la plus mineure (p. ex., un renseignement manquant sur un document d'expédition), pour laquelle le ministère publie un ordre ou inflige une amende, à la plus grave (p. ex., utiliser un contenant non approprié pour une marchandise dangereuse) qui peut donner lieu à des poursuites.

En cas d'accident, le Centre canadien d'urgence transport de Transports Canada (CANUTEC) vient en aide aux premiers intervenants sur le lieu où s'est produit un accident. Ce centre, auquel sont affectés des scientifiques professionnels spécialisés en intervention en cas d'urgence et en interprétation de l'information technique, est ouvert 24 heures par jour et répond à quelque 30 000 demandes par année¹⁹.

Transports Canada est responsable de l'enregistrement et de la certification de toutes les entreprises qui conçoivent, fabriquent, réparent, mettent à l'essai ou requalifient les divers contenants de marchandises dangereuses comme les wagons-citernes²⁰. Dans la mesure du possible, les normes canadiennes s'harmonisent avec celles des États-Unis pour permettre un transport intégré des marchandises entre nos deux pays²¹. On dénombre actuellement plus de 334 000 wagons-citernes de tous types (pressurisés ou non, chemisés ou non, isolés ou non.) en service sur le réseau ferroviaire nord-américain. Les DOT-111, mis en cause dans l'accident de Lac-Mégantic, sont des wagons-citernes non-pressurisés qui sont conçus pour transporter tout un éventail de liquides allant de l'eau au pétrole brut le plus volatil²². Les wagons étant conçus pour demeurer 50 ans en service, les DOT-111 en circulation aujourd'hui ne disposent pas tous des dispositifs de protections exigés par les plus récentes normes de conception. La présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a déclaré au Comité que le Bureau avait déjà constaté, dans le cadre de ses enquêtes, que les anciens DOT-111 présentaient des problèmes de sécurité depuis une vingtaine d'années²³.

Après l'accident à Lac-Mégantic, au Québec, en juillet 2013, conformément à la *Loi de 1992 sur le transport de marchandises dangereuses*, le ministre des Transports :

- a émis, le 17 octobre 2013, l'ordre préventif 31 obligeant toute personne qui importe ou qui présente au transport du pétrole brut à analyser sa classification et à présenter les résultats de l'analyse à Transports Canada²⁴;
- a émis, le 20 novembre 2013, l'ordre préventif 32 obligeant les principales sociétés de transport ferroviaire à fournir aux municipalités l'information annuelle globale, présentée par trimestre, sur la nature et le volume des marchandises dangereuses qu'elles transportent et qui traversent ces municipalités²⁵;
- a proposé, le 10 janvier 2014, des modifications réglementaires afin d'exiger que tous les nouveaux wagons-citernes DOT-111 soient construits selon les nouvelles normes de conception renforcée adoptées par le secteur du transport ferroviaire en 2011²⁶.

Le Comité a appris que l'Association des chemins de fer du Canada, la Fédération canadienne des municipalités et l'Association canadienne des chefs de pompiers souscrivaient à cet ordre préventif et à l'importance qu'il accorde aux données antérieures plutôt qu'aux données futures, compte tenu du fait que le volume et le genre de marchandises dangereuses ne varient pas beaucoup d'un mois à l'autre²⁷. Pour sa part, le maire de la Municipalité de Sainte-Catherine-de-Hatley (Québec) a souligné le besoin de disposer d'information en temps réel, particulièrement lorsque d'importantes modifications sont apportées aux types ou aux volumes de marchandises devant être transportées²⁸.

Le 23 avril 2014, la ministre des Transports a réagi aux recommandations initiales formulées par le BST dans le cadre de son enquête sur le déraillement de train survenu à Lac-Mégantic et a annoncé, conformément à la *Loi de 2012 sur le transport des marchandises dangereuses*²⁹ :

- l'ordre préventif 34 afin de retirer immédiatement du service de transport des marchandises dangereuses les wagons-citernes DOT-111 qui sont les moins résistants aux impacts;
- que les autres wagons-citernes qui ne respectent pas les normes de 2011 ou toute autre norme future seront retirés progressivement du service ou modernisés au cours de trois ans;
- l'ordre préventif 33 qui définit des exigences relatives aux PIU pour le pétrole brut, l'essence, le diesel, le carburant d'avion et l'éthanol;
- la création d'un groupe de travail composé des parties prenantes qui sera chargé de déterminer comment on peut renforcer la capacité d'intervention d'urgence dans tout le pays.

Les témoins appuyaient généralement l'élargissement du programme de PIU et le groupe de travail chargé de renforcer la capacité d'intervention d'urgence, qui faisaient partie des recommandations du BST. Malgré que le BST a également recommandé que les wagons-citernes DOT-111 soient retirés du service le plus tôt possible, les représentants de l'industrie de fabrication de wagons ferroviaires et les expéditeurs de marchandises dangereuses (qui sont propriétaires de wagons-citernes ou en louent) ont dit au Comité qu'ils se préoccupaient du retrait accéléré des wagons-citernes puisque moins de 20 % des wagons-citernes servant au transport de marchandises dangereuses en Amérique du Nord ont été fabriqués conformément aux nouvelles normes pour le transport de marchandises dangereuses³⁰. Les représentants de la National Steel Car Limited ont expliqué que les fabricants nord-américains pouvaient, collectivement, fabriquer quelque 20 000 wagons-citernes par année et que les carnets de commandes de nouveaux wagons-citernes étaient bien remplis³¹.

2. Loi sur la sécurité ferroviaire

La *Loi sur la sécurité ferroviaire* est le principal texte de loi sur la sécurité ferroviaire qui régit l'exploitation des chemins de fer réglementés par le gouvernement fédéral. Elle autorise le ministre des Transports à prendre des règlements, à adopter des règles et à émettre des lignes directrices pour améliorer la sécurité de tous les aspects du transport ferroviaire, notamment le transport de marchandises dangereuses³². La *Loi* autorise aussi les sociétés de transport ferroviaires à se doter de règles en matière de sécurité et d'exploitation, qui doivent être approuvées par le ministre des Transports³³. Les règles ont le même poids et le même effet que les règlements, mais ceux-ci ont préséance sur les règles.

Un représentant de l'Association canadienne de gestion du fret a dit au Comité que le processus d'élaboration des règles prévu par la *Loi sur la sécurité ferroviaire* est utile. Il était d'avis que le processus d'élaboration des règles fait appel aux syndicats, permet l'adoption rapide de nouvelles technologies et méthodes d'exploitation et nécessite l'approbation de Transports Canada³⁴. À l'inverse, des représentants d'Unifor Canada et du Syndicat des Métallos ont émis des réserves quant à la façon dont se déroule le processus de consultation préalable à l'obtention d'une exemption du Ministère³⁵. Tous les syndicats qui ont témoigné devant le Comité se sont déclarés inquiets que les chemins de fer puissent demander, et obtenir, des exemptions à l'application de ces règles par le ministre des Transports³⁶.

Transports Canada compte 116 inspecteurs de la sécurité ferroviaire qui ont fait 32 000 inspections d'installations ferroviaires pour vérifier si elles étaient conformes aux exigences législatives en 2013³⁷. Les représentants du Ministère ont dit au Comité que le Ministère avait aussi formé des inspecteurs de la sécurité ferroviaire pour qu'ils effectuent également des inspections de marchandises dangereuses afin d'intégrer les deux fonctions³⁸. Transports Canada dispose, pour appliquer les dispositions de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, d'un éventail d'outils allant d'un avis d'infraction à des sanctions pénales pour les infractions les plus graves. Transports Canada a publié des dispositions relatives à de nouvelles amendes administratives applicables en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* dans *Gazette du Canada Partie I*³⁹.

À la suite de la tragédie survenue à Lac-Mégantic, au Québec, l'ex-ministre des Transports a émis une injonction en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* qui obligeait les sociétés de transport ferroviaire à prendre des mesures de sécurité supplémentaires relativement aux trains transportant des marchandises dangereuses⁴⁰. Selon l'avis de sécurité ferroviaire initial du BST, la Montreal Maine & Atlantic avait pour pratique de laisser des trains non immobilisés et sans surveillance sur des voies principales, ainsi que de laisser un seul mécanicien conduire des trains⁴¹. Cette injonction obligeait donc les chemins de fer à affecter un équipage de deux personnes à ces trains, à ne pas laisser les trains sans surveillance sur la voie principale et à verrouiller les locomotives pour éviter les entrées non autorisées. La mise à jour des règles d'exploitation ferroviaire du Canada est entrée en vigueur en décembre 2013 pour remplacer l'injonction ministérielle⁴². Bien que ces règles permettent que des locomotives puissent être laissées sans surveillance, de nouvelles procédures de sécurité ont été adoptées pour ces situations afin d'atténuer les risques. Le ministre des Transports a pris, en avril 2014, une nouvelle injonction ministérielle exigeant que les transporteurs ferroviaires adoptent, pour certains trains transportant des marchandises dangereuses, de nouvelles pratiques d'exploitation similaires à celles en vigueur aux États-Unis, telles qu'une vitesse réduite et une évaluation des risques lors de l'établissement de l'itinéraire⁴³.

B. Responsabilités de l'expéditeur de marchandises

Le Comité a entendu des représentants de l'industrie qui fabrique des produits pétrochimiques, des fertilisants et d'autres produits chimiques, qui comptent parmi les marchandises dangereuses transportées en grandes quantités au Canada. Ces expéditeurs ont donné l'assurance au Comité qu'ils respectent les dispositions de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et les règles du TMD en :

- classifiant correctement les marchandises dangereuses avant de les faire transporter;
- formant leurs employés à la manipulation sécuritaire des marchandises dangereuses;
- inspectant leurs wagons et en les entretenant conformément aux normes établies;
- fournissant la documentation voulue aux chemins de fer lorsqu'ils font transporter leurs marchandises;
- dressant les PIU et en les communiquant au CANUTEC et aux premiers intervenants après un accident.

Ces expéditeurs ont aussi expliqué au Comité comment ils partagent la responsabilité relativement aux accidents impliquant leurs produits. Le Comité a appris que s'il est déterminé qu'un accident a été causé par des facteurs incombant à l'expéditeur, celui-ci est responsable⁴⁴. Sinon, les expéditeurs sont d'avis que « quiconque a la garde et la responsabilité de la marchandise, à quelque étape que ce soit durant

l'acheminement, devrait être tenu responsable⁴⁵ ». Certains représentants d'expéditeurs de produits chimiques ont ajouté qu'ils versent aux chemins de fer une prime substantielle pour le transport de leurs marchandises dangereuses, ce qui devrait compenser les chemins de fer pour le risque supplémentaire comparativement au transport d'autres marchandises⁴⁶. Pour ces raisons, les expéditeurs de marchandises dangereuses se sont largement opposés à toute suggestion qu'ils jouent un plus grand rôle dans le régime de responsabilité⁴⁷.

Les témoins du secteur de l'expédition de marchandises dangereuses ont donné au Comité des exemples de leurs initiatives volontaires – au-delà de ce que requiert la réglementation – visant à améliorer la sécurité de leur partie de la chaîne d'approvisionnement en marchandises dangereuses. Les associations qui représentent certains segments de l'industrie chimique du Canada ont établi des codes de pratique en matière de sécurité auxquels leurs membres doivent se conformer⁴⁸. Comme l'a expliqué un représentant de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, le code de pratique est en fait « un principe d'éthique illustré soit en faisant ce qui s'impose, soit en surpassant les exigences⁴⁹ ». Les représentants des expéditeurs de produits chimiques ont dit au Comité qu'ils participent à TRANSCAER, une initiative non réglementée qui vise à fournir de l'information d'intervention aux autorités locales en cas d'urgence et de la formation aux premiers intervenants ferroviaires afin qu'ils puissent répondre aux accidents comportant des marchandises dangereuses produites par ces expéditeurs. Les expéditeurs de produits chimiques ont également conclu des accords d'aide mutuelle pour le partage des ressources d'intervention d'urgence se trouvant le plus près possible du lieu de l'accident et en sont aux phases préliminaires de l'établissement d'une seule organisation chargée des interventions d'urgence en cas d'accidents ferroviaires ou de déversements⁵⁰.

C. Responsabilités des chemins de fer

Comme il est dit dans la section précédente, la *Loi sur la sécurité ferroviaire* permet aux sociétés de transport ferroviaire de se doter de règles de leur propre initiative ou à la demande du ministre des Transports. Les règles couvrent un large éventail de sujets ayant un effet sur la sécurité ferroviaire, entre autres l'entretien des voies ferrées et du matériel roulant ainsi que la plupart des aspects de l'exploitation. Selon certaines des exigences particulières imposées aux chemins de fer canadiens en vertu de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, ces derniers doivent situer les marchandises dangereuses dans leurs trains d'une certaine manière et modifier leurs pratiques d'exploitation lorsqu'ils transportent des marchandises dangereuses. La *Loi sur la sécurité ferroviaire* exige que les sociétés de transport ferroviaire effectuent une évaluation des risques sur les itinéraires visés et les soumettent à Transports Canada lorsque leurs activités connaissent des modifications importantes. Ces évaluations des risques constituent en fait l'une des exigences des SGS qui seront examinés plus tard. À compter d'avril 2014, les sociétés de transport ferroviaire doivent également se conformer à la plus récente injonction du ministre des Transports prise conformément à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et exigeant une vitesse réduite pour les trains transportant des marchandises dangereuses et une évaluation des risques lors de l'établissement de l'itinéraire.

Dans l'éventualité d'un accident où des marchandises dangereuses sont présentes, tous les chefs de train ont une liste détaillée des produits à bord de leur train. Un système informatique fait également le suivi du contenu de chaque wagon. Le Canadien National et le Canadien Pacifique ont tous deux leur propre premiers intervenants qui viennent en aide aux pompiers en situation d'urgence. Selon le président du Canadien Pacifique, les chefs de train ont été formés en intervention hazmat⁵¹. Un représentant des United Steelworkers, un syndicat qui représente certains employés de chemins de fer, a confirmé au Comité que les employés des chemins de fer suivent beaucoup de séances de formation sur les aspects réglementaires de l'exploitation des chemins de fer et le transport de marchandises dangereuses⁵².

Les représentants des sociétés de chemins de fer qui ont comparu devant le Comité ont signalé les mesures que celles-ci prennent qui vont au-delà des exigences réglementaires pour assurer la sécurité de leurs activités. Par exemple, dans le cadre de l'initiative volontaire TRANSCAER avec l'industrie chimique, l'Association des chemins de fer du Canada s'attend à former quelque 2 500 pompiers en 2014⁵³. Le président du Canadien National a dit au Comité que le CN se conforme aux règles d'exploitation spéciales pour les trains transportant de marchandises dangereuses aux États-Unis pour ses activités canadiennes⁵⁴. Le Comité a appris également que le Canadien Pacifique et le Canadien National collaborent et partagent leurs ressources et leurs équipements spécialisés pour réduire les temps de réaction en cas d'accident dans des centres urbains comme Toronto, Montréal et Edmonton⁵⁵. Un représentant d'OmniTRAX, un chemin de fer desservant le Nord du Manitoba, a déclaré que les trains de sa société qui transportent des marchandises dangereuses se déplacent à une vitesse maximale de 5 mi/h (8 km/h) dans certaines zones et que le chemin de fer propose d'aménager un « wagon d'intervention initiale » dans les trains transportant du pétrole brut⁵⁶.

Les chemins de fer canadiens sont tenus de souscrire de l'assurance responsabilité civile pour payer les dommages causés par leurs activités, aux termes de la *Loi sur les transports au Canada*. L'Office des transports du Canada, l'organisme de réglementation économique fédéral pour le transport, détermine le caractère adéquat de l'assurance responsabilité civile avant d'émettre un certificat d'aptitude au chemin de fer qui lui permet d'exercer son activité. L'Office détermine le caractère adéquat de chaque couverture d'assurance responsabilité civile d'un chemin de fer fédéral selon des facteurs énoncés dans le *Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer*⁵⁷. L'Office établit le montant de celle-ci au cas par cas, et aucun montant minimal n'est fixé par la *Loi*. La *Loi* oblige les chemins de fer à informer l'Office de tout changement de leur exploitation susceptible de se traduire par une insuffisance de leur montant d'assurance.

L'Office examine actuellement le Règlement pour s'assurer que la méthode utilisée pour déterminer le niveau d'assurance responsabilité civile nécessaire se traduira par une protection d'assurance suffisante pour chacun des chemins de fer régis par le gouvernement fédéral⁵⁸.

D. Recommandations des témoins concernant le renforcement de la sécurité du transport de marchandises dangereuses par rail

Les témoins ont présenté au Comité un certain nombre de recommandations visant à accroître la sécurité du transport de marchandises dangereuses.

1. Recommandations concernant la politique canadienne en matière de transports

Certains représentants syndicaux ont exprimé des inquiétudes quant au processus d'élaboration de règles prévu dans la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Tous les syndicats qui ont comparu devant le Comité (à savoir Unifor, le Syndicat des Métallos et Teamsters Canada) ont recommandé que les règles soient les mêmes pour tous les chemins de fer⁵⁹. Ainsi, le fait que la Montreal, Maine & Atlantic Railway ait obtenu de Transports Canada une exemption lui permettant de ne faire conduire ses trains que par un seul mécanicien est soupçonnée d'être un facteur ayant contribué à l'accident de Lac-Mégantic.

Au nom de ses membres qui sont des employés ferroviaires chargés d'inspecter et de réparer des wagons et des locomotives, Unifor a recommandé que les chemins de fer fassent faire, par deux employés, des inspections plus fréquentes de wagons et que les mécaniciens des chemins de fer aient le pouvoir d'annuler des déplacements de wagons qu'ils jugent non sûrs, comme le font les mécaniciens du secteur aérien. Unifor recommande aussi que « Transports Canada devrait se charger d'octroyer une licence d'inspecteur de TMD aux mécaniciens ou aux techniciens de wagons qui ont accumulé 4 années ou 8 000 heures de métier⁶⁰ ».

Le maire de la Municipalité de Sainte-Catherine-de-Hatley s'est dit préoccupé par le fait que les chemins de fer ont recours, de façon répétée, à une réduction de la vitesse maximale permise sur certaines sections de chemins de fer pour respecter les exigences réglementaires minimales au lieu de faire les investissements voulus pour améliorer la sécurité de l'infrastructure⁶¹. Il a donc recommandé un examen fédéral des cas de réductions répétées de la vitesse maximale qui sont liés à l'état de l'infrastructure d'une section de chemin de fer⁶².

L'Association canadienne des producteurs pétroliers a souligné que la méthodologie de Transports Canada pour tester les marchandises dangereuses pourrait être améliorée. L'Association a fait valoir que de nouveaux mécanismes réglementaires pourraient faire en sorte que les essais appropriés soient effectués aux points de transferts appropriés⁶³.

2. Recommandations concernant les contenants – wagons-citernes DOT-111

La présidente du BST a déclaré au Comité que le BST a déjà constaté des problèmes avec les wagons-citernes DOT-111 construits conformément aux normes de conception plus résistante adoptées en 2011. C'est pourquoi le BST a recommandé à Transports Canada d'envisager des normes encore plus exigeantes, telles que celles

actuellement proposées par l'Association of American Railroads pour les wagons-citernes utilisés pour le transport de marchandises dangereuses⁶⁴.

L'Association canadienne de l'industrie de la chimie et l'Institut canadien des engrais ont exprimé des doutes quant à la mise en œuvre de l'injonction ministérielle de Transports Canada visant à retirer immédiatement du service de transport de marchandises dangereuses les vieux wagons-citernes DOT-111 et de son plan de mise à niveau des wagons-citernes DOT-111 construits avant 2011 d'ici trois ans. Ils ont recommandé que Transports Canada évalue la capacité du secteur de fabrication de wagons-citernes de produire ou de mettre à niveau de nouveaux wagons et d'assurer l'entretien de la flotte existante, dans les délais impartis⁶⁵. Ces témoins, comme d'autres témoins, ont souligné qu'une décision unilatérale du Canada en matière de wagons-citernes pourrait constituer un défi, étant donné que le réseau ferroviaire nord-américain est très intégré et que des wagons-citernes traversent constamment la frontière⁶⁶.

3. Recommandations concernant l'intervention d'urgence

La plupart des acteurs qui ont fait connaître leurs points de vue au Comité ont été heureux d'apprendre que Transports Canada exige maintenant des PIU pour les expéditions de plus de types liquides inflammables et qu'il a créé un groupe de travail pour améliorer les interventions d'urgence dans tout le pays. Cela dit, l'Association canadienne des producteurs pétroliers a proposé que le système local d'expéditeur-importateur actuel de type PIU soit modifié de manière à permettre la mise en place d'un système national global géré par les transporteurs ferroviaires⁶⁷. L'Association a fait valoir qu'un PIU unique s'appliquant à tous les types de pétrole brut constitue une meilleure solution que l'établissement d'un PIU pour chaque type de pétrole brut⁶⁸. En ce qui concerne l'intervention d'urgence, l'Association canadienne des chefs de pompiers a recommandé l'établissement d'un système de commandement des interventions évolutif pour répondre aux incidents à l'échelle nationale⁶⁹. L'Association a aussi dit au Comité que le CANUTEC constitue une ressource essentielle pour les premiers intervenants, notamment dans les régions rurales, mais qu'il est parfois incapable de fournir aux pompiers l'information relative à l'endroit où se trouvent les marchandises dangereuses dans le train et à la nature de ces dernières⁷⁰. Même si un manifeste de train est disponible dans la cabine de chaque locomotive, il est vital que le CANUTEC reçoive toute l'information dont il a besoin pour venir en aide aux premiers intervenants lors d'une situation d'urgence. À cette fin, les chefs de pompiers ont recommandé que l'on consacre davantage de ressources au CANUTEC pour qu'il puisse mieux remplir son rôle.

4. Recommandations concernant la planification des itinéraires et l'évaluation des risques

Certains témoins, comme le BST et l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, ont souligné qu'il existe moins d'itinéraires de rechange ferroviaires au Canada qu'aux États-Unis⁷¹. Cependant, le BST a recommandé que les chemins de fer procèdent à la planification d'itinéraires ainsi qu'à l'évaluation des risques pour les trains qui transportent des marchandises dangereuses⁷². Transports Canada a répondu à la recommandation du BST par sa plus récente injonction ministérielle qui exige, entre autres

choses, une analyse des risques des itinéraires empruntés par certains trains transportant des marchandises dangereuses⁷³.

Transport Action Canada a fait remarquer que l'abandon de tronçons des grandes lignes de chemins de fer peut réduire les options d'itinéraires relatifs au transport de marchandises dangereuses. Transport Action Canada a recommandé que les décisions des chemins de fer d'abandonner des tronçons soient soumises à une analyse des risques⁷⁴.

Le vérificateur général du Canada a souligné que Transports Canada ne dispose pas de suffisamment d'informations sur les déplacements des marchandises dangereuses pour mener les évaluations des risques dans le cadre de son programme d'inspection⁷⁵. Le vérificateur général a recommandé que Transports Canada dispose : des évaluations des risques que les compagnies ferroviaires effectuent elles-mêmes; d'informations sur le rendement financier des chemins de fer privés; de plus d'informations sur les voies utilisées pour transporter des marchandises dangereuses; et d'informations sur l'état des ponts⁷⁶.

5. Recommandations concernant l'assurance responsabilité civile

Les chemins de fer n'ont pas le droit de refuser de transporter des marchandises pour des raisons liées uniquement à la nature de celles-ci. Un représentant du Canadien Pacifique a déclaré au Comité que les chemins de fer ont souscrit toute l'assurance responsabilité civile à leur disposition et que l'on devrait modifier le cadre réglementaire pour accroître la responsabilité des expéditeurs relativement aux produits qu'ils expédient⁷⁷. Le chemin de fer aimerait pouvoir pratiquer des tarifs plus élevés pour le transport de certaines marchandises dangereuses ou pouvoir refuser de les transporter.

Les représentants de l'industrie chimique ont dit au Comité qu'ils s'opposent au transfert de toute partie de la responsabilité des chemins de fer pour les accidents où sont présentes des marchandises dangereuses aux expéditeurs de produits chimiques parce que cela pourrait réduire l'incitatif des chemins de fer à minimiser leurs risques d'exploitation⁷⁸. Ils n'ont pas contesté le fait que le bassin d'assurance-responsabilité civile était limité et que les chemins de fer l'avaient épuisé, mais ils ont recommandé que les primes qu'ils versent pour les expéditions soient utilisées pour financer de futures obligations plutôt qu'être versés aux actionnaires⁷⁹.

Pour les chemins de fer d'intérêt local qui ne peuvent souscrire autant d'assurance responsabilité que les grands transporteurs ferroviaires, certains expéditeurs ont proposé l'établissement d'un modèle de responsabilité mise en commun. Cette solution, croient les expéditeurs, permettrait aux petits transporteurs d'accéder à un fonds collectif établi pour l'indemnisation leur assurant l'accès à un financement comparable à celui auquel ont accès les grands transporteurs ferroviaires⁸⁰.

Si de nouvelles exigences en matière de responsabilité doivent être imposées à tous les trains qui transportent des marchandises dangereuses, la Saskatchewan Association of Rural Municipalities a recommandé que les mesures correspondent au

niveau de risque que représentent les chemins de fer (p. ex., exigences plus faibles pour le risque d'exploitation plus faible des chemins de fer d'intérêt local⁸¹).

Daniel Gardner, un professeur de droit spécialisé en assurance responsabilité civile, a recommandé que le Canada crée un système d'indemnisation automatique pour les victimes d'accidents ferroviaires⁸². Il a dit qu'il suffirait pour cela d'appliquer les mêmes règles de responsabilité déjà en vigueur dans le transport aérien.

6. Recommandation concernant les installations de transbordement

Étant donné l'augmentation prévue du transport de pétrole brut par train, il n'est pas étonnant que le nombre d'installations de transbordement ferroviaire soit également appelé à augmenter de façon régulière. Un témoin a affirmé qu'une nouvelle installation était approuvée à chaque semaine en Saskatchewan en vue de répondre aux besoins des producteurs de pétrole de la formation de Bakken qui chevauche la frontière canado-américaine⁸³. Des témoins ont recommandé que le gouvernement fédéral entreprenne un examen des exigences réglementaires s'appliquant aux installations de transbordement pour assurer une application uniforme des règles pour les différents types de transfert de marchandises dangereuses⁸⁴. Un autre témoin a fait valoir que si le transfert de marchandises dangereuses du chemin de fer au lieu de stockage fixe est régi strictement par les provinces, en revanche, le transfert entre wagons ferroviaires et camions n'est assujéti à aucune réglementation particulière⁸⁵. Selon un témoin, un autre écart réglementaire semble exister en ce qui concerne les installations de transbordement construites sur des emprises ferroviaires réglementées par le gouvernement fédéral.

7. Recommandation concernant l'harmonisation avec les États-Unis

L'Association canadienne du propane, l'Association canadienne des producteurs pétroliers et OmniTRAX Canada ont toutes souligné qu'il fallait veiller à ce que les modifications à la réglementation canadienne en matière de TMD qui seront apportées à l'avenir soient harmonisées avec celle des États-Unis⁸⁶.

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Les secteurs où des accidents peuvent présenter un danger considérable pour le public adoptent souvent, pour identifier et contrôler ces dangers, une approche systématique de la gestion des risques qui prend la forme d'un système de gestion de la sécurité (SGS). Un certain nombre de secteurs canadiens à haut risque, tels que ceux du forage extracôtier, de l'énergie nucléaire, de la transformation des aliments, des soins de santé et du transport, se sont dotés de leur propre processus systémique de « gestion des risques » afin de rendre leur fonctionnement plus sûr. Dans un document de politique publié en 2007, Transports Canada déclarait que le secteur du transport serait désormais tenu responsable de la gestion proactive et systématique des risques liés aux activités de transport et que l'outil principal à cette fin serait, lorsque cela est opportun et faisable, un SGS⁸⁷. Les représentants de Transports Canada ont déclaré au Comité que « [les] SGS reposent sur les principes de gestion de la qualité auxquels souscrivent déjà la plupart de nos industries du transport et leur fournissent une façon systématique de repérer les

dangers, de contrôler les risques et d'apporter continuellement des améliorations⁸⁸ ». Certaines provinces ont suivi l'exemple du gouvernement fédéral en adoptant une approche fondée sur les SGS⁸⁹ en matière de sécurité.

A. Le rôle de Transports Canada au regard des SGS ferroviaires

Les sections suivantes présentent un résumé de ce que le Comité a entendu au sujet des responsabilités de Transports Canada au regard des SGS ferroviaires de la part des représentants de Transports Canada et d'autres parties prenantes.

1. Cadre législatif

Comme précédemment indiqué, Transports Canada administre la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, le principal texte de loi sur la sécurité ferroviaire qui régit l'exploitation des chemins de fer réglementés par le gouvernement fédéral⁹⁰. Le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*, édicté en vertu de la *Loi* en 2011, exige des transporteurs ferroviaires qu'ils se dotent d'un plan officiel d'évaluation et de gestion des risques liés à leurs activités et les en rend responsables⁹¹. Le règlement exige, entre autres choses, que le transporteur ferroviaire fasse participer les employés et leurs représentants à l'élaboration et à la mise en œuvre du SGS, de même qu'à la rédaction de la présentation, faite annuellement au ministre des Transports, des processus de gestion des risques et des stratégies de contrôle adoptées⁹². Le règlement permet des SGS ferroviaires de tailles et de complexités variables selon les activités du transporteur.

En 2012, la *Loi sur la sécurité ferroviaire* a été modifiée par la *Loi améliorant la sécurité ferroviaire* qui élargit les pouvoirs habilitants relatifs aux SGS des transporteurs ferroviaires⁹³. Les modifications apportées donnent au gouverneur en conseil le pouvoir d'inclure dans le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* de nouvelles exigences relatives à la protection des employés qui font état de préoccupations en matière de sécurité, à la surveillance continue et aux évaluations régulières du niveau de sécurité atteint, et à la nomination, par les transporteurs ferroviaires, d'un gestionnaire supérieur juridiquement responsable de la sécurité. Transports Canada n'a pas encore proposé de nouveau règlement, mais les représentants du Ministère ont déclaré au Comité qu'ils espéraient prépublier le règlement avant l'été 2014⁹⁴.

Malgré les défis que présente la mise en œuvre de SGS dans le secteur ferroviaire, tant pour les transporteurs que pour Transports Canada, de nombreux témoins ont affirmé qu'il fallait persévérer une approche fondée sur les SGS au Canada. La présidente du BST, tout particulièrement, a déclaré que l'approche fondée sur les SGS constituait « un très bon outil qui aide à cerner les plus grands risques, afin que l'on prenne à l'avance les mesures nécessaires pour les réduire⁹⁵ ». Le BST a également déclaré au Comité qu'il s'attendait, grâce aux SGS, à une diminution à long terme, sinon à court terme, des risques liés au transport ferroviaire⁹⁶. Un représentant de Transport Action Canada a déclaré au Comité que son organisation « [a] dit [son] appui marqué pour l'adoption de systèmes de gestion de la sécurité » mais s'inquiète du fait que les petits transporteurs ferroviaires, tels que ceux qui exploitent des lignes courtes, ne disposent pas des ressources nécessaires pour les mettre en œuvre⁹⁷.

Une des raisons pour lesquelles les SGS n'ont pas de répercussion positive immédiate sur le taux d'accidents dans un secteur donné est qu'une culture de la sécurité, qui est nécessaire à l'efficacité d'un SGS, prend du temps à s'implanter au sein d'une organisation. Selon le Comité consultatif sur l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, en vertu d'une culture de sécurité « il faut que les valeurs de sécurité soient fermement enchâssées dans l'esprit des gestionnaires et des employés à tous les échelons opérationnels, en plus d'être respectées au quotidien dans l'exercice de leurs fonctions⁹⁸ ». En réponse au rapport du Comité consultatif sur l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, Transports Canada a créé en 2008 un Groupe de travail sur les systèmes de gestion de la sécurité composé de représentants du secteur, des syndicats et du Ministère⁹⁹. Le Groupe de travail a établi une définition de ce qu'est une « culture de sécurité » pour le secteur, ainsi qu'une liste des principales pratiques favorisant telle culture et une liste de contrôle permettant au secteur d'évaluer sa culture de sécurité.

Le professeur Mark Fleming, psychologue organisationnel et professeur en culture de sécurité du CN à l'Université Saint Mary, a expliqué au Comité comment, au sein d'un organisme, « [l]a culture de la sécurité détermine l'intensité avec laquelle un organisme vit son système de gestion de la sécurité¹⁰⁰ ». Le professeur Fleming est d'avis que ce sont, en dernier ressort, les dirigeants d'une organisation qui sont responsables de la culture de sécurité de cette dernière. Il a également déclaré que le comportement et les perceptions des employés de première ligne constituent le meilleur indicateur lorsqu'il s'agit d'établir le degré d'engagement de la direction en matière d'établissement d'une culture de sécurité dans l'organisation¹⁰¹.

L'un des plus importants, sinon le plus important, résultats d'une solide culture de la sécurité est que cette dernière permet une amélioration continue de la sécurité. Selon le professeur Fleming, une amélioration continue nécessite « une vision claire de la culture positive désirée, sur une définition précise des rôles que des groupes clés comme celui des gestionnaires doivent assumer, sur les activités particulières à mettre sur pied pour favoriser la culture désirée ainsi que sur des évaluations continues de cette culture de la sécurité, sur des vérifications et sur des examens des programmes¹⁰² ». Dans une organisation où la culture de sécurité est bien implantée, les employés de première ligne n'hésiteront pas à signaler les dangers qu'ils observent et leurs signalements remonteront jusqu'aux plus hauts paliers de la direction. Le représentant de Transports Action Canada a souligné qu'il est plus facile, pour une culture de sécurité, d'atteindre une maturité régénératrice au sein d'une organisation lorsque cette dernière s'est dotée d'un système de signalement non punitif¹⁰³.

Un représentant d'Unifor, syndicat dont les membres assurent l'inspection et l'entretien des wagons et des locomotives, a affirmé que les SGS ferroviaires entretiennent la culture du secret et qu'il s'agit d'une mauvaise approche pour assurer la sécurité¹⁰⁴. Si un certain nombre d'experts en sécurité ont déclaré au Comité qu'ils croyaient impossible d'atteindre le risque zéro, le représentant d'Unifor a affirmé au Comité que ses membres s'opposaient à une approche visant à simplement réduire les dangers plutôt qu'à les éliminer complètement¹⁰⁵. Qui plus est, Unifor estime que les SGS ont offert aux transporteurs ferroviaires de nouvelles procédures administratives permettant de justifier des activités à risques. Un représentant de Teamsters Canada a

déclaré au Comité qu'il est impossible d'établir une solide culture de la sécurité chez les transporteurs ferroviaires en raison de la nature disciplinaire du milieu de travail¹⁰⁶.

Selon certains témoins, une approche de la sécurité fondée sur les SGS revient à une déréglementation¹⁰⁷. Lors d'une précédente comparution, les représentants de Transports Canada avaient réaffirmé au Comité que ce jugement était courant, mais erroné, puisque les exigences relatives aux SGS sont elles-mêmes tirées d'un règlement et qu'aucun règlement n'a été supprimé depuis l'entrée en vigueur des SGS¹⁰⁸.

2. Orientation, surveillance, application

Transports Canada a pour mandat de s'assurer que les 31 transporteurs ferroviaires réglementés par le gouvernement fédéral respectent bien le cadre de la réglementation relative à la sécurité ferroviaire et, si nécessaire, de prendre les mesures d'application requises¹⁰⁹. Bientôt, 39 transporteurs ferroviaires supplémentaires relèveront également des compétences de Transports Canada lorsque le Règlement relatif aux SGS aura été modifié¹¹⁰. Afin d'accompagner les transporteurs ferroviaires de toute taille dans leur transition vers les SGS, le Ministère a mis à leur disposition des documents d'orientation sur son site Web¹¹¹.

Les SGS requièrent, de la part de l'organisme de réglementation, une surveillance administrative assidue et s'appuient sur des inspections de sécurité traditionnelles sur le terrain pour garantir l'application des règles. Transports Canada doit périodiquement vérifier les SGS des transporteurs ferroviaires afin de s'assurer que tous les éléments du système sont bien en place¹¹². Lorsque Transports Canada constate un cas de non-conformité au Règlement sur les SGS, il demande à l'organisation en cause d'établir un plan de mesures correctives identifiant également la cause profonde du manquement¹¹³. Si la non-conformité au Règlement perdure, Transports Canada peut instaurer une surveillance accrue de l'organisation ou recourir à d'autres outils d'application. En 2013, le Ministère s'était fixé pour objectif d'effectuer de 9 à 12 vérifications de SGS et a mené à bien 32 000 inspections traditionnelles. Au sujet de ces dernières, le représentant de Transports Canada a déclaré au Comité que les systèmes de gestion de la sécurité des compagnies ferroviaires permettent au Ministère « [d']établir des priorités et orienter ses ressources vers les secteurs qui posent le plus grand risque et exigent le plus d'attention¹¹⁴ ».

Le vérificateur général du Canada a déclaré au Comité que la surveillance et l'application des SGS par Transports Canada dans le secteur ferroviaire comportent encore des faiblesses importantes, et ce, bien que le cadre réglementaire ait été mis en œuvre en 2001. Le vérificateur général a récemment établi que Transports Canada n'avait effectué que 26 % des vérifications de SGS ferroviaires prévues sur trois ans et que celles qui avaient été effectuées étaient de portée trop limitée¹¹⁵. Qui plus est, Transports Canada a été incapable de faire la preuve que les vérifications ayant révélé des lacunes dans des SGS ferroviaires ont fait l'objet des inspections de suivi nécessaires¹¹⁶. Le vérificateur général a déclaré au Comité que « [ses] observations [le] portent à penser qu'ils n'ont pas encore mis en place un régime suffisamment fiable pour leur donner, conformément à leur mandat, l'assurance que les systèmes de sécurité

fonctionnent adéquatement¹¹⁷ ». Le vérificateur général a également constaté qu'environ 40 % des inspecteurs ferroviaires de Transports Canada n'avaient pas encore suivi la formation requise pour mener à bien des vérifications et que le Ministère ne dispose pas de données sur les risques lui permettant de cibler de façon appropriée les activités à risques élevés, de même que les risques les plus importants pour la sécurité¹¹⁸. L'indépendance et l'objectivité des inspecteurs de Transports Canada, qui sont nombreux à avoir des liens avec le secteur ferroviaire, ont également été évoquées comme des sujets d'inquiétude¹¹⁹.

Étant donné que Transports Canada devra bientôt assurer la surveillance d'un nombre bien plus élevé de SGS ferroviaires, le vérificateur général n'a pu que constater qu'« on voit que les difficultés, loin de s'atténuer, ne cessent de s'accroître¹²⁰ ». Le vérificateur général s'est refusé à se prononcer sur le fait de savoir si le Ministère disposait ou non de ressources suffisantes pour s'acquitter de son mandat, mais il a fait remarquer que « [le Ministère] n'a pas fait lui-même d'analyse pour établir quelles sont les ressources dont il a besoin pour faire son travail¹²¹ ».

En réponse aux constatations du vérificateur général du Canada, Transports Canada a préparé un Plan d'action de gestion détaillé qui définit comment le Ministère entend répondre aux recommandations du vérificateur général au cours des deux prochaines années et l'a soumis au Comité. Le plan d'action de Transports Canada prévoit, entre autres choses, de donner une formation appropriée à tous les inspecteurs et gestionnaires qui n'ont pas encore reçu de formation sur la vérification des SGS d'ici le printemps 2014, d'achever la mise en place du système de collecte de données de la Passerelle intégrée de la Sécurité d'ici l'automne 2014, de mettre à jour les procédures de vérification et d'auto-évaluation de Transports Canada d'ici le printemps 2015, et de présenter un projet de loi visant à remédier aux lacunes identifiées dans le cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire d'ici l'automne 2015.

La présidente du Bureau de la sécurité des transports a déclaré au Comité qu'elle est d'accord avec l'évaluation que fait le vérificateur général de l'importance d'une surveillance et d'une application rigoureuses du règlement afin de garantir que les transporteurs ferroviaires s'y conforment et « qu'ils [...] rapportent [...] les dividendes attendus¹²² ».

B. Activités liées aux SGS ferroviaires

Les représentants de Transports Canada ont décrit au Comité les mesures ou processus minimaux que le secteur doit mettre en place afin de se conformer au règlement relatif aux SGS. Ces processus incluent l'identification des dangers, le signalement des incidents, la mesure du rendement, la participation des employés, l'engagement de la direction et des mécanismes d'amélioration continue du rendement en matière de sécurité¹²³. Si un transporteur ferroviaire assure le transport de marchandises dangereuses, son SGS doit alors comporter un élément relatif aux marchandises dangereuses¹²⁴.

Les représentants des transporteurs ferroviaires qui ont témoigné devant le Comité ont expliqué comment leurs dirigeants travaillent sur la culture de sécurité dans leur organisation. Ils ont décrit la façon dont les gestionnaires supérieurs participent régulièrement aux activités de sécurité, que ce soit en examinant quotidiennement les rapports de sécurité ou en assistant fréquemment aux réunions des comités de sécurité. Les représentants des transporteurs ferroviaires ont également déclaré au Comité que des employés syndiqués participent à tous les comités de sécurité. Tant les représentants des Chemins de fer nationaux du Canada que de VIA Rail ont souligné qu'ils surveillent en permanence le rendement de leurs employés et leur offrent des formations sur la sécurité. Le président de Chemin de fer Canadien Pacifique a déclaré au Comité qu'il examinait quotidiennement les rapports de sécurité et que son organisation étudie ses données opérationnelles afin d'améliorer la sécurité du transport ferroviaire. La représentante de VIA Rail a déclaré au Comité que sa société avait eu recours à un vérificateur externe pour s'assurer de la résilience de son SGS¹²⁵. Transports Canada a souligné que les transporteurs prêtent aujourd'hui plus attention à la sécurité que par le passé et, ce, tout particulièrement depuis l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* en 2007¹²⁶.

Les représentants des syndicats ont une vision des SGS différente de celle qu'ont les transporteurs ferroviaires. Le représentant des Teamsters Canada a déclaré au Comité que ses membres ne participent pas au développement des SGS des transporteurs ferroviaires pour lesquels ils travaillent, et ne savent pas en quoi consistent ces SGS ou comment les SGS assurent la gestion de la sécurité¹²⁷. Le représentant d'Unifor a indiqué que ses membres participent à l'évaluation des risques et siègent aux comités de politiques, mais qu'ils n'y ont pas une réelle influence¹²⁸.

Le président de Chemin de fer Canadien Pacifique a déclaré au Comité que des enregistrements audio et vidéo à bord des locomotives dans le cadre des SGS constitueraient « la mesure la plus importante à prendre dans l'immédiat pour améliorer encore plus la sécurité¹²⁹ ». L'Association des chemins de fer du Canada a déclaré au Comité qu'elle travaillait à l'élaboration des principes régissant l'utilisation de tels enregistrements.

En 2013, Transports Canada a créé un groupe de travail chargé d'étudier l'utilisation d'enregistreurs vocaux et vidéo à bord des locomotives¹³⁰. Le ministre des Transports a accepté les recommandations du groupe de travail, à savoir d'inciter les transporteurs ferroviaires à procéder aux investissements nécessaires sur une base volontaire. VIA Rail est le seul transporteur ferroviaire à avoir installé des caméras dirigées vers l'extérieur et procède actuellement à des essais de caméras embarquées dans le cadre de son SGS¹³¹. VIA et ses syndicats essaient de conclure une entente sur la façon dont les données pourront être utilisées afin d'aider les chauffeurs de locomotive à faire leur travail et le transporteur à renforcer son SGS.

C. Recommandations des témoins

1. Recommandations concernant le cadre législatif des SGS

Certaines des recommandations des témoins quant à l'amélioration de la sécurité ferroviaire portent sur la modification du cadre législatif existant et, notamment, sur le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*. Le vérificateur général a suggéré que, pour renforcer la sécurité ferroviaire et les SGS, Transports Canada pourrait exiger que les transporteurs ferroviaires lui fournissent de l'information sur leur rendement financier, ainsi que sur l'état des voies utilisées pour le transport de marchandises dangereuses et leurs évaluations internes des risques¹³². Le Syndicat des Métallos a recommandé une collaboration plus étroite entre les transporteurs ferroviaires et leurs employés dans le cadre du développement des SGS¹³³. Teamsters Canada est d'avis que les entrevues et les sondages relatifs à la perception qu'ont les employés ferroviaires de la sécurité devraient être obligatoires¹³⁴. Sur ce point, si le professeur Mark Fleming, psychologue organisationnel, est favorable à des sondages réguliers des employés, il a souligné qu'il fallait se garder de mesurer quoi que ce soit si ce n'est dans le cadre d'un plan concret d'amélioration de la sécurité¹³⁵. Tous les syndicats représentant des employés ferroviaires ont affirmé qu'il serait dans l'intérêt du public que les SGS des transporteurs ferroviaires soient rendus publics¹³⁶. Transports Canada a expliqué au Comité qu'il ne peut, de son propre chef, rendre publics les SGS des transporteurs ferroviaires car ces renseignements sont la propriété de tiers¹³⁷. Compte tenu de ce fait, VIA Rail, société d'État, s'est proposée de partager son SGS avec le Comité.

2. Recommandations concernant la surveillance et l'application

Le vérificateur général du Canada a recommandé au Comité, et le Comité a accepté, de faire un suivi des progrès accomplis par le Ministère dans la mise en œuvre de son nouveau plan d'action d'ici l'échéance de 2016¹³⁸. Le Comité compte tenir sa première audience sur le sujet avant le début de l'été 2014. Le vérificateur général a également recommandé que Transport Canada définisse mieux sa méthodologie de vérification des SGS et entreprenne une analyse afin de mieux savoir de quelles ressources il a besoin pour assurer une surveillance de la sécurité ferroviaire appropriée¹³⁹.

3. Recommandations concernant les enregistreurs vocaux et vidéo embarqués

Si VIA Rail essaye de s'entendre avec ses syndicats sur l'utilisation des enregistreurs embarqués sur une base volontaire, Chemin de fer Canadien Pacifique a recommandé d'apporter des modifications aux dispositions de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* qui interdisent l'utilisation des enregistreurs embarqués à d'autres fins que les enquêtes sur accident afin que les transporteurs ferroviaires puissent les utiliser dans le cadre de leur SGS¹⁴⁰. Sur ce point, les deux des syndicats d'employés ferroviaires qui ont témoigné devant le Comité ont indiqué qu'ils étaient favorables à l'utilisation des enregistreurs

embarqués pourvu que ces derniers ne soient utilisés que par le BST pour les enquêtes sur les accidents¹⁴¹.

DERNIÈRE PHASE DE L'ÉTUDE

Lorsque le Comité reprendra son étude, il invitera d'autres témoins avant de travailler à la version définitive de son rapport sur l'examen du régime canadien de sécurité des transports qu'il déposera d'ici la fin de 2014. Le Comité prévoit inviter des acteurs des autres modes de transport, aérien, maritime et terrestre, afin d'en apprendre plus sur les SGS de leur secteur respectif et de connaître leurs recommandations quant aux moyens de rendre plus sûr le transport de marchandises dangereuses au Canada. Le Comité compte également inviter d'autres acteurs du secteur ferroviaire afin de clarifier et d'approfondir certains enjeux liés au transport des marchandises dangereuses et aux SGS que des témoins ont abordés dans le cadre de l'étude. Le Comité souhaiterait, par exemple, en savoir plus sur les différentes solutions envisagées pour le régime de responsabilité civile actuellement applicable aux accidents ferroviaires dans le cas du transport de marchandises dangereuses. Un autre point que les membres du Comité souhaiteraient approfondir, car l'information obtenue jusqu'à présent est insuffisante ou incomplète, est le régime réglementaire qui régit les normes de location et de construction des installations ferroviaires de transbordement pour les matières dangereuses. Le Comité n'a également pas encore eu l'occasion de discuter en détail du régime réglementaire régissant le transport des marchandises dangereuses et la sécurité ferroviaire aux États-Unis. De plus, l'étude de règles de travail/repos applicables aux employés ferroviaires et de la gestion de la fatigue en général, bien que limitée, a démontré que cette question devait être approfondie. Enfin, le Comité croit qu'il est pertinent et nécessaire, pour achever cette étude, de se rendre dans la région de Bakken, dans le Dakota du Nord, ainsi qu'en différents lieux du Canada, et plus particulièrement à Lac-Mégantic. Ces projets, qui reprennent les points figurant dans le *Procès-verbal* des réunions du Comité des 2 et 9 décembre 2013, nécessiteront cependant que l'Opposition officielle cesse de refuser à la Chambre son accord aux déplacements des comités.

-
- 1 Chambre des communes, Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN), [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 novembre 2013, 1530 (Gerard McDonald, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports). On a dénombré, en 2012, 358 rapports sur des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses.
 - 2 Dans les renvois ci-dessous, les sociétés de transport ferroviaire s'entendent des chemins de fer réglementés par le gouvernement fédéral.
 - 3 Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, [Vision fondée sur l'équilibre : Rapport du Comité d'examen sur la Loi sur les transports au Canada](#), Ottawa, 2001, p. 106.
 - 4 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 avril 2014, 0845 (Wendy Tadros, présidente, Bureau de la sécurité des transports du Canada).

-
- 5 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 10 avril 2014, 0900 (Bob Bleaney, vice-président, Relations extérieures, Association canadienne des producteurs pétroliers). Les projections du témoin, exprimées en barils de pétrole brut, ont été converties en chargements par année en se fondant sur le fait qu'un wagon-citerne représente approximativement 500 barils de pétrole brut.
- 6 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 avril 2014, 0900 (Wendy Tadros).
- 7 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 mars 2014, 1010 (Jamal Hematian, vice-président, Ingénierie de produits, National Steel Car Limited).
- 8 Il y a certaines questions liées à la sécurité ferroviaire dont il a été fait état dans les témoignages entendus par le Comité qui ne sont pas au centre de l'approche ou de la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité et ne concernent pas spécifiquement le transport de marchandises dangereuses. Par conséquent, elles n'ont pas été comprises dans le rapport provisoire. Mentionnons notamment les accidents aux passages à niveau, les accidents survenus au cours d'une intrusion et le système de commande intégrale des trains.
- 9 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 novembre 2013, 1530 (Marie-France Dagenais, directrice générale, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports).
- 10 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 novembre 2013, 1530 (Gerard McDonald).
- 11 *Ibid.*
- 12 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 novembre 2013, 1530 (Marie-France Dagenais).
- 13 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 novembre 2013, 1615 (Gerard McDonald).
- 14 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 novembre 2013, 1530 (Marie-France Dagenais).
- 15 *Ibid.*, 1635.
- 16 *Ibid.*, 1720 et 1530.
- 17 *Ibid.*
- 18 *Ibid.*, 1720.
- 19 *Ibid.*
- 20 *Ibid.*, 1530.
- 21 *Ibid.*, 1655.
- 22 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 mars 2014, 0845 (Jamal Hematian).
- 23 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 avril 2014, 0855 (Wendy Tadros).
- 24 Transports Canada, « [Le gouvernement Harper prend des moyens pour accroître la sécurité du transport des marchandises dangereuses](#) », *Communiqué de presse*, 17 octobre 2013.
- 25 Transports Canada, « [Le gouvernement Harper prend des moyens pour accroître l'échange d'information sur le transport des marchandises dangereuses entre les compagnies ferroviaires et les municipalités](#) », *Communiqué de presse*, 20 novembre 2013.
- 26 Gouvernement du Canada, « [Transports Canada agit pour accroître la sécurité du transport des marchandises dangereuses](#) », *Communiqué de presse*, 10 janvier 2014.

- 27 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 novembre 2013, 1615 (Gerard McDonald); TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 mai 2014, 1005 (David Marit, président, Saskatchewan Association of Rural Municipalities); TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 mai 2014, 1010 (Jacques Demers, maire, Municipalité de Sainte-Catherine-de-Hatley).
- 28 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 mai 2014, 0900 (Jacques Demers).
- 29 Transports Canada, « [Transports Canada donne suite aux recommandations initiales du BST concernant Lac-Mégantic](#) », *Communiqué de presse*, 23 avril 2014.
- 30 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 mars 2014, 1000 (Jamal Hematian).
- 31 *Ibid.*, 0910 et 1020.
- 32 [Loi sur la sécurité ferroviaire](#), L.R.C., 1985, ch. 32 (4^e suppl.).
- 33 Transports Canada, [Règles](#).
- 34 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 29 avril 2014, 0900 (Robert Ballantyne, président, Association canadienne de gestion du fret).
- 35 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 mars 2014, 0905 (Richard Boudreault, coordonnateur de secteur, Syndicat des Métallos); TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 8 avril 2014, 0915 (Jerry Dias, président national, Unifor).
- 36 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 mars 2014, 0900 (Richard Boudreault); TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 8 avril 2014, 0945 (Brian Stevens, directeur, Secteur ferroviaire, Unifor); TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 29 avril 2014, 0905 (Phil Benson, lobbyiste, Teamsters Canada).
- 37 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 novembre 2013, 1625 (Luc Bourdon, directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports).
- 38 *Ibid.*, 1655.
- 39 [Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire](#), Gazette du Canada, Partie I, vol. 148, n^o 20, 17 mai 2014.
- 40 Transports Canada, « [Sécurité et sûreté des locomotives au Canada](#) », *Injonction ministérielle prise conformément à l'article 33 de la Loi sur la sécurité ferroviaire*.
- 41 Bureau de la sécurité des transports du Canada, [Avis de sécurité ferroviaire à Transports Canada sur l'immobilisation des locomotives laissées sans surveillance](#), Avis de sécurité ferroviaire – 08/13, 19 juillet 2013; Bureau de la sécurité des transports du Canada, [Immobilisation des locomotives laissées sans surveillance](#), Avis de sécurité ferroviaire – 08/13, 19 juillet 2013.
- 42 Transports Canada, « [Mise à jour du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada](#) », *Nouvelle définition utilisée dans l'application de la nouvelle règle 62 et de la règle révisée 112 du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*.
- 43 Transports Canada, « [Injonction ministérielle prise conformément à l'article 33 de la Loi sur la sécurité ferroviaire - Transport ferroviaire de marchandises dangereuses](#) », *Ordre ministériel, Injonction ministérielle, Ordre préventif et Lettre de réponse*.
- 44 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 29 avril 2014, 1035 (Robert Ballantyne).
- 45 *Ibid.*
- 46 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 6 mai 2014, 0900 (Marty Cove, gestionnaire, Logistique, Canexus Corporation, Association canadienne de l'industrie de la chimie); 0920 (Roger Larson, président, Institut canadien des engrais).

-
- 47 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 10 avril 2014, 0925 (Bob Bleaney et Greg Stringham, vice-président, Sables bitumineux et marchés, Association canadienne des producteurs pétroliers).
- 48 L'Association canadienne de la chimie a son code de soins responsables, l'Association canadienne de distributeurs de produits chimiques, son code de distribution responsable, et l'Institut canadien des engrais, ses propres codes d'usage en matière d'ammoniac anhydre et de nitrate d'ammonium.
- 49 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 6 mai 2014, 0900 (Marty Cove).
- 50 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 10 avril 2014, 0850 (Peter Boag, président et chef de la direction, Association canadienne des carburants); 0955 (David Pryce, vice-président, Opérations, Association canadienne des producteurs pétroliers).
- 51 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 3 avril 2014, 0940 (Keith Creel, président et chef des opérations, Chemin de fer Canadien Pacifique).
- 52 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 mars 2014, 1005 (Richard Boudreault).
- 53 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 3 avril 2014, 0845 (Michael Bourque, président et directeur général, Association des chemins de fer du Canada).
- 54 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 3 avril 2014, 0900 (Jim Vena, vice-président exécutif et chef de l'exploitation, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada). M. Vena fait référence à la circulaire OT-55 de l'Association of American Railroads. Depuis son témoignage, Transports Canada a annoncé des règles d'exploitation similaires dans une injonction ministérielle prise conformément à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.
- 55 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 3 avril 2014, 0940 (Michael Farkouh, vice-président, Sécurité et développement durable, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Keith Creel).
- 56 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 mai 2014, 0920 (Mervin Tweed, président, OmniTRAX Canada).
- 57 [Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer](#) (DORS/96-337).
- 58 Office des transports du Canada, [Examen du Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer](#).
- 59 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 mars 2014, 0915 (Richard Boudreault); TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 8 avril 2014, 0920 (Jerry Dias); TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 29 avril 2014, 0935 (Phil Benson).
- 60 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 8 avril 2014, 0900 (Jerry Dias).
- 61 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 mai 2014, 0905 (Jacques Demers).
- 62 *Ibid.*, 0945.
- 63 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 10 avril 2014, 1010 (David Pryce).
- 64 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 avril 2014, 0910 (Wendy Tadros).
- 65 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 6 mai 2014, 0845 (Fiona Cook, directrice, Affaires et économie, Association canadienne de l'industrie de la chimie); 1015 (Roger Larson).
- 66 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 avril 2014, 0855 (Wendy Tadros); TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 mars 2014, 0910 (Jamal Hematian).
- 67 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 10 avril 2014, 0910 (Bob Bleaney).
- 68 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 10 avril 2014, 1035 (David Pryce).

-
- 69 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 29 avril 2014, 0850 (Paul Boissonneault, chef de pompier, Service de sécurité incendie du Comté de Brant et premier vice-président, Association canadienne des chefs de pompiers).
- 70 *Ibid.*, 1015.
- 71 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 6 mai 2014, 0910 (Marty Cove); TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 avril 2014, 0855 (Wendy Tadros).
- 72 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 avril 2014, 0940 (Wendy Tadros).
- 73 Transports Canada, [R13D0054 – Réponse de Transports Canada aux recommandations initiales du BST relatives à la sécurité ferroviaire découlant de l'enquête en cours sur l'accident ferroviaire survenu à Lac-Mégantic, au Québec, le 6 juillet 2013](#), Activités ferroviaires reliées au Bureau de la Sécurité des Transports (2014), 23 avril 2014.
- 74 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 avril 2014, 1010 (David Jeanes, président, Transport Action Canada).
- 75 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 4 décembre 2013, 1615 (Michael Ferguson, vérificateur général du Canada, Bureau du vérificateur général du Canada).
- 76 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 4 décembre 2013, 1615 (Régent Chouinard, directeur principal, Bureau du vérificateur général du Canada).
- 77 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 3 avril 2014, 0925 (Keith Creel).
- 78 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 6 mai 2014, 0850 (Roger Larson); 0900 (Marty Cove).
- 79 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 6 mai 2014, 0935 (Fiona Cook); 0920 (Roger Larson).
- 80 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 10 avril 2014, 0925 (Greg Stringham).
- 81 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 mai 2014, 0845 (David Marit).
- 82 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 avril 2014, 0855 (Daniel Gardner, professeur, Faculté de Droit, Université Laval).
- 83 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 mai 2014, 0940 (David Marit).
- 84 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 10 avril 2014, 0845 (Andy Bite, agent de développement en chef, Association canadienne du propane).
- 85 *Ibid.*, 1005.
- 86 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 10 avril 2014, 0845 (Andy Bite); TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 10 avril 2014, 0900 (Bob Bleaney); TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 mai 2014, 0855 (Mervin Tweed).
- 87 Transports Canada, [Allons de l'avant - changer la culture de sécurité et sûreté \(orientation stratégique pour une gestion de la sécurité et de la sûreté\)](#), n^o de catalogue T22-135, Ottawa, 2007.
- 88 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 25 novembre 2013, 1535 (Gerard McDonald).
- 89 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 25 novembre 2013, 1555 (Luc Bourdon, directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports).
- 90 [Loi sur la sécurité ferroviaire](#), L.R.C., 1985, ch. 32 (4^e suppl.).
- 91 Site Web de la législation (Justice), [Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire \(DORS/2001-37\)](#), Règlements codifiés. Pour de plus amples renseignements, voir

-
- Allison Padova, « [Les systèmes de gestion de la sécurité : une meilleure approche pour les transports?](#) », *En bref*, n° 2013-77-F, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 15 août 2013.
- 92 [Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire](#), DORS/2001-37.
- 93 [Loi améliorant la sécurité ferroviaire](#), L.C 2012, ch. 7. La *Loi*, présentée sous la forme du projet de loi S-4 lors de la 1^{re} session de la 41^e législature, a reçu la sanction royale le 17 mai 2012.
- 94 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 25 novembre 2013, 1600 (Luc Bourdon).
- 95 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 avril 2014, 0850 (Wendy Tadros).
- 96 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 avril 2014, 0920 (Kathy Fox, membre du Bureau, Bureau de la sécurité des transports du Canada).
- 97 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 avril 2014, 0945 (David Jeanes).
- 98 Canada, Comité consultatif sur l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, [Renforcer les liens : un engagement partagé pour la sécurité ferroviaire](#) : Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, Ottawa, 2007, p. 76.
- 99 Transports Canada, « [Comité directeur de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire](#) », *Sécurité ferroviaire*.
- 100 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 8 avril 2014, 0905 (Mark Fleming, professeur, Département de psychologie, Université Saint Mary's).
- 101 *Ibid.*, 0930.
- 102 *Ibid.*, 0905.
- 103 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 avril 2014, 1035 (David Jeanes).
- 104 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 8 avril 2014, 0905 (Jerry Dias).
- 105 *Ibid.*
- 106 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 29 avril 2014, 0935 (Phil Benson).
- 107 *Ibid.*, 0905.
- 108 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 25 novembre 2013, 1620 (Gerard McDonald).
- 109 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 4 décembre 2013, 1535 (Michael Ferguson).
- 110 *Ibid.*
- 111 Transports Canada, « [Guide de mise en place et d'amélioration des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire](#) », *Publications*.
- 112 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 25 novembre 2013, 1640 (Gerard McDonald).
- 113 *Ibid.*
- 114 *Ibid.*, 1535.
- 115 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 4 décembre 2013, 1535 (Michael Ferguson).
- 116 *Ibid.*, 1630 et 1635.
- 117 *Ibid.*, 1645.
- 118 *Ibid.*, 1535.
- 119 *Ibid.*, 1630 et 1635.
- 120 *Ibid.*

-
- 121 *Ibid.*, 1555.
- 122 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1 avril 2014, 0850 (Wendy Tadros).
- 123 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 25 novembre 2013, 1535 (Gerard McDonald).
- 124 *Ibid.*, 1610.
- 125 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 8 avril 2014, 0850 (Jean Tierney).
- 126 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 novembre 2013, 1640 (Gerard McDonald).
- 127 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 29 avril 2014, 0910 (Rex Beatty, président, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, Teamsters Canada).
- 128 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 8 avril 2014, 0935 (Brian Stevens).
- 129 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 3 avril 2014, 0850 (Keith Creel).
- 130 Transports Canada, « [Comité directeur de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire](#) », *Sécurité ferroviaire*.
- 131 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 8 avril 2014, 0850 (Denis Pinsonneault, chef, Expérience-client et exploitation, VIA Rail Canada inc.).
- 132 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 4 décembre 2013, 1615 (Régent Chouinard).
- 133 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 mars 2014, 0900 (M. Richard Boudreault).
- 134 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 29 avril 2014, 0935 (Rex Beatty).
- 135 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 8 avril 2014, 0910 (Mark Fleming).
- 136 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 29 avril 2014, 0905 (Phil Benson);
TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 27 mars 2014, 0900 (Richard Boudreault);
TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 8 avril 2014, 0905 (Jerry Dias).
- 137 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 25 novembre 2013, 1605 (Gerard McDonald).
- 138 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 4 décembre 2013, 1540 (Michael Ferguson).
- 139 *Ibid.*, 1540 et 1620.
- 140 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 3 avril 2014, 0850 (Keith Creel).
- 141 TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 29 avril 2014, 1000 (Rex Beatty); TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 8 avril 2014, 0935 (Brian Stevens).

ANNEXE A

LISTE DES TÉMOINS

Organismes et individus	Date	Réunion
Ministère des Transports Luc Bourdon, directeur général Sécurité ferroviaire Marie-France Dagenais, directrice générale Transport des marchandises dangereuses Martin J. Eley, directeur général Aviation civile Gerard McDonald, sous-ministre adjoint Sécurité et sûreté Donald Roussel, directeur général Sécurité et sûreté maritime	2013/11/25	3
Ministère des Transports Luc Bourdon, directeur général Sécurité ferroviaire Marie-France Dagenais, directrice générale Transport des marchandises dangereuses Scott Kennedy, directeur exécutif Sécurité de la navigation et programmes environnementaux Gerard McDonald, sous-ministre adjoint Sécurité et sûreté	2013/11/27	4
Bureau du vérificateur général du Canada Régent Chouinard, directeur principal Michael Ferguson, vérificateur général du Canada Maurice Laplante, vérificateur général adjoint	2013/12/04	6
National Steel Car Limited Jamal Hematian, vice-président Ingénierie de produits Max Vanderby, directeur Ingénierie de la production Syndicat des Métallos Richard Boudreault, coordonnateur de secteur District 5 (Québec)	2014/03/27	18
Transport Action Canada David Jeanes, président Bureau de la sécurité des transports du Canada Kathy Fox, membre du bureau	2014/04/01	19

Organismes et individus	Date	Réunion
<p>Bureau de la sécurité des transports du Canada</p> <p>Kirby Jang, directeur Enquêtes rail/pipeline</p> <p>Jean L. Laporte, administrateur en chef des opérations</p> <p>Wendy A. Tadros, présidente</p> <p>À titre personnel</p> <p>Daniel Gardner, professeur Faculté de Droit, Université Laval</p>	2014/04/01	19
<p>Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada</p> <p>Michael Farkouh, vice-président Sécurité et développement durable</p> <p>Jim Vena, vice-président exécutif et chef de l'exploitation</p> <p>Chemin de fer Canadien Pacifique</p> <p>Keith E. Creel, président et chef des opérations</p> <p>Keith Shearer, directeur général Sécurité, réglementation et formation</p> <p>Glen Wilson, adjoint spécial au président et chef des opérations</p> <p>Association des chemins de fer du Canada</p> <p>Michael Bourque, président et directeur général</p>	2014/04/03	20
<p>Unifor</p> <p>Jerry Dias, président national</p> <p>Brian Stevens, directeur Secteur ferroviaire</p> <p>VIA Rail Canada inc.</p> <p>Steve Del Bosco, président et premier dirigeant par intérim</p> <p>Denis Pinsonneault, chef Expérience-client et exploitation</p> <p>Jean Tierney, directrice principale Sécurité et sûreté de l'entreprise</p> <p>À titre personnel</p> <p>Mark Fleming, professeur Department of Psychology, Saint Mary's University</p>	2014/04/08	21
<p>Association canadienne des producteurs pétroliers</p> <p>Bob Bleaney, vice-président Relations extérieures</p>	2014/04/10	22

Organismes et individus	Date	Réunion
<p>Association canadienne des producteurs pétroliers</p> <p>David Pryce, vice-président Opérations</p> <p>Greg Stringham, vice-président Sables bitumineux et marchés</p>	2014/04/10	22
<p>Association canadienne des carburants</p> <p>Brian Ahearn, vice-président Division de l'Ouest</p> <p>Peter Boag, président et chef de la direction</p>		
<p>Association canadienne du propane</p> <p>Andy Bite, agent de développement en chef SLEEGERS Engineered Products Inc</p> <p>Andrea Labelle, directrice générale</p> <p>Guy Marchand, président et chef de la direction Budget Propane 1998 inc.</p>		
<p>Association canadienne des chefs de pompiers</p> <p>Paul Boissonneault, premier vice-président et chef de pompier Service de sécurité incendie du Comté de Brant</p> <p>Chris Powers, chef de pompier retraité</p>	2014/04/29	23
<p>Association canadienne de gestion du fret</p> <p>Robert Ballantyne, président</p>		
<p>Teamsters Canada</p> <p>Rex Beatty, président Conférence ferroviaire de Teamsters Canada</p> <p>Phil Benson, lobbyiste</p>		
<p>OmniTRAX Canada</p> <p>Mervin Tweed, président</p>	2014/05/01	24
<p>Saskatchewan Association of Rural Municipalities</p> <p>David Marit, président</p>		
<p>À titre personnel</p> <p>Jacques Demers, maire Municipalité de Sainte-Catherine-de-Hatley</p> <p>Emile J. Therien, ancien président Conseil canadien de la sécurité</p>		

Organismes et individus	Date	Réunion
Association canadienne des distributeurs de produits chimiques	2014/05/06	25
Jim Bird, gestionnaire de la santé environnementale et de la sécurité Univar Canada Limited		
Institut canadien des engrais		
Roger Larson, président		
Association canadienne de l'industrie de la chimie		
Fiona Cook, directrice Affaires et économie		
Marty Cove, gestionnaire Logistique, Canexus Corporation		

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux pertinents ([réunions n^{os} 3, 4, 6, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 28 et 29](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

Larry Miller

**Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités
Opposition officielle – Nouveau Parti démocratique du Canada**

***Examen du régime canadien de sécurité des transports : Le transport des
matières dangereuses et les systèmes de gestion de la sécurité***

Opinion complémentaire

Le 6 juillet 2013, un train de marchandises à la dérive, comptant 74 wagons chargés d'un mélange mortel de pétrole brut mal identifié et de gaz volatils, a déraillé, pris feu puis explosé, à Lac-Mégantic, au Québec – fauchant sur son passage 47 vies, détruisant 30 édifices, contaminant une rivière et un lac, et incendiant une ville au point de la rendre méconnaissable. La tragédie qui a transformé Lac-Mégantic s'est déroulée en quelques heures. Or, les circonstances qui ont mené à cette catastrophe ne se sont pas enchaînées du jour au lendemain, et elles étaient entièrement évitables.

Assurer la protection du public fait partie des responsabilités essentielles du gouvernement. L'opposition officielle est d'avis qu'en tant que législateurs, nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour que des drames comme celui de Lac-Mégantic n'arrivent plus jamais. À la suite de la catastrophe, le député de l'opposition officielle siégeant au Comité des transports a demandé que soit entreprise de toute urgence une étude visant à revoir toutes les recommandations des autorités compétentes et des experts auxquelles Transports Canada n'avait pas encore donné suite. Malheureusement, les députés conservateurs et libéraux du Comité n'étaient pas d'accord pour que l'on fasse d'urgence une étude sur la sécurité ferroviaire et notre proposition a été rejetée.

Heureusement, après cinq mois, le Comité a ensuite accepté de mener la présente étude sur le transport des marchandises dangereuses et les systèmes de gestion de la sécurité. Nous sommes reconnaissants à tous les témoins d'avoir pris le temps de nous faire part de leurs points de vue et de leur expertise dans le but d'améliorer la sécurité dans le secteur des transports. Le rapport intermédiaire majoritaire du Comité résume d'ailleurs bien leurs témoignages. Veuillez noter que seulement le rapport final contiendra des recommandations.

L'opposition officielle voudrait quand même attirer l'attention sur plusieurs domaines essentiels dans lesquels Transports Canada doit prendre des mesures immédiates pour renforcer la sécurité dans le secteur canadien du transport ferroviaire.

Inspections et vérifications

Depuis 2009, les expéditions de pétrole brut par rail ont connu une croissance fulgurante, passant d'à peine 500 wagons-citernes par année à 160 000 l'an dernier seulement – soit une augmentation de plus de 300 fois. Le rapport intermédiaire majoritaire indique que les expéditions par train devraient augmenter pour atteindre l'équivalent de 510 000 wagons-citernes par an d'ici 2016. Ce sont de bonnes nouvelles pour les compagnies ferroviaires, mais l'industrie et Transports Canada ont tardé dangereusement à réagir aux nouveaux risques inhérents à cet accroissement de l'activité.

La première mission d'un gouvernement est d'assurer la sécurité de la population. Sous les gouvernements libéraux et conservateurs successifs, les vérifications requises, les inspections aléatoires et l'application rigoureuse de la réglementation, qui sont nécessaires pour respecter des normes de sécurité de base, ont été reléguées au second plan. Le Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada a recommandé que les principales voies ferrées soient inspectées deux fois par année, et les voies secondaires, au moins une fois par année. La ministre des Transports a confirmé que cette recommandation serait mise en œuvre. Dans son rapport de l'automne 2013, le vérificateur général du Canada a sévèrement critiqué le gouvernement pour avoir négligé la sécurité ferroviaire, à cause d'un manque de surveillance, d'inspections inadéquates et de l'absence de mesures d'assurance de la qualité. Se contenter de ne faire qu'une des quatre vérifications de la sécurité ferroviaire prévues revient à compromettre sérieusement la sécurité du public.

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

Rapport de l'automne 2013 du vérificateur général du Canada

Infractions et exemptions

Avec plusieurs années de retard, et sous la pression des experts et du NPD, le gouvernement a finalement mis en œuvre la réglementation permettant d'imposer des sanctions aux compagnies de chemin de fer qui enfreignent les règles de sécurité. De telles dispositions sont déjà en vigueur aux États-Unis depuis des années. Transports Canada a documenté des infractions aux normes de sécurité commises par la Montreal, Maine and Atlantic (MMA), la compagnie ferroviaire impliquée dans la tragédie de Lac-Mégantic, en 2004, 2009, 2001 et 2012. Il est

absolument inacceptable que l'on n'ait pas disposé plus tôt d'un instrument réglementaire permettant d'imposer des sanctions. Cette impunité a contribué au relâchement de la culture de sécurité ferroviaire au Canada. La ministre doit se faire rassurante auprès des Canadiens en leur garantissant que désormais, ce nouvel instrument sera utilisé en cas d'infractions.

Aussi, la ministre doit faire preuve de retenue dans la délivrance d'exemptions aux compagnies ferroviaires qui voudraient éviter de se conformer aux pratiques réglementaires en vigueur. La réglementation existe pour une raison : assurer la protection du public; mais quand des exemptions sont accordées, les risques qui pèsent sur le public augmentent. M. Richard Boudreault, représentant le Syndicat des Métallos, a déclaré que la sécurité « *est mise en danger lorsqu'un ministre des Transports accorde des exemptions aux sociétés ferroviaires comme s'il distribuait des bonbons à l'Halloween* ». Actuellement, on ne divulgue pas suffisamment d'information sur ceux qui bénéficient d'exemptions, les motifs pour lesquels ils reçoivent ces exemptions et le moment auquel ils comptent se plier à la réglementation existante. Cela doit cesser.

Transports Canada a accordé à la MMA une exemption lui permettant de n'avoir qu'un seul conducteur à bord de ses trains; plusieurs témoins ont déclaré que c'était totalement inacceptable. La plus récente version de la Loi sur la mise en œuvre du budget, C-31, accorde également au ministre le droit d'adopter des règlements avec moins de consultations publiques préalables. Le NPD est préoccupé par le fait que le système en sera moins transparent.

Meilleures planification et préparation aux situations d'urgence

Comme l'ont confirmé le groupe de travail sur le Plan d'intervention d'urgence (PIU) et le vérificateur général, Transports Canada pâtit d'un manque généralisé d'information. Le Ministère ignore la destination des quelque 400 000 wagons qui transportent des produits dangereux, ce que contiennent ces wagons et quelles voies ils empruntent. Il est donc impossible, pour le gouvernement, de savoir quelles communautés courent des risques. Transports Canada doit mettre à la disposition du public des données de meilleure qualité, afin d'aider les municipalités et les premiers répondants à protéger la population en cas d'urgence; il faut également que le programme du PIU soit financé adéquatement, de manière à ce qu'on puisse revoir, approuver, inspecter et surveiller tous les plans de façon efficiente et efficace.

Transports Canada doit aussi s'assurer que les organismes municipaux et gouvernementaux compétents, le personnel des compagnies ferroviaires, les entrepreneurs privés et d'autres intervenants concernés suivent les exercices d'entraînement essentiels, afin d'être prêts à intervenir en cas d'incidents liés au

transport de matières dangereuses. Les municipalités doivent recevoir le soutien financier nécessaire pour mettre en œuvre le PIU. Il convient également de finaliser la réglementation sur les passages à niveau et les plans de gestion environnementale, en plus de mettre en œuvre un système de collecte et d'analyse de données sur le rendement en matière de sécurité ferroviaire.

Systemes de gestion de la sécurité (SGS)

Douze ans après la déréglementation des normes de sécurité ferroviaire, dans le cadre du régime de gestion de la sécurité, le gouvernement fédéral n'est plus en mesure de garantir la sécurité des chemins de fer canadiens. C'est ce qu'ont confirmé le vérificateur général, en 2013, et de nombreux témoins, tout au long de l'étude qu'a menée le Comité.

« Nous avons dit très clairement aujourd'hui que le système de gestion de la sécurité n'existe pas. Il n'y a aucune culture de sécurité. Les chemins de fer ne sont pas sûrs. »

M. Phil Benson, lobbyiste, Teamsters Canada

« On a également exprimé des préoccupations liées au fait que le SGS permet aux sociétés de s'autoréglementer, ce qui retire au gouvernement la capacité de protéger les Canadiens et leur environnement et qui permet à l'industrie de cacher à la population et au gouvernement des renseignements essentiels en matière de sécurité. »

M. Emile Therien, ancien président, Conseil canadien de la sécurité, à titre personnel.

La ministre doit publier les modifications destinées à resserrer la réglementation applicable au SGS, élaborer un plan d'action pour la mise en œuvre intégrale du SGS et mettre au point un outil pour assurer une surveillance continue de cette mise en œuvre. Il faut également faire davantage pour protéger les dénonciateurs et veiller à ce que les compagnies ferroviaires respectent les normes sur la gestion de la fatigue.

« D'après ce que je comprends, il y a actuellement des lacunes en matière de protection pour les employés de sociétés de chemins de fer qui dénoncent des infractions liées à la sécurité à Transports Canada. On ne leur permet pas de contourner le SGS de leur société. Si cette société a déjà conclu que la plainte présentait un risque tolérable, on ne peut rien faire, et Transports Canada n'en entendra jamais parler. Il faut intégrer la protection des dénonciateurs à la Loi sur la sécurité ferroviaire, et il faut le faire rapidement. »

M. Emile Therien, ancien président, Conseil canadien de la sécurité, à titre personnel.

Déjà, en 1994, le Bureau de la sécurité des transports du Canada avait découvert que les wagons DOT-111 sont de conception plutôt médiocre, de sorte qu'ils « se rompent souvent lorsqu'ils sont mis en cause dans des accidents ». Après des années pendant lesquelles se sont succédé les incidents, les recommandations d'experts et les pressions du NPD, le gouvernement a finalement accepté de retirer graduellement les wagons DOT-111 de la circulation pour le transport des matières dangereuses. Bien que nous nous réjouissons de cette annonce, nous demandons un plan d'action détaillé sur la façon dont le secteur atteindra cet objectif d'ici trois ans, et voulons que Transports Canada s'assure que les compagnies commencent immédiatement à se débarrasser progressivement de ces wagons non adaptés au transport de produits très volatils, comme le pétrole hautement inflammable qui a causé la dévastation de Lac-Mégantic. Il est vraiment désolant de voir qu'il a fallu une tragédie de cette ampleur pour que le gouvernement daigne enfin agir.

Le BST a également recommandé que l'on analyse les risques reliés aux itinéraires afin de déterminer les routes et les vitesses les plus sécuritaires. Il semble que le gouvernement s'en remette aux compagnies ferroviaires pour cette analyse. Nous nous demandons pourquoi Transports Canada n'est pas impliqué dans ce processus.

Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités doit faire des recommandations fermes dans son rapport final, reflétant les témoignages qu'il a recueillis. Le NPD s'attend du gouvernement qu'il informe régulièrement la population des progrès accomplis dans la mise en œuvre des recommandations du vérificateur général. Le Bureau de la sécurité des transports devrait publier bientôt son rapport d'enquête final sur la tragédie de Lac-Mégantic. Le gouvernement du Canada devra donner suite sans tarder à toutes les recommandations que le Bureau aura formulées.

Il ne faut plus jamais qu'une catastrophe comme celle qui a frappé Lac-Mégantic se produise ailleurs. Les Canadiens et les Canadiennes ont le droit d'obtenir la meilleure protection possible et l'assurance que nos chemins de fer sont sécuritaires. Nous n'exigerons rien de moins lorsqu'il en va de la sécurité de nos collectivités et de nos familles.

