



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 009 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 13 juin 2006

—
Président

M. Merv Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

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

Le mardi 13 juin 2006

• (1110)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour tout le monde, bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Aujourd'hui, nous examinons des solutions par la sécurité dans tous les modes de transport, sûreté.

J'aimerais préciser que nous avons une vidéo d'environ quatre minutes, mais nous éprouvons des problèmes technologiques. Alors j'ai demandé que nous commencions, en espérant qu'avant la fin de la réunion, nous pourrions visionner le DVD.

Nous accueillons aujourd'hui Wendy Tadros, Nick Stoss et David Kinsman. Je vais leur demander de commencer, et nous leur poserons des questions ensuite.

Mme Wendy A Tadros (présidente par intérim, Bureau de la sécurité des transports du Canada): Merci, monsieur le président et honorables membres du comité, et merci de votre indulgence tandis que nous essayons de régler nos difficultés techniques.

Bonjour tout le monde.

J'apprécie cette occasion qui m'est donnée de me présenter devant votre comité pour discuter de l'important travail accompli par le Bureau de la sécurité des transports du Canada. Je veux vous parler de la façon dont nous travaillons pour promouvoir la sécurité de tous les modes de transport pour toutes nos collectivités. Plus précisément, je veux vous parler de la façon dont nous travaillons pour entraîner des changements grâce aux solutions en matière de sécurité que nous offrons au gouvernement et à l'industrie.

Aujourd'hui, les personnes qui m'accompagnent ont une expérience considérable dans le domaine. Ce sont M. David Kinsman, notre directeur exécutif, et M. Nick Stoss, notre directeur général par intérim de la coordination des enquêtes. Nous essaierons de notre mieux, tous les trois, de vous aider et, par votre entremise, d'aider les Canadiens à comprendre le rôle essentiel que joue le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

[Français]

Le BST est un organisme indépendant dont le seul but est de promouvoir la sécurité des transports en menant des enquêtes sur des accidents maritimes, de pipeline, ferroviaires et aéronautiques.

[Traduction]

Nous aurons toujours pour rôle d'informer le public de ce qui s'est passé, des raisons pour lesquelles l'événement est survenu et de suggérer des solutions. Le BST n'est pas un organisme de réglementation ni un tribunal; donc, nous n'adoptons pas de lois et nous ne pointons pas de coupables ou de responsables.

Si nous parvenons à régler nos problèmes et à visionner la vidéo, nous le ferons à la fin, si vous le voulez bien. Vous y verrez qui nous sommes, mais j'aimerais aussi expliquer comment nous travaillons et

comment nous contribuerons à trouver des solutions pour la sûreté des transports.

Environ 4 000 accidents et incidents de transport sont signalés au BST chaque année. Ces événements varient beaucoup, qu'il s'agisse d'un accident à un petit aéronef, d'un incendie dans une salle de machines de navire, d'une rupture d'un pipeline ou d'un déraillement de train. Certains événements ont entraîné la mort de plusieurs personnes et d'autres, que de légers dommages.

Lorsque nous sommes avisés d'un événement, nous recueillons les renseignements disponibles et nous envoyons souvent une équipe d'enquêteurs sur les lieux. Les Canadiens nous identifient maintenant par les grosses lettres TSB-BST qui se trouvent sur les chandails et manteaux de nos enquêteurs.

Après l'évaluation initiale, nous décidons si une enquête en bonne et due forme s'impose. Pour prendre cette décision, nous examinons s'il y a de véritables possibilités de réduire les risques éventuels auxquels sont exposées les personnes, les biens ou l'environnement et, par conséquent, s'il est fort possible que l'enquête permettra d'améliorer la sécurité des transports. Si pendant l'enquête nous découvrons des conditions dangereuses, nous agissons immédiatement en communiquant avec les personnes responsables de la sécurité des transports, sans attendre la présentation du rapport final.

Pendant nos enquêtes, nous utilisons un grand nombre d'outils pour communiquer les risques. Nous pouvons le faire en publiant des recommandations provisoires, comme nous l'avons fait très récemment dans le cadre des enquêtes sur l'accident au Ryan's Commander et sur l'incident survenu à un aéronef exploité par Morningstar Air Express. Nous pouvons aussi décider d'émettre des avis de sécurité, des lettres d'information sur la sécurité ou des communiqués de presse.

En bout de ligne, notre rôle est d'aviser le public, les organismes de réglementation et l'industrie sur ce qui est survenu et sur les raisons pour lesquelles l'événement est survenu, de façon impartiale et objective. En fin de compte, nous avisons le public en publiant tous nos rapports et toutes nos recommandations.

Pour vous donner une idée, en 2005-2006, le BST a publié 75 rapports d'enquête et 12 recommandations en matière de sécurité. Il a émis 21 avis de sécurité et 22 lettres d'information sur la sécurité. Un grand nombre de ces communications ont déjà donné lieu à des mesures concrètes par l'industrie et les organismes de réglementation afin d'atténuer les risques et, ainsi, améliorer la sécurité.

Nous ressortons tous gagnants lorsque nous nous entendons tous sur les mesures qui doivent être prises pendant une enquête. Les lacunes en matière de sécurité sont réglées rapidement et, au lieu de faire des recommandations, nous faisons rapports des progrès dans notre rapport d'enquête final.

Des mesures de sécurité qui ont été prises récemment en raison de notre travail comprennent des améliorations apportées par le chemin de fer Canadien Pacifique aux systèmes de contrôle de la circulation ferroviaires par suite de notre enquête sur l'accident survenu à Whitby, et des mesures visant à régler les risques auxquels sont exposés les passagers et les membres d'équipage, risques qui sont ressortis pendant l'enquête sur *Joseph and Clara Smallwood*.

Parfois, la meilleure solution qui s'avère aussi efficace est la publication de recommandations provisoires. Dans le cadre de notre enquête sur l'accident survenu à Pelee Island, le Bureau a conclu que les pilotes avaient besoin de meilleurs outils pour évaluer le poids. Nous avons recommandé que les poids réels passagers soient utilisés pour les petits aéronefs et que les poids standards de tous les aéronefs soient rajustés pour tous les aéronefs, en fonction des réalités actuelles.

En janvier 2005, Transports Canada a commencé à revoir la façon dont le poids est déterminé pour les petits appareils. Le ministère a également rajusté les poids standards, ce qui a amélioré la sécurité à bord de tous les appareils. En outre, dans le cadre de notre enquête sur l'accident survenu à un aéronef exploité par Morningstar Air Express, nous avons publié deux recommandations provisoires sur l'utilisation de l'avion Cessna 208 en hiver. Les mesures de sécurité considérables ont été prises au Canada et aux États-Unis, et nous avons fait un bon bout de chemin pour que les vols d'avion Cessna 208 en hiver soient plus sûrs partout au monde.

Dans le domaine maritime, la recommandation que nous avons faite lors de l'enquête sur le chavirement du *Ryan's Commander* a entraîné l'adoption de mesures provisoires pour assurer la stabilité des bâtiments de pêche.

Cela étant dit, le BST n'impose pas de changements à l'industrie des transports ni aux organes de réglementation; les solutions en matière de sécurité des transports sont une responsabilité partagée parmi un grand nombre d'intervenants, et notre travail consiste à démontrer la nécessité du changement. Lorsqu'on ne tient pas compte de nos recommandations, je crois que nous devons trouver une autre façon plus convaincante de nous faire entendre afin d'influencer les intervenants qui peuvent améliorer la sécurité des transports.

Au cours de la dernière année, afin de démontrer la nécessité de changements et de nous faire entendre, nous avons investi dans deux initiatives clés. La première consiste à faire le point plus souvent sur les enquêtes de façon à ce que le public, l'organisme de réglementation et l'industrie soient informés plus rapidement et en connaissent davantage sur nos enquêtes. Il est parfois difficile de faire l'équilibre, puisque nous essayons de fournir des renseignements factuels qui ont été prouvés, sans préjuger du résultat final de l'enquête.

• (1115)

La deuxième initiative importante a trait au suivi des mesures prises. Nous surveillons continuellement les réponses à nos recommandations et nous communiquons clairement notre évaluation de ces réponses aux intervenants qui peuvent améliorer la sécurité. Nous versons ces réponses et les évaluations dans notre site Web, à l'adresse www.gst.gc.ca.

J'espère que notre indépendance, ainsi que les processus inébranlables et l'exactitude technique de tout notre travail ont amené le public à faire confiance au BST. Plus les parlementaires et les Canadiens comprendront notre travail, plus tout le monde pourra mieux comprendre, la prochaine fois que nous ferons les manchettes,

ce que nous faisons et la façon dont nous travaillons pour nous assurer que le réseau de transport est solide et sûr.

Je pense que la vidéo est prête, alors nous allons la visionner.

• (1120)

[Présentation vidéo]

• (1125)

Mme Wendy A Tadros: Nous avons aussi une version française de cette vidéo, si vous voulez la visionner.

Je suis heureuse que nous ayons pu la projeter, parce que je pense que c'est vraiment excellent.

J'espère que la vidéo et mon allocution vous ont donné un avant-goût du travail très complexe mais important qu'accomplit le BST et que vous ferez suivre cette information à vos électeurs tout en les encourageant à visiter notre site Web.

Si cela vous intéresse, il nous ferait grandement plaisir de faire visiter notre laboratoire technique, situé près de l'Aéroport international d'Ottawa, aux membres de ce comité. Notre laboratoire est la pierre angulaire de la plus grande partie de notre travail, qui est reconnu de par le monde. En visitant nos installations, on peut mieux comprendre visuellement le travail scientifique de pointe que font les enquêteurs du BST.

Pour terminer, je tiens à vous assurer que tout le personnel du bureau est pleinement engagé à améliorer la sécurité des transports.

[Français]

Nous croyons fermement que nous avons amélioré et que nous continuerons à améliorer la sécurité des transports au Canada et à l'étranger.

[Traduction]

Je vous remercie.

Il nous fera maintenant plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, et nous sommes heureux que vous ayez pu projeter la vidéo.

Y a-t-il des questions?

Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.): Merci, monsieur le président.

Il est certainement très rassurant de savoir que nous avons un groupe qui travaille activement à l'amélioration de la sécurité de divers modes de transport.

Le nom de l'organisation... Dans la plupart des industries, la sécurité est un processus continu pour essayer d'éviter des accidents, mais il semble que le Bureau de la sécurité des transports n'a de travail que s'il y a eu des accidents. Est-ce bien cela? Sans accidents, il n'y a pas de travail? Pourriez-vous expliquer ce que vous faites quand il n'y a pas d'accidents?

• (1130)

Mme Wendy A Tadros: Nous n'avons jamais eu à faire face à cette situation.

L'hon. Charles Hubbard: Ce n'est jamais arrivé? Pour rester dans le même sujet, la principale préoccupation, c'est la prévention des accidents. Pourriez-vous nous parler de la réaction de l'industrie, de ses divers secteurs, comment ils collaborent avec vous, en tant que partenaires, pour prévenir les accidents?

Je pense au Cessna 208. Ce n'était pas le premier rapport signalant les problèmes que posait cet avion. Il y avait eu des difficultés semblables sur la côte Ouest, auparavant, et votre rapport a beaucoup fait pour limiter la capacité du Cessna 208.

Dans votre examen de cette situation relative à la sécurité, est-ce que vous saviez avant que survienne l'accident dans l'Ouest, quand le pilote a décollé alors qu'il y avait du verglas — je ne sais pas quelle était la charge, mais je pense que c'était dans les limites — saviez-vous que cet avion posait un problème avant que survienne l'accident avec la livraison de colis de Morningstar?

Mme Wendy A Tadros: Permettez-moi de revenir au début de votre question.

Le mandat que nous a donné le Parlement est de faire enquête sur les accidents. Donc, quand il y a un accident et que nous pensons pouvoir apprendre quelque chose, c'est le genre d'accident sur lequel nous faisons enquête. Nous essayons de déterminer ce qui est arrivé et pourquoi, puis nous analysons les déficiences sous-jacentes relatives à la sûreté. Cette analyse nous permet de déterminer s'il y a des problèmes avec le système. Si nous découvrons qu'il y en a, nous les communiquons.

En ce qui concerne le Cessna 208, oui, il y avait eu des accidents auparavant, mais nous avons appris beaucoup plus que jamais auparavant avec l'accident de Pelee Island, et encore plus avec l'accident de Morningstar, parce qu'en faisant l'enquête Morningstar, nous pensions avoir à faire à un aéronef qui avait décollé bien propre et qui avait traversé du verglas. Cela nous a permis d'en apprendre beaucoup plus sur le rendement de l'aéronef dans ces situations, et c'est pourquoi nous avons fait des recommandations provisoires à la suite de cette enquête.

L'hon. Charles Hubbard: Soyons clairs, il semble y avoir un décalage, ici. Vous analysez l'accident après qu'il soit survenu, mais qui, avant cela, essayait de le prévenir?

Je vois des gens ici du groupe ferroviaire. Nous avons des rapports qui nous disent que la Compagnie des chemins de fer de la Côte est du Nouveau-Brunswick n'entretient pas l'assiette des rails. Ils ont réduit la limite de vitesse des trains entre Miramichi et Bathurst à cause de la détérioration de la voie ferrée. Nous avons qu'il va y avoir un accident. La limite de vitesse a été réduite environ à 60 kilomètres/heure, quant elle pourrait être de 90 ou 100 kilomètres à l'heure.

Est-ce que vous pensez que l'industrie fait vraiment ce qu'elle doit pour prévenir les accidents avant que vous soyez appelés à faire enquête sur un déraillement ou quelque problème que pose l'assiette des rails, qui pourrait entraîner la fermeture de cette voie?

Mme Wendy A Tadros: Je pense que l'inspection du réseau ferroviaire ou d'autres industries, et la mise en oeuvre de règlements en matière de sécurité relèvent de la compétence du ministre des Transports. Nous faisons enquête, et tout ce que nous apprenons qui, selon nous, pourrait être bénéfique pour ces collectivités ou l'organe de réglementation est communiqué.

L'hon. Charles Hubbard: En 2004, il y a eu près de 10 p. 100 d'augmentation des accidents ferroviaires. Nous pouvons revenir aux années antérieures et à l'enquête Burgess, par exemple, en Colombie-Britannique, les problèmes de déraillement, et les mésaventures qui sont survenues là-bas. Pensez-vous que les compagnies et Transports Canada font assez pour essayer de prévenir ce type d'accidents?

À la page 7, vous dites « Lorsqu'on ne tient pas compte de nos recommandations, je crois que nous devons trouver une autre façon plus convaincante... » Qu'entendez-vous par là? Qui devrait se faire

entendre, qui pourrait influencer ceux — ça doit être Transports Canada — qui peuvent rendre les transports plus sûrs?

Mme Wendy A Tadros: Permettez-moi de revenir au début de votre question, sur l'augmentation des accidents ferroviaires.

Il faut faire attention aux données que nous recevons, et aux statistiques. En 2004-2005, le nombre de déraillements avait augmenté de façon importante, mais pendant le premier trimestre de cette année, il a largement baissé. Donc, avant de tirer la moindre conclusion, je pense qu'il faut examiner le tableau d'ensemble des tendances, et prendre garde à ces statistiques.

De notre point de vue, nous faisons enquête sur chaque accident, chaque incident, pour essayer de déterminer les facteurs sous-jacents. S'il y a des éléments communs, nous pouvons faire une enquête sur les aspects liés à la sécurité. Mais sur les rails, les déraillements ont augmenté en 2004-2005, et cela a suscité l'inquiétude du public, mais encore, je le répète, pendant le premier trimestre de cette année, il y a eu baisse des accidents. Donc, ce sont des choses qu'il faut surveiller attentivement.

La deuxième partie de votre question concerne nos recommandations. Elles sont toutes rendues publiques. Le ministre des Transports a 90 jours pour y répondre, et pour dire ce qu'il fera, non seulement au sujet de nos recommandations, mais sur les conclusions relativement aux causes et aux facteurs sous-jacents, que nous décrivons dans nos rapports.

Nous avons aussi d'excellentes communications avec les industries auprès desquelles nous faisons enquête. Alors plus souvent qu'autrement, il y a une action positive. De temps à autre, nous aimons bien faire quelque ajustement.

• (1135)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Madame Tadros, je vais poursuivre l'échange au sujet du rail. Vous tentez de tempérer les statistiques sur les accidents survenus en 2004 et en 2005. Vous dites qu'il y a eu une réduction au premier trimestre de 2006, mais ce n'est rien pour rassurer la population. Pour les citoyens, il est évident qu'il y a eu plus d'accidents ferroviaires au cours des dernières années.

Que faites-vous pour essayer d'améliorer la condition des rails et pour qu'il y ait moins d'accidents ferroviaires? Je veux une réponse parce que je sens que vous faites du cas par cas et que la généralité n'a pas l'air de trop vous intéresser. Or, cela nous intéresse. C'est bien de faire une analyse de chacun des accidents qui se produit, mais s'il y a une augmentation du nombre d'accidents du rail, nous nous attendons à ce que vous émettiez des recommandations pour qu'il y en ait de moins et, si possible, de moins en moins.

Faites-vous des recommandations générales quant à l'état de la situation des rails au Canada? Souhaiteriez-vous avoir le mandat d'émettre des directives ou des recommandations générales? Peut-être n'avez-vous pas ce pouvoir, mais nous, de notre côté, souhaitons c'est que vous l'ayez.

[Traduction]

Mme Wendy A Tadros: Pour votre question sur notre mandat, nous sommes pleinement habilités à faire toute recommandation que nous jugeons utiles. Donc, si nous pouvons démontrer, par diverses enquêtes, qu'il y a eu des déficiences sous-jacentes au plan de la sûreté, nous n'hésitons pas à faire des recommandations pour les régler.

Au sujet des statistiques, j'ai bien dit qu'elles vont dans tous les sens. Il faut vraiment prendre du recul et examiner attentivement les facteurs sous-jacents. Nous faisons enquête sur divers déraillements survenus cette année, et jusqu'ici, il ne semble pas y avoir eu de facteurs généralisés. Il y a toujours plusieurs facteurs qui contribuent à l'accident. Donc, nous travaillons de façon objective et méthodique pour déterminer ce qui est arrivé et pourquoi, pour voir si nous pouvons déceler des problèmes systémiques qui doivent être réglés. Si nous en trouvons, nous faisons des recommandations.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous me dites donc que depuis 2003, 2004, 2005, le nombre d'accidents du rail n'est pas assez important pour que vous puissiez émettre encore une recommandation générale sur l'état de l'industrie ou du rail en général.

• (1140)

[Traduction]

Mme Wendy A Tadros: Non, ce n'est pas exactement ce que je dis. Je dis qu'avant de faire une recommandation, il faut démontrer, par des méthodes d'enquête appropriées et avec les outils dont nous disposons, la nature exacte du problème et des enjeux qu'il faut régler. Nous devons le faire au moyen de méthodes scientifiques éprouvées. Si nous trouvons qu'il y a des points communs, c'est ce que nous faisons.

[Français]

M. Mario Laframboise: Par conséquent, vous n'avez pas assez de points communs présentement, dans le domaine du rail, pour émettre une recommandation. En guise d'exemple, vous nous avez dit tout à l'heure que vous avez émis une recommandation sur la fatigue des gens qui travaillent à bord des avions. Vous aviez donc probablement assez de preuves dans ce dossier pour émettre cette recommandation. Par ailleurs, vous nous dites que dans le domaine du rail, vous n'avez pas encore assez de preuves pour faire une recommandation sur la qualité du réseau.

[Traduction]

Mme Wendy A Tadros: Nous avons suffisamment d'informations pour faire des commentaires sur les accidents particuliers qui sont survenus, et avec plusieurs des enquêtes qui se poursuivent, nous avons des communications en matière de sécurité, sur plusieurs aspects. Mais si vous demandez si nous pensons qu'il y a une espèce d'élément commun à tout, c'est non. Nous faisons enquête sur chaque accident, pour déterminer ce qui est arrivé et pourquoi.

[Français]

M. Mario Laframboise: Mon autre question porte sur votre budget. Le montant de votre budget est négocié directement avec le gouvernement. Votre budget évolue-t-il selon les besoins, ou s'agit-il d'un budget annuel fixe?

[Traduction]

Mme Wendy A Tadros: C'est vraiment un peu des deux. Pour 2006-2007, le budget d'exploitation du Bureau de la sécurité des transports est d'environ 25 millions de dollars. Nous avons un effectif de quelque 240 employés, et près de 75 p. 100 de notre budget est réservé aux salaires. Nous avons aussi une clause qui fait que lorsqu'il y a une enquête de grande envergure, comme l'enquête sur le vol 111 de Swiss Air — et il y en a plusieurs en cours actuellement — nous pouvons aller au Conseil du Trésor demander des fonds supplémentaires, et démontrer pourquoi nous en avons besoin.

[Français]

M. Mario Laframboise: Les enquêtes sont-elles toujours faites par le même personnel, engagez-vous des gens à contrat, ou consultez-vous d'autres ministères afin d'obtenir les services de spécialistes? Avez-vous tous les spécialistes qu'il vous faut à l'interne?

[Traduction]

Mme Wendy A Tadros: Nous avons généralement la plupart des spécialistes dont nous avons besoin. On ne peut pas prédire quand un accident va survenir, alors les besoins fluctuent. Nous recourrons aussi en sous-traitance à des experts au Canada, et nous entretenons des rapports avec deux ou trois organes d'enquête du monde. Nous avons parfois des contrats avec le Conseil national de recherche et des gens qui ont une expertise très pointue, mais le gros de notre expertise est chez nous, dans notre effectif de 240 employés.

[Français]

M. Mario Laframboise: Savez-vous approximativement quel pourcentage de votre budget est consacré à des expertises extérieures?

[Traduction]

Mme Wendy A Tadros: Je vais demander à M. Kinsman de vous répondre.

Je ne suis pas sûre qu'il y ait vraiment...

[Français]

M. David Kinsman (directeur exécutif, Bureau de la sécurité des transports du Canada): Si vous voulez les chiffres exacts, il faudrait que nous fassions une recherche. Toutefois, je peux vous dire que c'est minime. Comme l'a dit Mme Tadros, la plupart de nos enquêteurs ont les aptitudes et les compétences nécessaires pour entreprendre une enquête et la compléter. De temps en temps, compte tenu de la technologie qui existe maintenant dans les quatre domaines du transport, il arrive que nous ne soyons pas certains que nos connaissances soient les plus complètes. Dans de tels cas, nous faisons appel à des enquêteurs de l'extérieur. Quant au montant dépensé annuellement à cet égard, il est minime. Dans la plupart des cas, il est, selon moi, bien inférieur à 200 000 \$.

• (1145)

M. Mario Laframboise: D'accord.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup d'être venus. Votre travail est extrêmement important.

J'ai rencontré des enquêteurs du BST, et je les ai toujours trouvés très professionnels.

J'aimerais commencer par demander combien d'enquêtes sont en cause, et dans quels secteurs?

Mme Wendy A Tadros: Nous devons vous donner cette réponse plus tard. Je peux vous donner un chiffre approximatif; il y en a de 75 à 100, chaque année.

Si vous voulez une ventilation précise, nous pouvons vous la faire parvenir.

M. Peter Julian: Quelle en serait la répartition entre les divers secteurs: maritime, transport, transport aérien, ferroviaire, pipelines?

Mme Wendy A Tadros: La plupart sont dans celui du transport aérien.

Quel est le pourcentage, Nick?

M. Nick Stoss (directeur général par intérim, Coordination des enquêtes, Bureau de la sécurité des transports du Canada): Environ 55 p. 100 des enquêtes sont sur des incidents aériens. Le secteur maritime serait probablement de l'ordre de 25 p. 100, et je suppose que cela laisse 20 p. 100 au transport ferroviaire.

Mme Wendy A Tadros: C'est très rare avec les pipelines, peut-être un ou deux par année.

M. Peter Julian: La question qui semblent intéresser mes deux collègues, MM. Hubbard et Laframboise, est celle de l'observation. Vous avez le pouvoir de faire des recommandations. La loi prévoit que le ministre a 90 jours pour répondre à vos conclusions. Mais aucun mécanisme n'existe pour garantir l'observation, n'est-ce pas?

Mme Wendy A Tadros: Si vous parlez du pouvoir de commander aux gens de faire quelque chose, non, nous ne l'avons pas, la loi ne le prévoit pas. Il y a une raison à cela. En théorie, au Canada et autour du monde, aux États-Unis, en Australie et en Nouvelle-Zélande, par exemple, l'organe de réglementation et l'organe d'enquête doivent être distincts. C'est le modèle qu'a adopté le Canada depuis le début des années 1990.

C'est vraiment une question d'autonomie. Lors des enquêtes, nous pouvons nous intéresser à l'organe de réglementation, à ses actions, aux mesures qu'il a prises; il nous faut pouvoir commenter ce genre de choses. Donc, le modèle qui est appliqué au Canada, il y a une séparation entre l'organe de réglementation et l'enquêteur indépendant sur les accidents.

Au sujet de la première partie de votre question, sur la recommandation des changements nécessaires, nous estimons remporter un certain succès et parvenir à favoriser les améliorations à la sûreté. Chacune des recommandations est versée dans notre site Web; la réponse qui y est donnée est dans notre site Web, et aussi notre évaluation de cette réponse. C'est quelque chose que nous faisons depuis peu, et nous avons trouvé que c'est très efficace. La rétroaction a été excellente, là-dessus.

M. Peter Julian: Avez-vous analysé le taux d'observation comparativement à celui de non-observation, une année ou une autre? Nous revenons sur deux ou trois ans de rapports comportant des recommandations très claires. Avez-vous une idée du degré d'observation? Je pense particulièrement aux transporteurs, mais dans un sens plus large, dans chacun des secteurs industriels dont nous parlons.

Mme Wendy A Tadros: Je n'ai pas de pourcentages, parce que cela dépendrait des périodes, mais je peux vous dire que le taux d'application de nos recommandations est très élevé.

M. Peter Julian: D'accord, mais prenons une période dont vous connaissez les chiffres. Quel serait le pourcentage...?

Mme Wendy A Tadros: Si vous voulez nous dire quelle période vous intéresse, nous pourrions vous fournir ces renseignements.

M. Peter Julian: Eh bien, je m'intéresse...

Mme Wendy A Tadros: Parce que ces données ne sont pas ainsi compilées, alors je ne les ai pas avec moi aujourd'hui.

M. Peter Julian: D'accord.

Je m'intéresse aux dix dernières années. Je suis sûr que mes collègues ici aussi.

Si vous rassembliez ces statistiques, il serait important pour nous de connaître ce degré d'observation, que ce soit 75 ou 95 p. 100, selon les secteurs. Ce dernier élément nous serait utile, parce que nous faisons une étude plus approfondie des enjeux de la sûreté des transports aériens, maritimes et ferroviaires. Comme l'ont dit mes collègues, nous nous inquiétons de l'augmentation des accidents ferroviaires. Donc il nous serait utile de connaître le degré d'observation, dans chacun de ces secteurs.

• (1150)

Mme Wendy A Tadros: Je voudrais être sûre de bien vous comprendre. Parlons-nous de la réaction à nos recommandations, ou de leur mise en oeuvre ces dix dernières années?

M. Peter Julian: Oui.

Mme Wendy A Tadros: D'accord, nous en faisons le suivi, et nous procédons à une réévaluation annuelle, lors de laquelle nous vérifions les progrès et faisons le point sur chaque recommandation, alors nous n'aurons pas de problème à vous fournir ces renseignements.

M. Peter Julian: D'accord, merci.

Vous êtes aussi habilités à faire des recommandations de modifications aux règlements. Par exemple, il y a la question des agents de bord, qui intéresse vivement les membres de ce comité. Nous avons un député du parti ministériel qui nous a signalé qu'il est question de réduire le nombre d'agents de bord sur les vols canadiens. Il y a aussi une enquête du BST, actuellement, sur l'accident d'Air France, l'année dernière, ou l'année d'avant, à l'aéroport Pearson.

Alors j'aimerais savoir si, dans ce genre de cas, le BST émettrait une recommandation. S'ils savent que des règlements vont être mis en oeuvre, et s'il y a des inquiétudes au plan de la sécurité, est-ce que le BST émettrait une recommandation dans ce genre de cas?

Mme Wendy A Tadros: Eh bien, c'est une enquête qui se poursuit, alors je ne peux pas dire ce qui pourrait arriver quand le rapport final sera déposé, ou quand il sera présenté au bureau, parce qu'il est trop tôt pour le dire. Je peux vous dire que lorsque nous faisons des enquêtes sur les accidents comme celui du vol d'Air France à l'aéroport Pearson, le 2 août 2005, le BST analyse toujours la sécurité des cabines et les directives d'évacuation. Nous avons un effectif compétent pour le faire, et s'il y a sujet à préoccupation, nous le communiquons immédiatement.

M. Peter Julian: Alors est-ce que vous pourriez émettre un rapport préliminaire dans ce cas?

Mme Wendy A Tadros: Nous ne déposons pas généralement de rapports préliminaires. Nous envoyons des lettres d'information sur la sécurité, nous émettons des recommandations provisoires, et ce genre de choses. Le rapport doit attendre la fin de l'enquête.

Mais nous n'avons pas cerné, dans nos enquêtes jusqu'ici, de problème lié au nombre d'agents de bord.

M. Peter Julian: D'accord. Mais puisque vous avez la possibilité d'émettre des recommandations quand des modifications sont apportées aux règlements en matière de sécurité, que ce soit sur la question du nombre d'agents de bord ou sur celle qui nous occupe maintenant, avec le projet de loi C-6, avec les systèmes de gestion de la sécurité, qui pourraient assigner plus de responsabilités aux lignes aériennes pour assurer elles-mêmes la sécurité sur leurs vols, est-ce que le BST fait des recommandations et est-ce que le gouvernement vous consulte? Je pose la question, surtout, dans un sens général. Nous parlons de cas particuliers, mais dans un sens plus général, si des lois sont proposées qui assouplissent les normes en matière de sécurité, n'est-il pas à la portée du BST de faire des recommandations?

Mme Wendy A Tadros: Non, pas à moins que nous puissions établir un lien avec un accident particulier. Donc, si nous faisons enquête et nous pouvons démontrer — parce que nous devons pouvoir démontrer, preuve à l'appui, qu'un problème se pose indéniablement...

Il y a des tas et des tas de règlements que fait le gouvernement, à tout moment; nous ne nous en mêlerions pas, à moins que cela concerne l'une de nos enquêtes. Et s'il y a un problème de sécurité, que ce soit au plan de la réglementation, ou n'importe quel genre de questions liées à la sécurité, c'est notre gagne-pain.

M. Peter Julian: D'accord, et...

Le président: Excusez-moi, monsieur Julian. Je vous ai déjà laissé dépasser votre temps.

Monsieur Blaney, allez-y.

[Français]

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Bonjour, madame Tadros.

Vous avez fait plusieurs publications au cours de l'année. Près de 130 documents ont été émis, dont différentes recommandations, des rapports et des bulletins.

J'ai cru comprendre tout à l'heure que vous faites des évaluations annuelles du suivi de vos recommandations. Avez-vous déjà envisagé de faire un rapport annuel de vos actions au gouvernement? Lorsque les recommandations de plusieurs rapports vont dans le même sens ou portent sur certains secteurs d'activité, avez-vous pensé produire un rapport synthèse au gouvernement? Si oui, serait-il intéressant pour le Comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités d'obtenir un tel rapport sur une base annuelle? J'aimerais entendre votre réflexion sur ce sujet.

• (1155)

[Traduction]

Mme Wendy A Tadros: Nous faisons quelque chose de similaire. Nous versons dans notre site Web la réponse du ministre des Transports, ainsi que l'évaluation que nous faisons de cette réponse. Si vous allez dans notre site Web, vous constaterez que depuis un an, à peu près, il y a eu un débat et des informations, et une évaluation de chacune des réponses. En ce qui concerne un rapport annuel de synthèse, non, nous n'y avons pas songé, mais cela vaudrait la peine d'y penser.

Voulez-vous parler du rapport annuel, David? Il pourrait y avoir quelques changements qui vont être apportés à notre rapport annuel.

[Français]

M. David Kinsman: La loi qui régit nos activités nous oblige à remettre un rapport annuel au Parlement. Il y en a eu depuis le début du BST, en 1990. On a déposé un rapport chaque année qui faisait la

synthèse de toutes les recommandations qui ont été émises pendant l'année, de même que la réponse d'un ministre. Les compagnies ne sont pas obligées de répondre à nos recommandations. Ce sont les ministres qui ont cette obligation.

Dans ces rapports annuels, vous verrez les recommandations qui ont été émises pendant l'année.

Cette année, on a aussi inauguré un système permettant de publier cela sur notre site Internet. On se demande maintenant si on peut travailler avec le Conseil du Trésor afin d'amalgamer notre rapport annuel aux deux autres rapports que nous avons l'obligation de produire chaque année, soit le

[Traduction]

Rapport sur les plans et priorités ou le Rapport ministériel sur le rendement.

[Français]

M. Steven Blaney: Il serait peut-être intéressant, monsieur le président, que les membres du comité aient la dernière version de ce rapport annuel, à titre d'information.

M. David Kinsman: On en a justement un qui devrait être déposé au Parlement d'ici environ deux mois. Tout dépendra de l'horaire du Parlement. Sinon, il sortira au début de l'automne.

M. Steven Blaney: Cela m'amène à vous poser une deuxième question. Il s'agit d'un rapport synthèse. Plus tôt, nous avons discuté des problèmes observés dans le domaine du rail. Vous avez du recul par rapport au secteur d'activité que vous couvrez.

Y a-t-il des secteurs qui suscitent des préoccupations dont vous auriez fait mention dans vos rapports? Y a-t-il des secteurs où, selon vous, il faudrait intervenir pour en améliorer la sécurité?

[Traduction]

Mme Wendy A Tadros: Cela dépend de la période dont vous parlez. Je suppose que si on prend un instantané, n'importe quand, les préoccupations changent. Quand il y a des inquiétudes et que nous pensons avoir les données qui nous permettent de démontrer qu'il existe un problème, ou une lacune en matière de sécurité, que fait ressortir un accident, ou même plusieurs, nous pouvons mener ce que nous appelons une enquête sur les problèmes de sécurité. Nous en faisons une en ce moment-même, sur le transport aérien, au sujet des incendies après impact, dans les petits aéronefs. C'est un exemple de la manière dont, plutôt que faire enquête ici et là et là encore, nous rassemblons toutes les données disponibles sur les accidents dans cette catégorie et nous faisons une analyse approfondie. Les incendies après impact en sont un exemple.

[Français]

M. Steven Blaney: C'est un exemple dans le domaine aérien. D'accord.

Y a-t-il d'autres exemples?

Je reviens au domaine ferroviaire. Quand il y a plusieurs accidents dans un même secteur, cela ne vous amène-t-il pas à éveiller l'attention du législateur? Vous le faites de façon individuelle dans chacun des rapports, mais quand c'est répétitif, est-ce que vous en faites part au législateur? Y a-t-il d'autres exemples? Vous soulevez peut-être ces questions dans vos rapports.

• (1200)

[Traduction]

Mme Wendy A Tadros: Oui, il y en a eu plusieurs exemples au cours de l'année. Mais en ce qui concerne le domaine ferroviaire, vous avez demandé si...

M. Steven Blaney: S'il y a un lien entre tous les accidents.

Mme Wendy A Tadros: D'accord. Cela m'amène, et les agents d'enquête, à nous demander s'il y a un élément commun entre ces accidents? Ce que nous avons découvert, c'est qu'il faut entamer l'enquête, voir ce qui est arrivé et pourquoi, et analyser les manquements à la sécurité dans le système. Quels sont les facteurs sous-jacents? Il faut procéder méthodiquement pour chacun d'eux, avant d'en arriver au point où on peut déterminer s'il y a un élément commun.

Alors, en ce qui concerne les enquêtes sur les accidents ferroviaires, comme ceux de Wabamun Lake, Cheakamus — il y en a plusieurs autres — c'est ce que nous faisons. Pour McBride et Whitby, c'est ce que nous avons fait. Nous faisons enquête sur chacun, et faisons une analyse exhaustive. Si nous trouvons un fil conducteur, alors bien sûr, nous le portons à l'attention du ministre des transports.

[Français]

M. Steven Blaney: Ma prochaine question porte sur la régie interne. Considérez-vous que les ressources humaines et financières dont vous disposez sont suffisantes pour remplir votre mission et atteindre vos objectifs?

[Traduction]

Mme Wendy A Tadros: Je pense que n'importe quel organisme gouvernemental ou ministère, si vous lui posez la question, vous dirait qu'il aimerait bien avoir plus d'argent. Cependant, je pense aussi que nous nous acquittons efficacement de notre mandat avec les ressources dont nous disposons, et avec la possibilité d'aller au Conseil du Trésor, s'il y a un gros accident, pour demander des fonds supplémentaires pour l'enquête. Je pense que nous nous acquittons très bien de notre mandat.

[Français]

M. Steven Blaney: Avez-vous des fonds privés? A-t-on déjà envisagé d'obtenir une contribution du secteur privé au financement de votre agence?

[Traduction]

Mme Wendy A Tadros: La question se pose de temps à autre; c'est une affaire d'indépendance. Si on a des transporteurs par rail, des transporteurs aériens ou des fabricants d'appareils de ventilation qui financent une enquête, cela pose des problèmes d'indépendance.

Le président: Monsieur McGuinty.

M. Steven Blaney: Je suis impatient de voir votre laboratoire.

Je vous remercie.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Bonjour. Merci d'être venus. C'est un plaisir que de vous rencontrer.

Je suis le nouveau porte-parole de l'opposition en matière de transports, alors c'est ma première réunion officielle à ce comité en tant que député assermenté — avec droit de vote, me dit-on. Je suis heureux de vous rencontrer tous.

J'ai deux ou trois questions à vous poser brièvement au sujet du mandat et de la gouvernance. Vous n'avez pas de conseil d'administration formel, n'est-ce pas? Vous n'avez pas de membres

siégeant à un conseil, selon la définition traditionnelle d'un conseil d'administration?

Mme Wendy A Tadros: Nous avons des membres, à notre conseil d'administration, qui sont désignés par le gouverneur en conseil.

Ce n'est pas un conseil d'administration dans le sens d'un organisme privé, mais plus comme un tribunal fédéral, comme l'Office national de l'énergie, ou le CRTC.

M. David McGuinty: Mais vous n'êtes pas un organe quasi judiciaire?

Mme Wendy A Tadros: Non, nous avons un mandat légèrement différent parce que nous avons une vocation scientifique et d'enquête.

M. David McGuinty: Est-ce que vous êtes un employeur distinct?

M. David Kinsman: Non, absolument pas. Nous sommes entièrement assujettis aux dispositions qui régissent la fonction publique.

M. David McGuinty: Alors, les nominations du gouverneur en conseil visent le président et les membres du conseil d'administration?

Mme Wendy A Tadros: Oui.

M. David McGuinty: Et combien de temps durent leurs mandats?

Mme Wendy A Tadros: Cela dépend, notamment de...

M. David McGuinty: Jusqu'à un maximum, disons, de sept ans, n'est-ce pas?

Mme Wendy A Tadros: Je pense que c'est sept ans; les trois derniers étaient de cinq ans.

M. David McGuinty: Est-ce qu'il y a des nominations du gouverneur en conseil sur une base journalière?

Mme Wendy A Tadros: Nous avons deux types de membres à notre conseil d'administration. La majorité des membres sont à temps plein, alors ils sont salariés, comme tout autre fonctionnaire. Nous avons un membre à temps partiel.

M. David McGuinty: D'accord. Et quelle est la source, ou l'origine des candidatures qu'envisage le gouverneur en conseil?

Mme Wendy A Tadros: Je pense que le système est en train de changer, mais c'est l'affaire du gouvernement. À ce que je comprends, de plus en plus, ces postes seront affichés. La question des nominations relève du gouvernement.

M. David McGuinty: Est-ce que vous avez des postes vacants, actuellement, à votre conseil?

Mme Wendy A Tadros: Oui, il y en a.

M. David McGuinty: Combien y en a-t-il?

Mme Wendy A Tadros: Nous avons le poste de président, qui a été annoncé, et un autre poste.

M. David McGuinty: Excusez-moi, mais combien y a-t-il de membres au total?

• (1205)

Mme Wendy A Tadros: Il y en a cinq.

M. David McGuinty: Cinq personnes au conseil d'administration, y compris le président?

Mme Wendy A Tadros: Oui.

M. David McGuinty: Merci.

Le deuxième thème est l'harmonisation. Je pense que vous parlez, dans votre site Web, de collaboration avec d'autres organisations, tant à l'échelle nationale qu'internationale. Dans quelle mesure est-ce que vous êtes appelés à suivre des situations qui surviennent aux États-Unis, en Europe de l'Ouest et ailleurs, et dans quelle mesure un mouvement est-il amorcé pour harmoniser les normes?

Mme Wendy A Tadros: Eh bien, nous faisons un suivi de ce qui se passe à l'échelle internationale. Je ne peux pas vraiment parler d'harmonisation des normes, parce que c'est une question de réglementation, mais nous travaillons effectivement avec plusieurs autres organes d'enquête du globe. Surtout dans le domaine aérien, les problèmes que nous décelons sont les mêmes que d'autres organes d'enquête décelent, que ce soit aux États-Unis, en France ou en Australie. Nous travaillons en très étroite collaboration avec ces organes.

M. David McGuinty: Il le faut bien. L'accident du vol d'Air France en serait un bon exemple, c'est sûr.

Peut-être est-ce une question qu'il vaudrait mieux poser à vos membres de la direction, ici. Y a-t-il un mouvement qui aurait été amorcé dans le monde entier, au plan de la sécurité des transports, ou qui est déjà bien avancé, vers la standardisation des normes de réglementation? Est-ce que vous envisageriez, comme seuil minimal, par exemple, une norme recommandée par le bureau de la sécurité des transports de l'Australie, des États-Unis, etc.? Y a-t-il un nouveau standard, international, en quelque sorte, maintenant, dans tout le réseau?

Il y a de moins en moins de fabricants d'aéronefs, de trains, de navires à double coque, etc. N'y a-t-il pas une nouvelle norme internationale ou une série de normes?

M. Nick Stoss: Je le répète, la question des normes internationales, en ce qui concerne l'aspect de la réglementation, relève des organes de réglementation ou des administrations de l'aviation civile des divers pays.

En ce qui concerne les méthodes d'enquête, il y a plusieurs organismes internationaux d'enquête, et en fait, l'OACI est l'un d'eux, qui fournit aux organisations internationales de l'aviation civile... L'annexe 13 énonce toutes les normes qui nous concernent visant la conduite d'enquêtes.

Il y a aussi l'OMI, du côté maritime. Ils ont quelque chose de similaire.

L'adhésion aux normes fait partie intégrante des enquêtes, mais nous partageons aussi des renseignements et recourons à l'expertise des divers pays avec lesquels nous sommes en contact. Le seul autre élément international qui nous porte à collaborer à l'échelle internationale, c'est la dispersion de tous les produits — les produits canadiens, les produits de Bombardier — dans le monde entier, ce qui nous amène, encore une fois, à être en contact avec ces autres pays, à apprendre d'eux et à utiliser leurs données.

M. David McGuinty: Très rapidement, j'ai une dernière question à poser.

Avez-vous, depuis cinq ans, reçu des plaintes de dénonciateurs de la société canadienne, qui ont été portées à l'attention du Bureau de la sécurité des transports?

Mme Wendy A Tadros: Non. Ces plaintes de dénonciateurs sont adressées à l'Office des transports du Canada.

M. David McGuinty: Si une telle plainte était adressée au BST, est-ce qu'il l'acheminerait ailleurs?

Mme Wendy A Tadros: Oui.

M. David McGuinty: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour.

Dans votre rapport annuel, dont vous avez parlé tout à l'heure, vous donnez un résumé de vos recommandations. Je voudrais savoir si vous faites aussi un suivi de vos recommandations, à savoir si telle ou telle recommandation a été respectée ou si elle est en attente.

Étant donné que vous connaissez exactement toute la réglementation applicable à la sécurité, je considère que vous suivez nécessairement tout ce qui se passe et que vous êtes au courant de tous les changements apportés aux règlements. Vous êtes donc en mesure de savoir si tel ou tel règlement a corrigé telle situation.

En faites-vous état dans votre rapport, ou vous contentez-vous de signaler que vous avez fait un certain nombre de recommandations, sans chercher à savoir si elles ont été suivies ou non?

[Traduction]

Mme Wendy A Tadros: Nous faisons le suivi de chacune de nos recommandations et indiquons les mesures qui ont été adoptées. Si quelque chose survient entre la dernière vérification et la suivante, si des mesures ont été prises, c'est là que nous l'indiquons.

[Français]

M. Robert Carrier: Le suivi que vous faites apparaît-il dans votre rapport annuel?

● (1210)

M. David Kinsman: Jusqu'ici, cela n'a pas fait partie du rapport annuel. On a tout simplement fait état des recommandations qui ont été émises pendant l'année sur laquelle porte le rapport.

Ce que Mme Tadros a expliqué, c'est que depuis l'an dernier, on a commencé un processus en vertu duquel chaque recommandation qui n'est pas complètement satisfaisante est révisée par notre personnel pour savoir si des améliorations ont été apportées et s'il y a eu des changements à la suite de nos recommandations. Notre conseil déterminera ensuite s'il juge que le suivi est satisfaisant, partiellement satisfaisant, insatisfaisant.

Cela sera affiché dès cette année sur notre site Internet surtout, plutôt que d'être inscrit dans le rapport annuel.

M. Robert Carrier: Donc, si les parlementaires veulent être au courant du suivi donné aux recommandations, ils peuvent seulement le savoir en consultant votre site Internet.

M. David Kinsman: Pour l'instant, oui.

M. Robert Carrier: Y aurait-il possibilité d'inclure cela dans le rapport annuel?

M. David Kinsman: Rien ne nous en empêche.

M. Robert Carrier: Je souhaiterais qu'il le soit.

Je voudrais revenir à l'accident d'Air France à Toronto l'été dernier. Dans votre rapport, vous dites que vous agissez immédiatement en communiquant avec les intervenants quand vous voyez des lacunes, que vous n'attendez pas le rapport final. Actuellement, à ma connaissance, aucun rapport ou avis n'a été émis concernant cet accident. Le ministère des Transports projette de réduire le nombre d'agents à bord des avions. Il aurait donc été intéressant d'avoir votre rapport, de connaître votre avis à ce sujet. J'aimerais vous entendre à ce sujet.

[Traduction]

Mme Wendy A Tadros: Nous avons fait une mise à jour sur l'enquête sur l'accident du vol d'Air France. Vous avez raison, nous n'avons pas émis de communications sur la sécurité jusqu'à maintenant, au sujet de ces enquêtes. Mais pour communiquer avec Transports Canada sur cette question, il nous faudrait l'identifier et déterminer qu'il y ait eu manquement à la sécurité lors de cet accident. Nous avons des spécialistes de la sécurité en cabine dans notre effectif, et c'est l'un des aspects que nous analysons.

[Français]

M. Robert Carrier: Savez-vous quand votre rapport concernant cet accident sera publié?

[Traduction]

Mme Wendy A Tadros: Je ne peux pas vous donner de date exacte, mais je peux vous dire où cela en est. Le projet de rapport est en voie de rédaction. Il sera transmis aux lecteurs désignés, qui auront 30 jours pour faire leurs commentaires. Ensuite, il sera transmis à chacun de ceux qui sont représentés, et un rapport final sera rédigé.

[Français]

M. Robert Carrier: Cela me semble assez long.

Votre personnel spécialisé a sûrement besoin de formation continue pour étudier tous les nouveaux règlements en cours au pays et dans les pays étrangers. Avez-vous un budget de formation suffisant? Est-il maintenu? Y a-t-il un problème relativement à la formation que vous donnez à votre personnel?

M. David Kinsman: Vous avez justement raison. Pour une organisation comme la nôtre, où la technologie est toujours présente, il est très important d'être au courant des technologies. Nous faisons de notre mieux pour nous assurer que nos spécialistes soient au courant des développements technologiques, parce que d'après nous, il est très important que nos gens soient perçus comme des experts dans leur domaine.

Oui, on met chaque année de l'argent de côté spécifiquement pour la formation. La formation est donnée à l'interne, ailleurs au Canada et, dans certains cas, à l'extérieur du pays. C'est surtout quelque chose que M. Stoss doit surveiller de près, parce qu'on veut s'assurer de ne jamais se trouver dans une situation où nos employés auraient des connaissances techniques inférieures à celles d'autres individus.

[Traduction]

Le président: Monsieur Fast.

• (1215)

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à vous trois d'être venus témoigner devant le comité.

J'aimerais revenir sur le sujet de questions antérieures, à propos de la relation entre la fonction d'enquête et celle d'application de la loi. Vous nous avez clairement indiqué que vous n'êtes pas un organe quasi-judiciaire, en ce sens que vous ne désignez pas de coupables

en tant que tels. D'après ce que je comprends, diverses mesures pourraient être prises au-delà de votre mandat. L'une pourrait faire partie du processus réglementaire, et peut-être législatif, et l'autre se rapporterait au processus d'application de la loi.

N'importe quel accident pourrait soulever des questions liées à l'application de la loi. Pouvez-vous nous expliquer tout cela, nous dire comment cela arriverait, et dire au comité si les preuves récoltées dans le cadre de votre enquête peuvent servir dans des poursuites subséquentes? Pouvez-vous recommander que des accusations soient portées? Je suppose que non. Dans la négative, alors, qui prend ces décisions? J'aimerais seulement comprendre la relation entre les divers organes avec le domaine des transports.

Mme Wendy A Tadros: Je vais commencer par répondre à votre question sur le pouvoir de porter des accusations, parce qu'on nous la pose de temps en temps. Dans le monde des enquêtes sur les accidents, c'est un véritable anathème, parce que nous essayons de comprendre ce qui s'est passé, pourquoi, d'aller au fond des choses et d'analyser quelles sont les déficiences sous-jacentes en matière de sécurité. Il ne nous est donc pas vraiment utile de dire : « Ah, ah! C'est lui le coupable et il doit être accusé. » Nous devons plutôt comprendre ce qui s'est passé dans le système et faire des recommandations de changements.

Cependant, c'est un monde complexe et il y a toujours plusieurs organisations, dont les corps policiers, qui examinent les mêmes faits. Pour ce qui est des étapes à suivre lorsque nous menons enquête sur une situation où l'on soupçonne également une activité criminelle, je vais me tourner vers M. Stoss, qui a beaucoup d'expérience sur le terrain.

M. Nick Stoss: Je vais répondre à votre première question sur notre collaboration avec les autres organismes d'application de la loi dont Transports Canada. Le ministre des Transports affecte un observateur à notre enquête, et son travail consiste à déterminer s'il y a de graves problèmes en jeu. Si nous constatons une infraction grave à un règlement, nous sommes obligés de la lui signaler. Cependant, Transports Canada fait sa propre enquête séparée.

Nous avons des dispositions semblables dans notre loi. Si nous découvrons des activités criminelles, nous devons en aviser les forces policières responsables. Il revient aux policiers de mener leur enquête. Nous poursuivons notre propre enquête de sécurité.

M. Ed Fast: Mais la preuve rassemblée dans le cadre de votre enquête peut-elle être utilisée plus tard dans des poursuites civiles ou criminelles?

M. Nick Stoss: L'information que nous avons sert strictement à des fins de sécurité. Si je peux me permettre une observation, il y a des dispositions dans la loi qui dictent qu'aucun de nos rapports ni aucune de nos données ne peut être utilisé dans une autre action en justice.

Mme Wendy A Tadros: Il y a donc des dispositions très puissantes dans notre loi qui entourent les renseignements que nous recueillons pendant notre enquête, et ni ces renseignements ni notre rapport ne peuvent être utilisés devant les tribunaux.

M. Ed Fast: Non? C'est très important.

Mme Wendy A Tadros: Non, mais rien n'est absolu. Les dispositions de la loi sont comme des poupées russes, qui s'emboîtent les unes dans les autres. Il existe donc des dispositions permettant aux juges de nous ordonner de divulguer des renseignements s'ils sont absolument nécessaires, mais ce sont des circonstances très, très rares.

M. Ed Fast: Est-ce que l'une des raisons pour lesquelles la fonction d'enquête est séparée de la fonction d'application de la loi, c'est qu'il est plus facile pour vous d'obtenir des preuves et de mettre le doigt sur la source du problème si les personnes que vous interrogez peuvent être franches avec vous? Est-ce le raisonnement?

Mme Wendy A Tadros: Exactement.

M. Ed Fast: Envisagez-vous de joindre ces fonctions ou est-ce très bien ainsi?

• (1220)

Mme Wendy A Tadros: De quelles fonctions parlez-vous?

M. Ed Fast: Des fonctions d'application de la loi et d'enquête.

Mme Wendy A Tadros: Ce n'est pas quelque chose que je favoriserais.

M. Ed Fast: Merci, monsieur le président.

Le président: Écoutons M. Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci et bienvenue encore parmi nous.

J'ai une question concernant les marchandises dangereuses. J'ai remarqué dans votre rapport annuel de 2004-2005 au Parlement que vous disiez que les fuites de marchandises dangereuses étaient en baisse, de même que les incidents ferroviaires dans le transport de marchandises dangereuses. Pourtant, selon mes informations, le nombre d'accidents à signaler dans le déplacement de matières dangereuses a augmenté de 11,4 p. 100 pour passer de 370 en 2004 à 412 en 2005. Je me demande seulement s'il s'agit d'accidents ferroviaires. Utilisez-vous aussi des camions ou surtout des trains?

Mme Wendy A Tadros: Nous n'utilisons pas de camions, monsieur. Nous utilisons des trains, des aéronefs, des bateaux et des pipelines.

M. Don Bell: D'accord. Dans le dernier rapport, vous avez dit que ce nombre avait diminué en 2004, puis en 2005, vous dites qu'il a augmenté. Est-ce une tendance ou une anomalie?

Mme Wendy A Tadros: Examinons la situation de plus près. Pour ce qui est des fuites de matières dangereuses des trains, la moyenne que j'ai pour la période de cinq ans entre 2000 et 2004 est de 222.

M. Don Bell: Oui, j'ai la même. Ce nombre a diminué, mais j'ai également appris qu'il avait augmenté en 2005.

Mme Wendy A Tadros: Pour 2005, nous avons un chiffre de 216 depuis le début de l'exercice.

Quel est le chiffre total pour 2005, Nick?

M. Nick Stoss: 216.

Mme Wendy A Tadros: Le total est de 216 en 2005. La moyenne de cinq ans est de 222.

M. Don Bell: Il a donc diminué au final.

Mme Wendy A Tadros: En 2004, il y en a eu 208.

M. Don Bell: Lorsqu'on analyse la situation ferroviaire, on cherche les traits communs. Par exemple, au sujet des déraillements ferroviaires en Colombie-Britannique qui ont contaminé la rivière Cheakamus, j'ai entendu dire que le problème venait en partie du fait que les trains étaient plus longs, qu'on en avait augmenté la longueur depuis que l'administration avait changé, et qu'ils allaient plus vite. Je me demande si vous avez découvert quoi que ce soit sur la période de déraillements récente en Colombie-Britannique, parce qu'il y en a eu plusieurs.

Mme Wendy A Tadros: Au sujet de l'enquête sur le canyon Cheakamus, nous avons fait une recommandation de sécurité à Transports Canada. Nous avons proposé un examen des activités ferroviaires du CN sur l'ancien territoire de B.C. Rail, et je pense que le ministre des Transports a mis en place des mesures concernant l'exploitation de trains plus longs et plus lourds. De nouveaux paramètres de fonctionnement ont été établis.

M. Don Bell: Très bien. Intervenez-vous en cas d'accident? Je vois dans votre rapport que vous faites mention des accidents aux intersections. Concernant les accidents aux intersections dans les municipalités, on peut demander, par résolution du conseil, que les signaux soient muets. À Vancouver Ouest et à Vancouver Nord, dans ma circonscription et la circonscription voisine, les municipalités ont demandé pendant longtemps à B.C. Rail, par résolution, de ne pas émettre de signaux sonores, parce que ceux-ci dérangeraient les gens des zones résidentielles adjacentes. Je serais curieux de savoir si vous avez déjà relevé des problèmes en ce sens.

Mme Wendy A Tadros: Je ne suis au courant d'aucune demande de signaux muets, mais je sais qu'il y a des endroits où l'on demande que le sifflet ne soit pas utilisé. Certaines collectivités ont demandé officiellement à ce qu'on n'utilise pas le sifflet de train dans leur collectivité ou à certaines heures.

M. Don Bell: Oui, c'est juste. Avez-vous constaté des problèmes à cet égard?

Mme Wendy A Tadros: Si nous avons relevé un problème, si une enquête nous permettait de faire le lien entre un accident et le fait qu'il n'y a pas de sifflet de train, nous en parlerions. Nous avons quelques enquêtes en cours sur des véhicules à des intersections et des piétons.

• (1225)

M. Don Bell: Avons-nous une comparaison avec les États-Unis, avec la FAA? À ma connaissance, lorsqu'il y a une catastrophe aérienne, la FAA est la première arrivée sur le terrain. Seriez-vous les premiers arrivés ou y a-t-il un organisme semblable au Canada? L'Office des transports du Canada, dont vous avez parlé, serait-il le pendant de la FAA?

Mme Wendy A Tadros: Non. Le pendant de la FAA serait Transports Canada.

Notre pendant serait le National Transportation Safety Board. Il y a des différences entre nous, mais son mandat est similaire au nôtre.

M. Don Bell: S'il survient un accident aérien au Canada ou aux États-Unis, y a-t-il, dans les faits, double emploi des organismes d'enquête?

Mme Wendy A Tadros: C'est l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, à l'annexe 13, qui détermine quel organisme d'enquête a la priorité.

Si vous voulez plus d'information à ce sujet, M. Stoss est assez au courant.

M. Don Bell: Je ne m'intéressais qu'à cet aspect.

C'est très bien. Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Storseth.

M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vais partager mon temps avec M. Norlock.

J'ai quelques questions. Elles ne visent pas un cas en particulier, mais s'il advenait que vous pouviez prouver qu'il y avait eu un problème dans le système ou un règlement, rédigeriez-vous un rapport provisoire pour le dire?

Mme Wendy A Tadros: Nous ne préparons pas de rapport provisoire, mais nous faisons des recommandations provisoires.

C'est ce que nous avons fait dans le contexte de l'enquête Morningstar. Nous avons fait des recommandations sur les vols hivernaux de Cessna 208. En mars, nous avons également fait des recommandations concernant les inspections de la gouverne de direction de certains Airbus.

M. Brian Storseth: Y a-t-il d'autres recommandations provisoires que vous avez faites récemment?

Mme Wendy A Tadros: Nous avons formulé une recommandation provisoire après notre enquête sur le *Ryan's Commandeur* concernant les exigences de stabilité des bateaux de pêche.

Ce sont nos plus récentes recommandations provisoires.

M. Brian Storseth: Comment les différences entre les divers systèmes de gestion de la sécurité dans les différents secteurs — maritime, aéronautique et ferroviaire — influencent-elles vos enquêtes?

Mme Wendy A Tadros: Les systèmes de gestion de la sécurité sont nouveaux depuis quelques années. La plupart des industries sont en train de les mettre en place. Nous surveillons la mise en place des systèmes de gestion de la sécurité. Si nous estimons que la mise en oeuvre ou la façon dont le système est utilisé quotidiennement posent problème, nous le signalons. Cela fait partie de l'ensemble des éléments que nous pouvons analyser en cours d'enquête, quel que soit le mode de transport.

M. Brian Storseth: Merci.

Le président: Monsieur Norlock.

M. Rick Norlock (Northumberland—Quinte West, PCC): Merci.

Je m'interroge surtout sur les relations nord-américaines en matière de transport et particulièrement, de transport ferroviaire. Nous avons entendu dire récemment, particulièrement par les médias, que certains déraillements ou autres problèmes pouvaient être dus au fait que l'entretien de notre système ferroviaire diffère quelque peu de celui des États-Unis. Vous êtes-vous penchés sur la façon dont nous gérons nos chemins de fer comparativement aux États-Unis, notamment sur la somme des services requis par kilomètre ou mille?

Mme Wendy A Tadros: Je ne suis pas certaine que nous ayons fait des comparaisons. Nous analysons l'entretien dans diverses enquêtes. Nous le faisons surtout lorsqu'il y a un problème de rails. Nous examinons alors les fiches d'entretien et les structures physiques qui étaient là, mais je ne suis au courant d'aucune comparaison en tant que telle.

L'êtes-vous, Nick?

M. Nick Stoss: Non. L'important dans nos enquêtes, c'est que nous tenions compte de ce facteur. Nous établissons les faits, puis nous vérifions les exigences réglementaires. Non seulement nous vérifions si les personnes savaient qu'elles existaient, mais nous évaluons si elles les appliquaient. Même si elles les appliquaient, si nous constatons un problème, nous pouvons remettre le règlement en question et formuler une recommandation. Nous évaluons donc toutes les justifications du réseau, y compris les règlements.

•(1230)

M. Rick Norlock: Étudiez-vous surtout les règlements, plutôt que d'aller voir ailleurs s'il y a une meilleure solution?

Mme Wendy A Tadros: Oui.

M. Rick Norlock: Vous limitez-vous aux paramètres d'un ensemble donné de règlements?

Mme Wendy A Tadros: Non, pas complètement. Par exemple, pour le transport ferroviaire, il y a des exigences transfrontalières liées au FRA. Il y a des comités du FRA qui déterminent certaines choses, dont les exigences applicables aux wagons-citernes. Nos règles sont intégrées et nous les analysons.

Le président: Monsieur Scott, allez-y.

L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.): Merci beaucoup.

Bienvenue.

Comme M. McGuinty, c'est la première fois que j'ai une telle occasion.

J'ai trois petites questions. D'abord, vous avez mentionné dans votre déclaration d'ouverture que vous aviez beaucoup d'expérience, et j'aimerais que vous mettiez cette expérience à profit pour nous aider. Dans votre exposé, vous avez dit que nous pourrions vous aider en permettant aux Canadiens de mieux comprendre ce que vous faites.

Donnez-nous un exemple concret (peut-être l'un de ceux que vous avez mentionnés) dans lequel votre mandat et vos méthodes ont été le plus fructueux et dites-nous pourquoi. Ensuite, donnez-nous un exemple où votre méthode n'a pas fonctionné et dites-nous pourquoi. Nous pourrions mieux comprendre, premièrement, ce que vous faites et pouvez faire et deuxièmement, ce que nous pourrions faire pour vous aider sur le plan de la politique publique pour remédier aux problèmes dans les cas où vos méthodes ne fonctionnent pas.

Mme Wendy A Tadros: Je pense qu'il n'y a aucune situation où nos méthodes ne fonctionnent pas. Il y a parfois des enquêtes qui sont plus difficiles que d'autres. Quelles que soient les difficultés, nous nous débrouillons pour faire notre travail. Nous arrivons à comprendre ce qui s'est passé et pourquoi.

Vous me demandez de vous décrire un cas exemplaire. Je pense que ce n'est pas le mot que vous avez utilisé, mais c'était l'idée. Je pense que la médaille d'or irait à notre enquête sur Swissair 111. L'enquête sur l'écrasement du Swissair 111 était très complexe, mais nos enquêteurs ont été tenaces et ont fait un travail exceptionnel.

L'hon. Andy Scott: Lorsque je vous ai demandé quand vos méthodes ne fonctionnaient pas, vous avez parlé des enquêtes et avez dit qu'il était parfois difficile de les mener. Je pensais davantage à l'observation de la loi. L'idée, c'est que de par vos enquêtes, vos recommandations et les réponses des autres à celles-ci, vous avez un rôle à jouer, parce que comme vous l'avez dit, vous diffusez votre réponse à leurs réponses pour que les gens comprennent bien qu'on les surveille. Je pensais davantage à l'application de la loi qu'aux enquêtes.

Mme Wendy A Tadros: Je pense que le tout premier enjeu est la sensibilisation du public à qui nous sommes et à ce que nous faisons. Nous prenons des mesures en ce sens. Lorsqu'on lit les journaux sur nos enquêtes, on voit parfois que les gens ne comprennent pas qui nous sommes et quel est notre rôle. Nous prenons des mesures tous les jours pour améliorer cette compréhension.

En ce qui concerne nos recommandations, nous avons un assez bon bilan de conformité, si l'on peut le dire ainsi, comme le montrent les mesures prises ou les changements effectués pour améliorer la sécurité en résultat de nos enquêtes. Je pense que notre bilan est très solide. Nous aimerions toujours aller un peu plus loin.

L'hon. Andy Scott: Pouvez-vous nous donner un exemple précis?

Mme Wendy A Tadros: De ce que nous voudrions?

L'hon. Andy Scott: Non, d'un cas précis. Vous avez parlé d'un cas où vous avez été satisfaits de l'enquête, des rapports, des réactions et probablement de tout le reste. Je vous le demandais dans aucun but précis, mais plutôt pour avoir un exemple concret de situation où les choses ne se sont pas déroulées aussi bien que vous l'auriez voulu, pour que nous puissions trouver des solutions afin que les choses aillent mieux la prochaine fois.

Mme Wendy A Tadros: Je vais vous donner un exemple. Le résultat s'est avéré positif en bout de ligne, mais le chemin n'a pas été facile. Cela concernait la stabilité des bateaux de pêche. Nous avons fait deux recommandations après l'accident du *Cap Rouge* au large de l'Île de Vancouver. Elles sont restées en suspens un bout de temps sans que rien ne soit fait. Nous avons rappelé les mêmes concepts sur la stabilité des bateaux de pêche dans l'enquête sur le *Ryan's Commander*, puis nous avons formulé une recommandation provisoire qui renvoyait à l'affaire du *Cap Rouge* et nous avons dit que nous voudrions que cette recommandation soit suivie, que des mesures provisoires soient prises pour accroître la stabilité des bateaux de pêche. C'est maintenant chose faite.

• (1235)

L'hon. Andy Scott: Combien de temps s'est-il écoulé?

Mme Wendy A Tadros: Deux ou trois ans, environ.

L'hon. Andy Scott: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard: J'ai une très courte question à propos des ponts à chevalets sur la côte ouest. Vous avez déjà parlé de la taille des trains, soit de leur longueur, du volume total qu'ils transportent et du nombre de moteurs qu'ils utilisent, mais êtes-vous satisfaits du résultat que les deux sociétés de chemin de fer, en particulier, ont obtenu aux inspections des ponts à chevalets et avez-vous une quelconque garantie que ces vieilles structures répondent aux besoins de sécurité du XXI^e siècle?

Mme Wendy A Tadros: Le problème que nous avons constaté à propos des ponts n'était pas nécessairement lié au fait que les trains sont plus longs et plus lourds, c'était une question d'entretien et elle s'est posée dans l'enquête McBride. Nous nous sommes penchés sur ce problème et avons dit clairement dans notre rapport, ainsi que dans nos communications avec les sociétés de chemin de fer et Transports Canada, ce qui devait être fait, à notre avis, pour améliorer les inspections et la tenue de dossiers. Les mesures voulues ont été prises.

L'hon. Charles Hubbard: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Monsieur le président, j'aimerais simplement mentionner, dans le cadre d'un recours au Règlement, que nous avons un autre sujet à l'ordre du jour, soit l'avis de motion que nous avons présenté jeudi dernier. Je voulais m'assurer d'avoir le temps de l'étudier aujourd'hui. Je vois que le temps s'écoule. Compte tenu que

nous avons complété le tour de table, je demande qu'on se penche sur cette question

[Traduction]

Le président: Monsieur McGuinty.

Une dernière question, puis nous nous occuperons de votre rappel au Règlement.

M. David McGuinty: J'aimerais revenir à une question que j'ai posée plus tôt, pour bien comprendre. Le gouvernement et votre ministre parlent ouvertement du processus de nomination aux conseils, agences et commissions fédérales. J'ai déjà posé la question, mais je n'ai pas bien compris la réponse. Il y a cinq personnes qui siègent au conseil d'administration du BST, n'est-ce pas? Combien y a-t-il de postes vacants en ce moment?

Le poste de président est vacant ou du moins y a-t-il un intérim...

Mme Wendy A Tadros: Je suis la présidente par intérim et je pense que ce poste va être comblé de façon permanente. Nous avons aussi un autre poste à combler.

M. David McGuinty: Le poste de la présidence a-t-il été annoncé officiellement?

Mme Wendy A Tadros: Oui, samedi dernier.

M. David McGuinty: Le BST ou le BCP a-t-il engagé une agence de recrutement pour interroger des candidats potentiels?

Mme Wendy A Tadros: C'est leur concours et non le nôtre. Je n'en ai donc pas entendu parler; ce n'est pas notre concours.

M. David McGuinty: Nous ne savons donc pas si un organisme externe a été engagé par le BCP? Le BST n'a-t-il pas retenu les services d'un organisme indépendant?

J'ai déjà dirigé une agence comme celle-là, et il n'était pas inhabituel, lorsqu'un bureau cherchait des membres du conseil d'administration, qu'il engage un chasseur de têtes local pour analyser les demandes et soumettre des options au GC, dans ce cas-là.

Mme Wendy A Tadros: Je ne peux pas vous le dire, monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Monsieur Kinsman?

Mme Wendy A Tadros: Ce n'est pas nous qui administrons ce processus, c'est le BCP et le CPM.

M. David McGuinty: Le BST n'a donc pas retenu les services...

Mme Wendy A Tadros: M. Kinsman vient de me rappeler que nous n'avions pas retenu les services d'un chasseur de têtes et que nous ne le ferions pas, parce que ce n'est pas notre concours.

M. David McGuinty: Très bien.

Merci beaucoup.

• (1240)

Le président: Je vais remercier nos témoins. Nous vous sommes reconnaissants de vos observations.

Nous avons d'autres affaires à régler, donc nous vous remercions beaucoup de votre présence et de votre exposé.

Mme Wendy A Tadros: Merci beaucoup.

Le président: Nous avons reçu un avis de motion de M. Carrier. Je vais lui demander de nous l'expliquer.

Au début, à tort ou à raison, lorsque je l'ai vu à l'ordre du jour de ce matin, j'ai cru qu'il s'agissait d'un avis de motion. Je n'ai aucune trace dans mes dossiers de l'avoir reçu, mais je veux que le comité l'examine. J'ai vérifié mes dossiers électroniques, mais je n'en ai pas trouvé trace, donc je ne sais pas si les autres députés l'ont reçu à l'avance. En tant que président, je ne me rappelle pas de l'avoir reçu la semaine dernière, mais j'invite les membres du comité à nous faire part de leur position.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: À ma connaissance, l'avis de motion était dans nos dossiers respectifs la semaine dernière, justement dans le but que nous puissions l'étudier aujourd'hui. C'est ce que j'avais convenu avec le greffier.

[Traduction]

Le président: Je voulais faire cette observation dès le départ. J'ai vérifié mes dossiers et je ne l'ai pas, mais encore une fois, je pense que le comité devrait se prononcer à ce sujet.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Très franchement, le seul problème que j'ai, c'est que je n'ai pas reçu d'avis. Je ne l'ai pas reçu la semaine dernière. J'ai aussi vérifié mes dossiers et je n'ai rien trouvé. Je demande que nous recevions un avis convenable, pour que je puisse au moins avoir l'occasion d'en discuter avec le ministre, puisque cette motion l'inclut.

Bien sûr, l'autre point, c'est que cela crée un précédent très risqué, puisque le comité demande un genre de surveillance de la réglementation. En tant que législateurs, nous ne nous occupons pas uniquement des lois, mais aussi des règlements, et, très franchement, habituellement nous demandons à des spécialistes de donner leur avis. Les règlements sont essentiellement fondés sur des rapports de spécialistes et non sur des décisions prises par les législateurs.

À cause de sa nature et parce que cet avis de motion crée un précédent, d'après ce que je comprends d'un courriel rapide au ministère, c'est que cela ne s'est encore jamais fait.

L'hon. Charles Hubbard: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Je crois que nous débattons, mais je n'en suis pas sûr. Normalement un avis de motion est adressé au greffier qui le présente aux membres du comité. Je ne crois pas que ce soit à un des députés de le remettre aux autres.

Quand le greffier a-t-il reçu cet avis de motion?

Le greffier du comité (M. Georges Etoka): La semaine dernière.

L'hon. Charles Hubbard: Quand ce document a-t-il été distribué aux membres du comité?

Le greffier: J'essaie de vérifier auprès de mon assistante, mais je n'arrive pas à la joindre. Je vais lui demander ce qu'elle a fait à ce sujet.

L'hon. Charles Hubbard: Cet avis de motion est donc sur la table, n'est-ce pas, monsieur le président?

Le président: Je l'ai mis sur la table simplement parce que je n'ai pas de dossier indiquant que je l'ai reçu. En fait, lorsque je l'ai vu ce matin à l'ordre du jour, j'ai pensé que c'était la convocation pour la prochaine séance. On me dit que certains ont reçu des avis, d'autres non. J'attends des observations de la part du comité.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Mario Laframboise: M. Scott l'a reçu.

[Traduction]

L'hon. Andy Scott: Oui, je l'ai reçu la semaine dernière et je suis prêt à en débattre aujourd'hui.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Je l'ai. Je suis prêt à en débattre et j'appuie cette motion. Elle cadre parfaitement avec la décision prise par le Comité des transports l'automne dernier — à l'unanimité, ce qui doit être souligné. Nous ne faisons que réitérer les inquiétudes que nous avions l'automne dernier. Je crois que M. Carrier présente une motion parfaitement légitime sur laquelle nous devrions voter aujourd'hui.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je me demande si les autres membres du comité ont reçu avis de cette motion. Monsieur Hubbard, avez-vous reçu un avis convenable?

Ce n'est pas mon cas et pour commencer, je trouve que cet avis de motion laisse à désirer.

Deuxièmement, à propos de l'unanimité, au moins trois membres se sont abstenus la dernière fois, ce qui crée un précédent.

Je tiens à l'examiner et je veux parler au ministère avant que l'on procède au vote, car très franchement, je n'ai pas été avisé comme il le fallait et c'est là le problème.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: L'avis a été déposé conformément aux règlements du comité. Vous l'avez reçu, il a été déposé ici. J'en ai eu une copie. Vous en aviez aussi une copie sur vos bureaux. Si vous ne l'avez pas pris, ce n'est pas notre problème. Il faut respecter le fait qu'il a été déposé dans les délais et conformément aux règlements du comité. J'espère, monsieur le président, que nous en discuterons aujourd'hui.

Si cette motion pose problème au secrétaire parlementaire, qu'il vote contre; ce n'est pas plus grave que cela. Il faut toutefois que nous en discutons aujourd'hui, conformément aux règlements.

• (1245)

[Traduction]

Le président: Je crois que la seule difficulté, c'est que j'ai demandé à mes collègues à ma droite et aucun ne l'a reçu, y compris moi-même. Cela me préoccupe, tout comme le président du comité. Je n'ai pas d'avis électronique, ce que nous recevons habituellement.

Je propose que nous reportions tout ceci à jeudi pour tenir un vote et nous pourrions alors nous en occuper comme premier point à l'ordre du jour.

Des objections ont été formulées à savoir que des avis n'ont pas été donnés et je demande au comité ce qu'il en pense.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Monsieur le président, la motion ne porte pas sur quelque chose de nouveau ou de tout à fait inapproprié qui nous arrive de nulle part. Elle vise simplement à reconduire une motion que nous avons déjà acceptée ici à l'unanimité, tous partis confondus. C'est la même motion que nous présentons à nouveau. Il n'y a donc pas de problème de légitimité à recevoir la motion. Ce n'est pas un tout nouveau sujet. Certains ne l'ont peut-être pas lue à l'avance, mais elle vise simplement à en reconduire une autre. Le but était justement que cette motion soit adoptée au cours de la législature actuelle, plutôt que de devoir se référer à une motion de la législature précédente. La motion vise simplement à reconduire ce qui avait déjà été adopté à l'unanimité.

Je ne vois pas le problème particulier que M. Jean invoque. Si nous sommes d'accord pour l'étudier et voter aujourd'hui, à mon avis, ce serait plus simple que de reprendre la discussion jeudi prochain.

[Traduction]

Le président: Ma seule observation, c'est que c'est tout nouveau pour moi en tant que président et que personnellement, je n'ai pas reçu cet avis.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je demande une décision de la part de la présidence. Ce n'est pas un avis convenable et je n'accepte pas, en ma qualité de membre du comité, qu'on le déclare recevable. Je n'en n'ai pas reçu avis et je crois qu'une motion aussi importante que celle-ci devrait...

Avec tout le respect que je dois à M. Carrier, le fait est que je n'ai pas reçu l'avis et que personne d'autre ne l'a reçu, y compris le président. C'est un avis insuffisant. Nous avons reçu l'avis aujourd'hui, si bien que je peux commencer à travailler dessus. Je pense que tous les membres du comité comprennent que nous faisons du travail de ce côté de la Chambre et j'ai besoin de le faire pour évaluer l'importance de cette motion.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, je regrette encore une fois, mais il y a des procédures à respecter. C'est le greffier qui doit remettre la motion. Si le greffier dit qu'il l'a déposée et que vous ne l'avez pas reçue, il ne vous appartient de juger si vous l'avez reçue ou non. Il y a ici une personne chargée de recevoir la motion et de la déposer. Or, si vous ne l'avez pas prise, ni l'un ni l'autre, cela ne me pose pas de problème. Cependant, nos règlements stipule que l'avis de motion doit être déposé devant le comité dans un délai prescrit. Selon moi, tout a été respecté. Si des gens ont laissé passer le document et qu'on ne se préoccupe pas de cette question maintenant, cette situation pourrait se reproduire. Il y en aura toujours un qui dira qu'il n'a pas lu la motion et on devra en reporter l'étude à une réunion ultérieure. Le système n'est pas fait ainsi. Il appartient au greffier, s'il reçoit une motion, de la déposer. Par la suite, si les gens ne l'ont pas prise, c'est leur affaire. Ils n'ont qu'à voter contre la motion.

[Traduction]

Le président: Il semble ironique que tous les députés de ce côté ne soient pas allés le chercher ou ne l'aient pas reçu. Je pense que c'est une observation assez juste. Je ne crois pas que nous soyons à ce point irresponsables pour laisser un document qui nous était adressé, mais je le dis quand même.

Monsieur Fast.

M. Ed Fast: M. Laframboise a raison. Il a distribué cette motion à la dernière séance, car je sais que je l'aie au dossier. Le problème, c'est qu'elle n'a pas été formalisée. Ce n'est qu'en arrivant à la séance que j'ai appris qu'elle allait être à l'ordre du jour.

Je suis vraiment encouragé par les travaux de ce comité, tout simplement parce que je ne vois pas de mesquinerie contrairement à ce que j'ai pu observer dans mon autre comité. Pour préserver cette bonne volonté, donnez-nous la possibilité de consulter le ministre avant de nous pencher sur cette motion. Il se peut que nous soyons d'accord avec cette motion, ce qui renforcerait la cause de M. Carrier.

Accessoirement, est-il habituel de souligner des mots dans des motions? Je veux simplement une explication pour ma gouverne. Serait-ce souligné dans un rapport à la Chambre? Je ne cherche pas à être tatillon, je ne suis tout simplement pas sûr que ce soit convenable.

M. Laframboise a raison. Cette motion a été distribuée à la dernière séance, si bien que ce n'est pas comme s'il avait agi sournoisement. C'était dans mon dossier, mais nous n'en n'avons jamais reçu avis officiel, je le dis simplement aux fins de compte rendu.

• (1250)

Le président: Monsieur Scott.

L'hon. Andy Scott: Ce n'est pas inhabituel. En fait, il arrive probablement souvent qu'une fois l'avis donné, le député qui en est l'auteur peut donner y suite à n'importe quel moment.

Le problème, c'est qu'il faut donner à chacun suffisamment de temps pour se préparer. Une fois cela fait — et personnellement il m'est arrivé de ne rien faire au sujet d'avis pendant des semaines — c'est dans le système, l'avis a été donné et les obligations ont été remplies puisque l'avis a été donné aux collègues. En réalité, c'est que parce qu'il l'a donné, il n'y a pas eu formalisation, comme M. Fast l'a si bien dit; il n'existe pas de processus formalisant le fait que cela va paraître à l'ordre du jour d'aujourd'hui.

L'avis a été donné selon les règles, et il peut y donner suite n'importe quand. Il peut le faire jeudi prochain; il peut le faire en septembre. C'est dans le système, l'avis a été donné et vous savez que cela va faire l'objet d'un débat. La seule obligation de la part des collègues, c'est qu'ils doivent être préparés au moment où cela va se produire. Ce que je veux dire, c'est que cela ne va pas être plus formel que cela à l'avenir.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Monsieur le président, je répondrais en disant que nous avons la preuve que d'autres membres du comité n'ont jamais vu cet avis de motion avant ce matin. Si M. Laframboise a distribué la motion, j'en ai certainement copie dans mon dossier, mais je ne sais pas si elle a été formellement remise au greffier.

M. Carrier peut confirmer qu'elle a été remise au greffier à ce moment-là.

M. Brian Jean: Même le président n'a pas reçu cet avis de motion. Tout me paraît vraiment évident.

Désolé de parler alors que ce n'est pas mon tour, monsieur le président. Je vais céder la parole à M. Julian.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, M. Carrier a distribué l'avis de motion de deux façons. Il l'a remis au greffier. Il a également été distribué jeudi dernier et mon collègue m'a transmis la motion. Il est très clair qu'un membre de notre comité a déposé, comme il le fallait, une motion il y a cinq jours.

Il est temps de débattre, de discuter, d'adopter ou de rejeter cette motion. Je ne pense pas qu'il faille encore retarder les choses en matière de procédure. Ce député a essayé de transmettre cet avis de motion à tous les membres du comité selon deux méthodes. Je pense qu'il a fait preuve de diligence raisonnable et honnête et aucun délai ne devrait être imposé. Nous devrions procéder au vote de la motion elle-même.

Le président: Y a-t-il d'autres observations?

Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: Je ne pense pas que cette responsabilité revienne au député qui propose la motion. Si je comprends les règles relatives à la distribution de l'avis de motion par le personnel du greffier, je pense que c'est au membre du comité qu'il revient de présenter effectivement la motion au greffier. Une fois cela fait, l'avis est en bonne et due forme, n'est-ce pas?

Le président: On me dit que oui, mais les membres du comité doivent en avoir copie. Je dirais de nouveau au comité que je n'ai aucune trace de ce document, électroniquement ou sur papier.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je demande simplement 48 heures. Nous nous réunissons dans deux jours, ou dans cinq?

Je demande deux jours. M. Julian, bien sûr, a bénéficié du même genre de considération au sujet d'un autre avis de motion qui avait été présenté de la même façon, nous demandons simplement deux jours.

Avec tout le respect que je vous dois, je crois que c'est un précédent grave que nous essayons d'établir aujourd'hui. Avant tout, ne considérez-vous pas qu'en tant que députés, il faut bien comprendre ce qui va se passer avant d'adopter une motion comme celle-ci? Ne pensez-vous pas que nous ayons peut-être quelque chose à dire? Nous savons qu'un report de deux jours ne va rien nous coûter.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Monsieur le président, on vous demande un précédent tout à fait déraisonnable. J'ai remis la motion mercredi de la semaine dernière au greffier afin qu'il la distribue à la réunion du comité de jeudi dernier. Par conséquent, le temps s'est écoulé depuis le dépôt de la motion; cela a été fait selon les règles. M. Fast a d'ailleurs admis l'avoir eu dans son dossier jeudi dernier. Je pense que c'est une preuve et que la plupart l'ont reçue. Je ne vois pas pourquoi on ajouterait un délai additionnel de deux jours pour faire l'étude d'une motion qui a été présentée conformément aux règlements du comité et qui n'a rien de révolutionnaire. Je ne vois pas pourquoi nous accepterions un délai supplémentaire, étant donné que toutes les règles ont été respectées. Alors, je demande que l'on vote sur la recevabilité de la motion aujourd'hui. On peut voter là-dessus, si on est prêts à voter tout de suite, et discuter de la motion.

•(1255)

[Traduction]

Le président: Eh bien, il n'y a pas d'autres observations de la part des membres du comité.

Pardon?

M. Brian Jean: M. Fast posait une question.

J'ai demandé une décision de la présidence à savoir que ce soit le premier point à régler, bien sûr.

Le président: Effectivement, il a été proposé de reporter l'examen de cet avis de motion dans deux jours.

Je demande au comité s'il veut bien envisager de l'examiner jeudi; ce sera alors le premier point à l'ordre du jour de jeudi. Je vous demande de lever la main. J'imagine que c'est ce que je dois faire.

L'hon. Andy Scott: Je m'en remettrais à l'auteur de la motion. Il a tout fait. La demande devrait provenir de lui et j'ai l'impression qu'il considère avoir fait tout ce qu'il est censé faire. Nous aimerions donc aller de l'avant.

Je m'en remettrais à M. Carrier.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Autant que je sache, un avis convenable ne consiste pas uniquement à donner avis au greffier, mais à donner avis aux membres du comité également.

Je n'en sais rien. M. Fast a dit qu'il en avait copie dans son dossier, mais il ne se souvient de rien à propos de la motion elle-même. Si l'avis a été distribué, je pense qu'il l'a été à certains députés. Je ne l'ai pas à mon dossier et, comme vous pouvez le voir, j'en ai un assez complet.

Il ne s'agit pas uniquement de remettre l'avis au greffier. Le greffier a l'obligation de donner un avis de 48 heures aux membres du comité à propos de n'importe quelle motion. Cela n'a rien à voir avec le greffier. L'irrégularité, selon moi, se situe au niveau des membres.

Il ne s'agit pas de savoir si oui ou non M. Carrier a fait quelque chose de bien ou de mal, mais de savoir si oui ou non l'avis donné est convenable. Je n'ai pas eu un avis convenable.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, la motion a été déposée, elle a été proposée et appuyée. Je demande le vote.

M. Brian Jean: Je demande une décision du président, pour commencer.

Le président: On me dit que je ne peux pas juger cet avis de motion irrecevable, d'après les membres du comité qui ont reconnu qu'ils l'ont reçu. J'ai demandé au comité d'envisager de le reporter à jeudi et ils ont refusé.

M. Brian Jean: Devrons-nous toujours voter à ce sujet, monsieur le président?

Le président: Il n'est pas nécessaire d'en arriver à un vote. On l'a demandé à la personne qui l'a présenté.

Cela étant dit, je demande le vote. La motion a été présentée.

M. Ed Fast: De quelle motion parlons-nous? J'avais compris qu'il s'agissait d'un report de deux jours. C'est la motion initiale dont nous avons parlé.

Le président: La motion porte essentiellement que le comité demande au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités d'être avisé et consulté par les fonctionnaires du ministère...

M. Ed Fast: Pas de problème, monsieur le président, tant que je comprends ce que vous voulez dire.

Le président: D'accord.

(La motion est adoptée. [Voir le Procès-verbal])

M. Peter Julian: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: J'ai un dernier point à l'ordre du jour. J'ai présenté une liste d'environ 14 témoins pour qu'ils viennent nous parler de la sécurité du transport aérien, maritime et ferroviaire. J'aimerais savoir quels témoins vont comparaître jeudi.

Le président: Nous avons convoqué des représentants du ministère au sujet de la sécurité. Je ne pense pas que le projet de loi nécessite en ce moment la convocation de témoins, n'est-ce pas?

Nous ne sommes pas saisis d'un projet de loi.

M. Peter Julian: Non, mais nous avons décidé de nous attaquer, en tant que comité, aux questions de sécurité maritime, aérienne et ferroviaire. Nous avons fourni une liste de témoins au greffier et aucun de ces témoins n'a été appelé ou contacté par le greffier.

●(1300)

Le président: C'était le premier exposé que nous avons eu sur la question. Jeudi, nous recevons les représentants du ministère, puis nous avertirons les gens quant aux disponibilités. Nous allons poursuivre le débat jusqu'à ce que nous ayons de leurs nouvelles.

M. Peter Julian: La semaine prochaine, mardi et jeudi, nous aurons les témoins que nous avons...

Le président: J'imagine, à moins que quelque chose d'autre ne se produise dans l'intervalle, mais je ne l'envisage pas pour l'instant.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Le président: D'accord.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.