



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 018 • 2<sup>e</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mardi 1<sup>er</sup> avril 2008**

**Président**

**M. Mervin 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 1<sup>er</sup> avril 2008

• (1110)

[Traduction]

**Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Bonjour et bienvenue à la 18<sup>e</sup> séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, qui reprend, en conformité avec le paragraphe 108(2) du Règlement, l'étude sur la sécurité ferroviaire au Canada.

Nous accueillons aujourd'hui M. Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, et M. Luc Bourdon, directeur général, Sécurité ferroviaire, tous deux du ministère des Transports.

Bonjour et merci d'être parmi nous. Je crois que vous connaissez la façon de procéder. Nous vous demandons de présenter un bref exposé, puis nous passerons aux questions.

Monsieur Grégoire.

**M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports):** Monsieur le président, nous serons brefs cette fois-ci.

Je suis heureux d'être ici aujourd'hui pour discuter des mesures prises par Transports Canada concernant le rapport du Comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Je suis accompagné de M. Luc Bourdon, directeur général, Sécurité ferroviaire.

[Français]

Transports Canada appuie, de façon générale, les recommandations formulées dans le rapport d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Nous prenons le rapport au sérieux, et des mesures décisives fondées sur les recommandations du rapport sont prises afin d'accroître la sécurité ferroviaire au Canada.

[Traduction]

Une recommandation clé du rapport était de revitaliser le processus de consultation sur la sécurité ferroviaire. Le ministre a déjà fait les premiers pas pour mettre en oeuvre cette réalisation importante en donnant un mandat au nouveau conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire.

Ce conseil sera essentiel pour maintenir une relation solide et productive entre Transports Canada et ses intervenants lors de l'élaboration d'orientations futures en matière de sécurité ferroviaire et d'établissement de règles, de réglementation, de politique et d'autres questions stratégiques. Le mandat du conseil consultatif a déjà été rédigé, et nous vous en présentons une copie aujourd'hui.

Les membres du conseil seront bientôt connus; celui-ci regroupera des représentants de Transports Canada, de l'industrie, des expéditeurs, des fournisseurs, d'autres ordres de gouvernement, des syndicats et du public. Le conseil consultatif tiendra sa première réunion le 2 mai 2008, à Ottawa.

Le ministre a aussi demandé à un comité directeur conjoint de Transports Canada et de l'industrie d'élaborer un plan d'action afin de traiter les recommandations du comité d'examen. Le comité

directeur, qui s'est déjà réuni trois fois, est dirigé conjointement par moi-même et par M. Cliff Mackay, président et directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada. Les autres membres du comité sont Luc Bourdon et Mike Lowenger, vice-président, Exploitation et Affaires réglementaires de l'Association des chemins de fer du Canada. Les services de secrétariat du comité sont fournis par Transports Canada.

[Français]

Puisque plusieurs des recommandations du comité d'examen sont des recommandations générales qui ne visent pas des stratégies particulières, le comité directeur chargera des groupes de travail d'analyser les recommandations et de déterminer la meilleure façon de les mettre en oeuvre. Certaines des recommandations visent particulièrement Transports Canada, d'autres visent l'industrie, alors que d'autres visent à la fois Transports Canada et l'industrie. Le développement d'un plan d'action sera une priorité pour nous au cours des prochains mois.

Plusieurs recommandations exigent également que des modifications législatives soient apportées. Nous nous engageons à ce que les propositions de modifications législatives nécessaires franchissent rapidement les étapes pour considération par le Cabinet cette année. Pour cette raison, nous espérons recevoir votre propre rapport et toutes recommandations que vous souhaiteriez suggérer avant l'été, si possible. Nous pourrions alors en tenir compte dans la préparation des propositions de modifications législatives que nous sommes en train de faire.

[Traduction]

J'aimerais mentionner brièvement deux questions d'intérêt particulier apparaissant dans le rapport du comité d'examen, soit le système de gestion de la sécurité et le programme de surveillance réglementaire de Transports Canada.

Les exigences en matière de système de gestion de la sécurité ont été ajoutées à la Loi sur la sécurité ferroviaire en 1999, et le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire est entré en vigueur le 31 mars 2001, il y a exactement sept ans. Le programme de système de gestion de la sécurité a été élaboré par l'administration centrale de Transports Canada, et chacune des cinq régions du ministère s'est vue doter de deux personnes supplémentaires pour assurer la prestation du programme dans leur région respective.

La mise en oeuvre du Règlement sur le système de gestion de la sécurité est complémentaire au programme de surveillance réglementaire de Transports Canada. De plus, un modèle intégré de surveillance de la sécurité ferroviaire axé sur le risque est actuellement mis en oeuvre et offre de grandes possibilités pour l'établissement des priorités réglementaires et la coordination des activités de surveillance de la sécurité.

[Français]

Depuis la mise en oeuvre du système de gestion de la sécurité, Transports Canada a continué à améliorer sa surveillance du système. Nous avons poursuivi la transition des vérifications globales aux vérifications ciblées des compagnies. Nous avons commencé à intégrer les vérifications des compagnies nationales à l'échelle des régions de Transports Canada et nous utilisons une approche de planification opérationnelle fondée sur les risques pour déterminer nos priorités. De plus, Transports Canada continue à travailler avec les exploitants de compagnies ferroviaires pour améliorer la conformité au Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire.

Transports Canada appuie la recommandation du comité d'examen d'élaborer des outils supplémentaires pour aider les compagnies ferroviaires à mesurer leurs progrès en matière de mise en oeuvre du système de gestion de la sécurité.

• (1115)

[Traduction]

Il est important de souligner que les recommandations du comité ne vont pas à l'encontre du programme de surveillance réglementaire de Transports Canada. Par exemple, le ministère dispose d'un programme de surveillance robuste qui lui permet d'inspecter l'infrastructure, le matériel et les opérations des compagnies ferroviaires afin de vérifier la conformité aux règles et règlements établis.

Les inspections constituent toujours une composante importante de la surveillance réglementaire exercée par Transports Canada, et elles sont entièrement compatibles avec les vérifications exigées en vertu du Règlement sur le système de gestion de la sécurité. Par exemple, les résultats des vérifications peuvent nous aider à déterminer où nous devons axer nos activités d'inspection.

[Français]

De plus, les inspecteurs de Transports Canada peuvent émettre des avis assortis d'un ordre qui prescrivent une mesure particulière à prendre par une compagnie de chemin de fer pour contrer une menace immédiate à la sécurité. Transports Canada dispose également d'une gamme d'outils d'application de la loi, notamment des poursuites, et il prend immédiatement des mesures d'application lorsqu'il relève une non-conformité aux règles et aux règlements existants.

[Traduction]

Merci de m'avoir écouté. Nous serons ravis de répondre à vos questions, si vous en avez.

**Le président:** Merci. Je suis certain que nous en aurons quelques-unes.

Monsieur Bell.

**M. Don Bell (North Vancouver, Lib.):** Merci, monsieur Grégoire.

J'ai quelques questions qui ont trait à l'exposé de M. Lewis. Lui et son comité ont présenté cinq recommandations sur des questions de gouvernance, et elles traitent toutes des incohérences régionales. Plus particulièrement, il a dit que la région de l'Atlantique avait adopté la meilleure approche sur le terrain et que c'était elle qui avait le mieux compris la culture de sécurité et les systèmes de gestion de la sécurité. Je me demande si vous avez relevé les mêmes incohérences d'une région à l'autre du Canada et comment vous allez donner suite à ces recommandations et régler ces incohérences.

**M. Marc Grégoire:** Je vais laisser à Luc le soin de répondre à cette question.

Nous avons un programme d'assurance de la qualité pour garantir une certaine cohérence entre les régions, mais les êtres humains étant ce qu'ils sont, des différences sont inévitables.

Je vais demander à Luc de vous donner une réponse plus précise.

**M. Don Bell:** Luc, je vais poser une autre question que vous pouvez intégrer à la première.

Lorsque nous avons examiné les rapports qui nous ont été présentés, nous avons remarqué — et c'est en partie la raison pour laquelle le comité a entrepris son étude — le nombre de déraillements et d'incidents ferroviaires qui se sont produits, en particulier en Colombie-Britannique. Ces incidents se produisent partout au Canada, mais ils ont grimpé en flèche en Colombie-Britannique après la prise de contrôle de BC Rail par le CN. Dans le rapport, on a laissé entendre qu'ils ne s'étaient pas rendu compte — je crois que c'est ce que M. Lewis a dit — des difficultés que comporte l'exploitation d'un chemin de fer en terrains montagneux. J'ai entendu qu'ils utilisaient ce qu'ils appellent les instructions générales d'exploitation pour terrains en pente douce en Colombie-Britannique, ce qui soulève encore une fois la question de l'incohérence entre les régions.

Pouvez-vous faire des commentaires à ce sujet?

**M. Luc Bourdon (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports):** Je vais d'abord répondre à votre première question.

Malheureusement, le rapport ne mentionne pas le plan stratégique mis au point par la direction de la sécurité ferroviaire du ministère des Transports en 2005. Je ne sais pas pourquoi, puisqu'il avait été présenté au comité d'examen.

Nous avons effectué certains travaux avant de dresser ce plan stratégique en 2005, et l'une des choses que nous avons faites avec l'industrie et le syndicat a été une évaluation environnementale afin d'essayer de cerner nos lacunes, pour que notre plan ne porte pas seulement sur la sécurité ferroviaire, mais qu'il nous permette aussi de corriger nos problèmes internes.

Le problème numéro un que tout le monde avait relevé, c'était l'incohérence entre toutes les régions. On a noté aussi, à ce moment-là, l'intégration défailante de notre programme, l'absence de données et la résistance au changement au sein même de notre organisation.

Nous avons donc dressé notre plan. Avant de vous en parler plus en détail, je dois dire que notre plan a été présenté aux compagnies ferroviaires. L'Association des chemins de fer du Canada nous avait invités à présenter notre plan à tous ses membres, et c'est ce que nous avons fait. Par la suite, certaines compagnies nous ont demandé de présenter des exposés à leur propre équipe de gestion, et chaque année depuis ce temps — je crois que c'était le 2 octobre 2006 et le 14 mai 2007 — l'association m'invite à faire le point sur notre plan.

Dans le cadre de ce plan, nous avons mis en oeuvre un système de gestion de la sécurité pour améliorer la sécurité ferroviaire et assurer une plus grande cohérence. Ce système prévoit une série de procédures que nous élaborons et que nous intégrons aux processus d'affaires, afin d'uniformiser tout ce que nous faisons.

Nous avons créé un conseil de sécurité au sein duquel toutes les régions et l'administration centrale sont représentées. Nous approuvons chacun de ces processus d'affaires pour qu'ils soient bien compris et suivis par tout le monde. Nous en avons plus de 70 à faire; nous en avons fait probablement le tiers. C'est l'un des outils que nous avons mis au point pour corriger les incohérences, pour uniformiser notre pratique.

Nous avons aussi intégré tous nos programmes dans le SGS. Nous ne parlons même plus de vérifications du système de gestion de la sécurité; nous parlons maintenant de vérifications intégrées. Le SGS est devenu, depuis 2005, la pierre angulaire de notre programme. Même si le rapport recommande que nous fassions cela, nous l'avons déjà fait et nous y travaillons à l'heure actuelle.

Il ne fait aucun doute que la mise en oeuvre du SGS rencontre une certaine résistance au sein même de notre organisation, et nous sommes les premiers à l'admettre; les compagnies ferroviaires vont probablement l'admettre aussi. Les gens qui effectuaient les vérifications d'inspection sont beaucoup plus rigoureux; ils prennent davantage leur temps. Il faut un certain temps pour amener tout le monde à faire des vérifications, mais la situation s'améliore.

Pour vous donner un exemple, l'an dernier nous avons effectué 131 vérifications complètes, sept vérifications de haut niveau et plus de 2 000 inspections.

Il y a donc une amélioration. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question au sujet de la cohérence, mais nous y travaillons vraiment.

• (1120)

**M. Don Bell:** Cela nous ramène, je présume, aux problèmes que l'on connaît en Colombie-Britannique.

**M. Luc Bourdon:** En Colombie-Britannique, nous avons ajouté trois inspecteurs de plus pour couvrir le territoire de BC Rail, lorsque le CN en a pris le contrôle.

**M. Don Bell:** Lorsqu'ils ont témoigné devant nous, les travailleurs des chemins de fer ont parlé des problèmes liés à la gestion de la fatigue. Il semble que les compagnies ferroviaires aient été réticentes à le reconnaître, faisant preuve de peu de collaboration à cet égard.

Les accidents qui se sont produits aux États-Unis, la collision frontale de Hinton — la plus importante, je crois — étaient liés à la gestion de la fatigue... Pouvez-vous me dire ce que vous recommandez pour remédier à cela? Comment régleriez-vous ce problème?

**M. Luc Bourdon:** Nous avons examiné la règle travail-repos avec l'industrie en 2003-2004 pour mettre une nouvelle règle en place en 2005. C'est beaucoup mieux que ce qu'on avait auparavant, mais il y a encore place à améliorations pour ce qui est de l'appel des remplaçants. Le problème ne se pose pas vraiment lorsqu'ils sont à bord du train; c'est ce qui se passe avant — le repos, et le repos après; c'est ce qu'il faut probablement corriger.

**M. Don Bell:** Cela a une incidence sur ce qui se produit lorsqu'ils sont à bord du train.

**M. Luc Bourdon:** Oui; malheureusement, les choses se produisent lorsqu'ils sont là. Je sais toutefois que le BST se penche aussi sur cette question, alors nous allons devoir examiner à nouveau les règles travail-repos.

**M. Don Bell:** Ai-je encore du temps?

**Le président:** Vous avez une demi-minute.

**M. Don Bell:** Merci.

Le troisième aspect qui a été abordé, lors des témoignages que nous avons entendus et dans le rapport, portait sur les comparaisons,

l'exactitude des données ou la base de données qui était utilisée pour établir des comparaisons entre le système américain et le système canadien.

Je me demande ce que vous allez faire pour améliorer ce système afin d'assurer une cohérence non seulement entre les diverses régions du Canada, mais aussi entre les États-Unis et le Canada lorsque les trains circulent dans les deux sens.

Je me demande — et j'aimerais vous entendre là-dessus — si nous pouvons prendre le meilleur des deux mondes. Au lieu d'adopter le système américain parce que ce serait plus facile, nous devrions prendre la norme canadienne si elle est supérieure et adopter la norme américaine dans le cas où elle serait supérieure.

Seriez-vous d'accord sur ce point?

**M. Luc Bourdon:** Dans son rapport, le comité d'examen a clairement indiqué, je crois, qu'il valait mieux avoir plus de données que moins de données. Comme vous l'avez probablement vu dans le rapport, les accidents devant être signalés à la FRA correspondent à environ 8 ou 9 p. 100 de tous les accidents à signaler au BST. Je crois que le système que nous avons maintenant nous donne beaucoup plus d'information que le système américain. Alors, pour ce qui est d'avoir le meilleur des deux mondes... C'est peut-être ce que nous avons maintenant. Cela ne veut pas dire que le système ne peut pas être amélioré et, dans le cadre du processus de consultation que nous avons mis en place pour faire suite à la recommandation du comité d'examen, une équipe examinera la question de la cueillette de données avec des représentants de l'industrie, du gouvernement et du BST, pour voir si nous pouvons améliorer les choses, si nous pouvons élargir le système. Cette question sera donc réglée.

• (1125)

**Le président:** Monsieur Grégoire.

**M. Marc Grégoire:** J'aimerais ajouter une chose.

Luc a parlé d'une équipe. Il s'agit d'un groupe de travail qui relèvera du comité directeur que j'ai décrit. Puisque c'est le BST, le Bureau de la sécurité des transports, qui recueille la plupart des données sur la sécurité au Canada, nous devons évidemment nous entretenir avec cet organisme pour voir s'il veut en recueillir davantage et, sinon, qui devrait le faire. Nous ne voulons certainement pas que les données soient recueillies à la fois par le BST et Transports Canada.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Merci, monsieur le président.

Monsieur Grégoire, cela m'inquiète. Je n'étais déjà pas chaud à l'idée d'un système de gestion de la sécurité dans le domaine de l'aviation...

**M. Marc Grégoire:** Vous l'avez soutenu.

**M. Mario Laframboise:** Oui, parce que vous avez réussi à nous convaincre en faisant valoir, entre autres, que ce système fonctionnait dans le milieu ferroviaire. Il faut maintenant que je fasse confiance à M. Lewis, vous l'avez choisi. Tout le monde pensait que c'était un expert. C'est du moins ce que pensaient les conservateurs.

Dans le texte de la présentation qu'il a transmis au comité, il disait ce qui suit au sujet des systèmes de gestion de la sécurité:

Personne n'a vraiment réussi à :

expliquer aux employés la façon dont un SGS est censé fonctionner;

à assurer le fonctionnement des SGS pour les intéressés.

De même, TC n'a pas réussi à maximiser cette nouvelle approche en raison d'une mise en oeuvre manquant d'uniformité entre les diverses régions de TC et faute de ressources suffisantes.

Entre ces mots et le constat de l'échec des SGS, il n'y a qu'un pas. Quoi qu'il en soit, d'après les données du BST, le nombre de déraillements en voie principale en 2007 est supérieur à celui de 2006. Les déraillements en voie principale sont les plus importants et ceux qui causent le plus de dommages. C'est ce qui est dit dans le rapport.

Je veux bien vous suivre, mais vous me dites aujourd'hui que le Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire va régler la situation.

**M. Marc Grégoire:** Le conseil consultatif ne va pas régler les problèmes des SGS. Il a été établi pour qu'il y ait un canal de communication ouvert avec toutes les parties en cause. Les SGS représentent un changement de culture profond dans l'industrie et nécessitent...

**M. Mario Laframboise:** Mais ils sont en place depuis 2001.

**M. Marc Grégoire:** Oui, et de toute évidence, ça va prendre encore plusieurs années, comme on l'a constaté. Il y a plusieurs années, on a fait certains audits de compagnies de chemin de fer. On a observé à l'époque que le changement de culture n'était pas encore fait.

Luc vous a dit qu'il y a encore de la résistance chez nos employés aussi. C'est un grand changement. Comme je l'ai expliqué à plusieurs reprises au comité, que ce soit dans le transport aérien, maritime ou ferroviaire, on est profondément convaincu qu'à long terme, la mise en oeuvre des SGS améliorera le niveau de sécurité au Canada. Le panel fait de nouveau cette constatation.

Est-ce que tout va bien dans l'application des SGS? Non. Est-ce qu'il y a des problèmes? Oui, vous les avez mentionnés. On a beaucoup de travail à long terme à faire.

**M. Mario Laframboise:** Sauf qu'on vous a toujours dit qu'il manquait de personnel pour faire les inspections et le suivi. M. Lewis a dit dans sa présentation, et je cite: « faute de ressources suffisantes ». Il dit que vos ressources sont insuffisantes. Donc, vous allez devoir arrêter de jouer le jeu du gouvernement, et finir par nous dire qu'il vous manque des ressources et demander au comité de vous en donner. Il va falloir qu'on se parle des vraies affaires.

**M. Marc Grégoire:** En règle générale depuis des années, c'est en s'adressant au Cabinet et non au comité que les gestionnaires obtiennent des ressources supplémentaires. Le ministre des Finances établit des budgets une fois par année, et c'est par l'entremise de ceux-ci qu'on obtient des ressources supplémentaires.

En ce qui a trait à nos ressources, je vous ai mentionné à plusieurs reprises que nous en faisons le meilleur usage possible. Vous avez énormément insisté sur les ressources allouées à l'aviation. Vous avez même exigé qu'on vous promette de ne pas transférer de ressources ailleurs. La dernière fois que je suis venu ici, plusieurs d'entre vous ont dit que les ressources consacrées à la protection des eaux navigables étaient insuffisantes.

Dans le domaine ferroviaire, les activités ont augmenté considérablement. Du même coup, les accidents ont eux aussi augmenté. On a pu le constater en 2005 et avant. Compte tenu de cette situation, le panel a déterminé que nous devrions accorder plus de ressources à la sécurité ferroviaire. Je vous ai dit au début que nous approuvions les recommandations du panel. C'est en quelque sorte vous avouer de

*facto* qu'il va probablement falloir investir plus de ressources dans le domaine ferroviaire. On a déjà commencé à le faire cette année en transférant dans la base de sécurité ferroviaire des fonds additionnels. Nous allons voir au cours des prochains mois ce que nous pouvons faire de plus.

• (1130)

**M. Mario Laframboise:** Ma deuxième question s'adresse à M. Bourdon.

On constate qu'il manque d'uniformité d'une région à l'autre. Concrètement, quelle est la situation du Québec à cet égard?

**M. Luc Bourdon:** Comme je l'ai expliqué, nous sommes en train d'uniformiser toutes nos pratiques. À mon avis, la façon dont les programmes sont offerts s'est nettement améliorée. Contrairement à ce qui se faisait il y a trois ans, on rencontre les représentants des cinq régions pour établir le plan d'action relatif aux chemins de fer nationaux.

**M. Mario Laframboise:** Le rapport a été fait en novembre 2007. On vous disait alors qu'il manquait d'uniformité d'une région à l'autre. Pourriez-vous me dire si le Québec subissait ou non une perte?

**M. Luc Bourdon:** Pas en ce qui nous concerne. Nous avons une bonne équipe au Québec.

**M. Marc Grégoire:** Elle est bien formée. Luc en était le directeur pendant plusieurs années.

**M. Mario Laframboise:** Ce n'est pas ce que dit le rapport, par contre.

**M. Luc Bourdon:** Je ne pense pas que le rapport pointe du doigt le Québec ou une autre de nos régions en particulier.

**M. Mario Laframboise:** Dans le cadre de sa présentation, M. Lewis nous a dit ceci: « [...] n'a pas réussi à maximiser cette nouvelle approche en raison d'une mise en oeuvre manquant d'uniformité entre les diverses régions [...] »

**M. Luc Bourdon:** Si vous parlez du SGS, il faut avant tout considérer que nous avons été les premiers à le mettre en oeuvre. En fait, nous avons certainement été les premiers en Amérique du Nord à le mettre en oeuvre au sein de l'industrie ferroviaire. Nous n'avions aucun modèle sur lequel nous fonder. Nous avons appris en fonction de ce qui était disponible et de la philosophie du SGS.

M. Grégoire a mentionné plus tôt qu'il y avait eu au cours de ces années, soit durant la mise en oeuvre du SGS, une augmentation du trafic ferroviaire et des accidents. Avant de pouvoir se fier strictement à un système de gestion de la sécurité, il faut être suffisamment sûr que le travail fait par l'intermédiaire des vérifications reflète exactement de ce qui se passe.

À cause de la recrudescence du trafic et de l'augmentation du nombre d'accidents, on a dû affecter aux inspections des gens qu'on aurait normalement assignés au SGS. On n'a pas eu le choix. On n'a donc pas pu donner toute l'attention qu'on aurait voulu au SGS pendant son élaboration.

**M. Mario Laframboise:** Le manque d'uniformité d'une région à l'autre est-il relié à cela?

**M. Luc Bourdon:** Il faut différencier deux choses. D'abord, dans le cadre des audits des chemins de fer nationaux, qui sont coordonnés par le siège social, on choisit un chef d'équipe d'une région qui relève de moi pendant la durée de la vérification. On forme une équipe avec des gens des régions. Dans ce cas, qu'il s'agisse du CN, du CP ou de VIA Rail, la pratique est tout à fait uniforme. Il se peut que sur le terrain, selon la taille du chemin de fer dans une région particulière, une application soit un peu moins uniforme.

**M. Mario Laframboise:** Et dans quelles régions est-elle moins uniforme?

**M. Luc Bourdon:** Je ne pourrais pas vous le dire parce que c'est fondé sur de l'interprétation, de la subjectivité. L'individu qui est sur place ou la personne de Transports Canada, à cause de ses rapports avec un membre spécifique du personnel du chemin de fer, peut être en cause. Il s'agit parfois essentiellement de relations humaines. Quand je demande aux responsables des chemins de fer s'ils ont de sérieux problèmes avec Transports Canada, ils me répondent que ce n'est pas vraiment le cas, même si un ou deux inspecteurs font de temps à autres un peu trop de zèle. En général, je ne reçois pas de plaintes sur la façon dont on applique les programmes.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Masse.

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs, d'être venus nous rencontrer aujourd'hui.

En ce qui a trait aux systèmes de gestion de la sécurité, vous avez dit dans votre témoignage que vous aviez rencontré des problèmes d'ordre culturel à l'égard du changement de direction que vous souhaitez faire. Combien de temps ou de ressources de plus vous faudra-t-il pour corriger ces problèmes de culture? Ce sont des problèmes plutôt systémiques. Vous pouvez peut-être évaluer votre position actuelle et déterminer la distance qu'il vous reste à franchir. Ou bien devez-vous admettre qu'il y a un refus de changer?

• (1135)

**M. Marc Grégoire:** Eh bien, je ne crois pas qu'il y ait un refus de changer. Nous avons dit qu'il y a une résistance au changement. Combien de temps allons-nous nous donner? Je crois qu'il faudra des années avant que la nouvelle culture soit en place au ministère et dans tous les secteurs de l'industrie. Je ne sais pas si ce sera dans trois ans ou dans cinq ans, mais c'est un long cheminement que nous avons entrepris.

Nous avons entrepris ce cheminement en 1995, au milieu des années 90. Nous nous sommes dit que compte tenu de la hausse du trafic dans tous les modes de transport, si nous continuions à mener nos activités de la même façon, nous allions devoir ajouter des inspecteurs à mesure que le trafic augmente, et la situation ne serait plus gérable, compte tenu de l'augmentation massive du trafic que nous avions observée.

De plus, nous avons atteint un plateau et nous avons constaté que, peu importe ce que nous faisons, nous ne pouvions pas réduire les taux sans changer notre manière de faire. Nous avons donc consulté une foule d'experts, qui nous ont convaincus — et lorsque je dis nous, je parle des gestionnaires et de nombreuses personnes et experts à Transports Canada — que nous devions regarder les choses sous un autre angle. Des systèmes de gestion de la sécurité avaient été mis en place dans le secteur de la chimie et donnaient d'excellents résultats, alors nous nous sommes dits que nous devions essayer cela ici, et nous sommes devenus un chef de file dans le secteur

ferroviaire et l'aviation. Comme vous l'avez vu dans le secteur de l'aviation, l'OACI a adopté un SGS pour tous les pays. Il n'existe pas d'organisation semblable pour le transport ferroviaire, mais je crois que c'est là la direction à prendre.

Si je peux parler des défis que nous avons à l'interne, nous demandons aux gens de faire un travail plus difficile qu'avant. C'est plus facile de se rendre sur un chemin de fer, de cogner sur les rails ou de donner des coups de pied sur des pneus, pour ainsi dire, et de remplir une liste de vérification d'inspection, que d'effectuer une vérification de sécurité qui vous demande de réfléchir davantage, de rédiger et de faire des évaluations. C'est là où il est difficile de changer la culture dans le secteur de l'aviation et le transport ferroviaire maintenant. Toutefois, la direction a été donnée, en passant par quatre ministres et toute une foule de gestionnaires au ministère. Nous sommes déterminés, mais nous ne pouvons pas nous attendre à des résultats fantastiques demain. Il faudra des années.

**M. Brian Masse:** Oui, cela fait plus de dix ans maintenant.

Concernant les autres choses qui pourraient être faites entre-temps, certaines idées ont été avancées, comme celle de donner de nouveaux pouvoirs aux agents d'inspection de sécurité, en leur permettant notamment d'imposer des amendes ou d'ordonner l'immobilisation des wagons qui ne répondent pas aux normes. Pareilles mesures ne permettraient-elles pas d'assurer au moins une certaine protection, en ayant cette expertise sur le terrain, et d'éviter des problèmes, si elles sont justifiées?

**M. Marc Grégoire:** Nous avons bien l'intention de garder l'expertise que nous avons au sein du ministère et de continuer de la renouveler au fil des années. Le comité d'examen a formulé un certain nombre de recommandations à cet égard. Il a recommandé entre autres d'accroître les outils d'application de la loi que nous avons, et je crois certainement qu'il nous faut quelque chose de semblable à ce que nous avons dans les autres lois. La Loi sur l'aéronautique a récemment fait l'objet d'un examen, et les pénalités monétaires et autres que nous pouvons imposer ont été augmentées considérablement. Ces outils n'existent pas dans la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Alors nous proposons, entre autres, d'inclure un régime de pénalités monétaires, comme nous l'avons fait dans d'autres lois, la Loi sur l'aéronautique et la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

**M. Brian Masse:** C'est l'une des choses qui pourraient être faites.

**M. Luc Bourdon:** J'aimerais ajouter une chose.

**M. Brian Masse:** Bien sûr.

**M. Luc Bourdon:** Ils ont déjà le pouvoir d'arrêter la circulation du matériel ou des trains, n'est-ce pas?

**M. Brian Masse:** La question est de savoir si ce pouvoir est exercé suffisamment. C'est là où les avis sont partagés.

J'aimerais parler du cadre de référence du conseil consultatif. Je vous remercie de nous avoir remis ce document aujourd'hui.

En général, j'ai vu de nombreux comités et groupes de travail comme celui-là, mais ce qui me préoccupe, c'est la responsabilité du travail qui en découle et s'il dispose de mécanismes d'exécution ou s'il peut avancer dans la chaîne alimentaire, si on peut s'exprimer ainsi.

C'est bien de voir que les syndicats sont reconnus ici. Je ne crois pas que le comité d'examen ait reconnu, dans son rapport, la contribution des syndicats. Je crois que c'est une grande erreur, compte tenu du fait qu'ils travaillent tous les jours sur ces choses. Quoi qu'il en soit, leurs membres sont au moins représentés ici.

Toutefois, au bout du compte, si un groupe de travail est créé et chargé de se pencher sur une question — par exemple, les déraillements — et qu'il formule une série de recommandations ou présente un rapport au conseil consultatif, qu'est-ce que ce dernier peut faire avec ce rapport? Il se réunit seulement deux fois par année, en vertu de son mandat. Il pourrait se réunir plus souvent.

Il semblerait, en apparence, qu'un excellent travail pourrait être accompli ici. Ma crainte vient du fait que des comités semblables, comme celui du CPSCA pour l'automobile et une série d'autres, sont créés et leurs recommandations sont affichées sur un site Web et restent là pendant des mois; à l'occasion, une question est posée à la Chambre des communes sur le travail que le comité a fait et qu'on se contente d'afficher.

Alors je me demande si vous pouvez nous dire quelle force de frappe ce conseil pourrait avoir.

• (1140)

**M. Marc Grégoire:** C'est un conseil consultatif, et il n'a aucun poids. Le but n'est pas d'en faire un organe décisionnel. Ce n'est pas ce que c'est. C'est un organe consultatif.

Est-ce que Luc et moi seront intéressés par ses conclusions? Bien sûr. Comme vous l'avez remarqué, je présiderai ce conseil à compter du 2 mai. J'ai grand intérêt à accroître la sécurité ferroviaire, de quelque façon que ce soit.

Nous avons déjà établi un groupe auparavant, mais cela n'a pas très bien fonctionné car il y avait trop de participants. Pour que le comité soit productif, nous avons décidé de limiter le nombre de membres à 20 ou moins. C'est ce que nous avons en ce moment.

Dans le cadre de son mandat, le conseil devra se pencher sur des questions de sécurité qui doivent être réglées et des projets de règlement. Par conséquent, un règlement que propose le ministère sera soumis au conseil à des fins de consultation. Tous les règlements, y compris les règles élaborées par l'industrie ferroviaire, qui influent sur les opérations à l'échelle nationale, passeront entre les mains de ce conseil. Le but est réellement de renforcer la sécurité.

Pour ce qui est des recommandations, sachez que je conseille le ministre au quotidien. Comme je serai le président du conseil, lorsque je recevrai des recommandations particulières, j'en ferai sans aucun doute part au ministre.

Nous avons créé un autre comité semblable, très efficace d'ailleurs, sur le modèle du Conseil consultatif sur le transport ferroviaire des marchandises dangereuses. Au fil des ans, celui-ci a formulé plusieurs recommandations qui se sont traduites par des améliorations à la réglementation, entre autres. Nous sommes donc très optimistes quant au travail de ce conseil.

**Le président:** Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins.

Le comité d'examen a commandé une étude très exhaustive. Monsieur Lewis nous a présenté cette vaste étude de façon à ce que nous puissions mieux l'évaluer et prendre des décisions.

J'ai posé une question. Je présume que vous connaissez bien le rapport, mais j'aimerais attirer votre attention sur les pages 73 et 74, où il est question de l'évolution de la culture de sécurité, de la

transition vers la mise en œuvre complète du SGS, qui constituerait la cinquième étape.

J'ai demandé à M. Lewis d'évaluer deux choses : à quelle étape se situent les compagnies ferroviaires, l'industrie elle-même — je pense qu'il a répondu à la deuxième ou la troisième — et l'organe de réglementation, c'est-à-dire Transports Canada. Si je ne m'abuse, la réponse était la même. Je crois qu'il a félicité VIA Rail, qui est un cran au-dessus du reste de l'industrie et de l'organe de réglementation.

J'aimerais revenir sur l'évaluation de M. Lewis. Comment vous situez-vous dans cette évolution? À quelle étape êtes-vous rendu, en tant qu'organe de réglementation? Où en étiez-vous il y a deux ou trois ans? À la deuxième étape? Avez-vous réalisé des progrès? Vous trouvez-vous maintenant à la troisième? Ou étiez-vous plutôt à la première, et aujourd'hui à la deuxième? J'aimerais que vous me répondiez franchement par rapport à l'évaluation de M. Lewis.

• (1145)

**M. Luc Bourdon:** Pour répondre à votre question, je pense que nous progressons. Sur une échelle de un à cinq, je dirais que nous nous situons probablement entre trois et quatre. Nous n'y sommes pas encore parvenus, mais je pense qu'il y a eu une amélioration importante. Nous avons eu notre part de difficultés au début. Nous avons dû apprendre. Toutefois, en travaillant en équipe dans le cadre d'une approche axée sur le risque qui a été mise en œuvre suite à l'intégration de tous nos programmes au SGS, je pense que nous avons accompli de grands progrès. Et nous le constatons même par la plus grande participation de nos employés.

**M. Jeff Watson:** Votre évaluation est donc plus optimiste que celle de M. Lewis.

**M. Luc Bourdon:** Peut-être un peu. Nous sommes optimistes.

**M. Jeff Watson:** M. Laframboise a indiqué plus tôt qu'il considérait cela comme une lacune du SGS. Je ne suis pas sûr d'être d'accord avec lui. En fait, là où le SGS a été implanté, on obtient de bons résultats. Même M. Lewis a donné l'exemple de VIA Rail, qui est bien plus avancé. Nous n'avons qu'à consulter leur bilan de sécurité, par exemple, pour constater que le SGS peut bien fonctionner. Il y a certaines régions où cela réussit mieux, et c'est grâce au SGS. On observe toujours des problèmes là où il n'a pas été mis en œuvre complètement.

J'ai une question concernant les variations entre les régions relativement à l'organe de réglementation. M. Lewis a indiqué que la région de l'Atlantique était l'une des régions qui réussissait le mieux à cet égard. Qu'est-ce que cette région peut nous apprendre? Cela pourrait-il servir à rehausser le niveau dans d'autres régions? Quelles sont les leçons que vous donnez aux autres régions?

**M. Luc Bourdon:** En fait, je dirais que les groupes de travail que nous avons en place permettent aux autres régions de tirer parti du succès de la région de l'Atlantique, étant donné que nous incitons les gens de cette région à partager leur savoir-faire.

**M. Jeff Watson:** Quels succès? Réussissent-ils là où les autres échouent? Quelles leçons en tirez-vous? Que retenez-vous? De quoi vous font-ils part?

**M. Luc Bourdon:** Principalement de leur approche à l'égard du SGS et de la façon dont elles gèrent leurs chemins de fer...

Sachez que le nombre de chemins de fer varie d'une région à l'autre. Certaines régions peuvent être desservies par cinq ou six, alors que d'autres, compte tenu des travaux routiers menés à l'échelle provinciale, en ont au-dessus de 20. Cela peut donc compliquer un peu la mise en œuvre du SGS.

**M. Jeff Watson:** Vous avez relevé des problèmes internes relativement à l'uniformisation et à la conformité avec vos processus.

Vous avez dit que le tiers du processus était achevé. Quand envisagez-vous de terminer les deux autres tiers?

**M. Luc Bourdon:** Que voulez-vous dire?

**M. Jeff Watson:** Vous avez mentionné...

**M. Luc Bourdon:** Non, le tiers dont je parlais se rapportait au processus de gestion de la qualité et à toutes les procédures qui sont... En ce qui concerne le SGS, comme je l'ai dit, sur une échelle de un à cinq, nous nous situons probablement entre trois et quatre à l'heure actuelle. Les choses se sont améliorées lorsque nous avons modifié notre approche. Au tout début, lorsque nous avons commencé à mener ce que nous appelions, à l'époque, des vérifications globales, nous trouvions que c'était un travail très laborieux et, au bout du compte, cela ne donnait probablement pas les résultats escomptés. Nous savions déjà que certains secteurs de l'industrie ferroviaire faisaient un très bon travail. Nous avons donc adopté l'approche axée sur le risque et nous nous sommes concentrés là où nous croyions qu'il y avait des problèmes, et ce sont ces secteurs qui ont fait l'objet de nos vérifications. Nous ciblons beaucoup plus nos vérifications, que nous appelons maintenant « vérifications intégrées ». Nous obtenons de bien meilleurs résultats.

**M. Jeff Watson:** Vous avez parlé de la résistance au changement à Transports Canada, et indiqué que le passage de l'inspection à la vérification en faisait partie. J'aimerais m'arrêter un peu pour examiner cette question qui nuit à l'évolution de la culture de sécurité dans le cadre du SGS. Dans quels groupes retrouve-t-on de la résistance, et comment se manifeste-t-elle? Par exemple, y a-t-il de la résistance au sein des compagnies ferroviaires? Au sein de la fonction publique? À Transports Canada? Auprès des syndicats? Dites-nous qui est le plus réticent aux changements.

• (1150)

**M. Luc Bourdon:** Je crois que la résistance se manifeste autant de notre côté que de celui des compagnies ferroviaires, parce que nous avons dû beaucoup apprendre sur le SGS. Quant aux syndicats, je pense qu'ils étaient très favorables à son implantation; toutefois ils se sont souvent plaints du fait qu'ils ne participaient pas suffisamment au processus. Au sein des compagnies ferroviaires, comme à Transports Canada, il y a des gens qui estiment que c'est beaucoup trop de paperasse. Ils sont de ceux qui croient que l'inspection est la panacée. Ils font cela depuis 20 ou 25 ans. Je pense donc qu'il y a une résistance de la part des deux parties. À mesure que nous embauchons du nouveau personnel, nous renforçons lentement la

culture de sécurité, tant au sein des sociétés de chemins de fer que de l'organe de réglementation.

**M. Marc Grégoire:** Si vous me le permettez, monsieur le président, nous avons remarqué que les gens trouvent nos discours très intéressants, mais ne sont pas convaincus tant qu'ils n'ont pas vu des exemples concrets. Si je puis revenir un instant sur l'aviation, ce que les compagnies aériennes comme Air Transat ont constaté, de nombreuses années après avoir implanté le SGS — et nous espérons qu'il en sera de même pour les compagnies ferroviaires —, c'est qu'il y a une bien meilleure communication entre les employés et la direction. Les employés signalent les problèmes avant qu'ils ne surviennent, avant qu'ils n'occasionnent des coûts. Il est donc possible de réaliser de grandes économies. Non seulement le SGS a des effets bénéfiques sur la sécurité, mais comme l'a prouvé plus d'une compagnie, il y a des économies réalisables. Par conséquent, à long terme, le SGS offrira des avantages financiers tangibles, puisque les problèmes seront rapportés et réglés avant qu'ils ne puissent générer des coûts, ce qui n'est pas du tout ce qu'on faisait avant.

**Le président:** Merci.

C'était maintenant au tour de M. Zed, qui a généreusement cédé son temps de parole à M. Bell.

**M. Don Bell:** Merci.

Merci, messieurs.

Tout d'abord, j'aimerais parler des inspecteurs de la sécurité ferroviaire. On a proposé qu'ils exercent sensiblement les mêmes fonctions, mais qu'ils procèdent à la fois à des inspections et à des vérifications. Par conséquent, leur titre devrait être modifié au profit de celui d'agent de la sécurité ferroviaire.

J'aimerais en savoir davantage à propos de la deuxième recommandation selon laquelle la Loi sur la sécurité ferroviaire devrait indiquer clairement que les inspecteurs de la sécurité ferroviaire exercent leurs pouvoirs sous l'autorité du ministre. Je crois comprendre que les articles 27 et 28 leur confèrent leurs pouvoirs, et qu'en vertu de l'article 31, ils peuvent émettre des avis assortis d'un ordre. J'avais entendu dire, avant la publication de ce rapport, et dans de nombreuses discussions antérieures, que les avis assortis d'un ordre devaient être approuvés au préalable par le sous-ministre. On semble indiquer, si vous lisez attentivement la loi actuelle, qu'il y a un processus d'appel dans lequel on peut renvoyer la question à l'examen du ministre, ce qui est rarement le cas.

Mais j'ai entendu dire que les inspecteurs allaient devoir faire approuver par Transports Canada les ordres qu'ils auront émis, ce qui semble être une perte de temps, puisque les inspecteurs sont déjà sur le terrain. Ils inspectent les lieux, constatent des défaillances et doivent prendre des mesures immédiates pour assurer la sécurité du train, des personnes à bord et des travailleurs.

À la page 59 du rapport, on indique que seul le ministre imposerait les sanctions administratives. Elles peuvent être recommandées, mais ce sont des sanctions administratives. J'aimerais savoir comment ces sanctions sont appliquées dans le secteur aérien ou dans d'autres modes de transport. Est-ce le ministre qui les applique, un autre organisme ou une autre personne? Je m'intéresse particulièrement aux suggestions relatives aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire. À la page 29, en ce qui concerne les avis et ordres, on indique que les inspecteurs devraient faire rapport de leur décision au directeur général de la sécurité ferroviaire. Je suppose que le but de cette recommandation était d'établir un lien plus direct avec le ministre; et les décisions seront portées à l'attention du ministre, mais ne seront pas soumises au ministre ou au sous-ministre à des fins d'approbation. Je veux simplement clarifier cela.

Quand vous avez parlé du nouveau rôle de vérification que devraient assumer les inspecteurs, quelle formation supplémentaire leur serait offerte? J'imagine qu'il faudrait quelques ajustements. Je présume que vous ajoutez la fonction de vérificateur au lieu d'enlever celle d'inspecteur, mais je sais que M. Lewis a fait référence au fait qu'ils consacraient toute leur énergie aux inspections et qu'ils devraient en consacrer une partie aux vérifications. Je sais que les inspecteurs exercent leurs pouvoirs sous l'autorité du ministre. J'aimerais que vous m'en disiez davantage à ce sujet. C'est ma première question.

Ma deuxième question porte sur la communication des politiques, qui relève d'un différent secteur. Certaines compagnies — CP était un bon exemple — favorisent une culture de sécurité et le communiquent bien à leurs employés. Le CN, quand à lui, a démontré le contraire. Les employés étaient complètement déconnectés de l'objectif visé.

La recommandation n° 24 parle précisément d'améliorer les systèmes de gestion de la sécurité, notamment en faisant participer les employés de chemin de fer à tous les échelons et, si possible, par l'entremise de comités et de représentants de la santé et de la sécurité au travail. Pouvez-vous nous dire comment cela pourrait se concrétiser?

• (1155)

**M. Marc Grégoire:** Est-ce que c'est tout?

**M. Don Bell:** Oui. Je dois me limiter si je veux respecter le temps qui m'est alloué. Allez-y.

**M. Marc Grégoire:** Je ne sais pas si j'ai réussi à noter toutes vos questions, mais Luc et moi ferons de notre mieux pour y répondre.

Pour commencer, nous n'avons pas encore décidé si nous allons modifier le titre des inspecteurs de la sécurité ferroviaire. Chose certaine, leurs fonctions changent et, comme vous l'avez indiqué, ils effectueront davantage de vérifications et moins d'inspections. Je vais laisser à Luc le soin de vous donner plus de précisions.

Il y a un grand écart — et nous avons tenu des discussions avec le comité d'examen à ce sujet — entre ce qui se fait en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire et des autres lois relativement aux inspecteurs. Je vais en profiter pour aborder également la question des sanctions administratives pécuniaires et souligner certaines différences.

La Loi sur l'aéronautique, par exemple, ne confère aucun pouvoir aux inspecteurs. Partout dans la loi, on parle du ministre — « le ministre doit », « le ministre peut », « le ministre peut pénétrer sur les lieux », « le ministre peut retenir un aéronef au sol » —, mais il n'est nullement question de l'inspecteur. Nous avons un texte réglementaire, un instrument de délégation, qui permet au ministre

de déléguer ses pouvoirs selon la hiérarchie. Il me délègue une grande partie de ses pouvoirs, et à mon tour, je les délègue au directeur général de l'aviation civile, et ainsi de suite, jusqu'à l'inspecteur. Nous disposons d'un instrument de délégation pour tout le monde au sein du ministère qui est visé par la Loi sur l'aéronautique.

Ici, c'est différent. La loi elle-même confère des pouvoirs aux inspecteurs. En principe, on peut donc se retrouver avec un inspecteur, quelque part au pays, qui agit comme bon lui semble, sans consulter qui que ce soit. Par conséquent, un inspecteur pourrait imposer d'importantes sanctions pécuniaires ou suspendre un certificat d'exploitation sans demander un autre avis. Ce n'est pas très souhaitable, mais en principe, aux termes de la loi, telle qu'elle est rédigée actuellement, on pourrait se retrouver avec cette situation.

Pour ce qui est de l'aviation, nous continuons de rappeler à nos inspecteurs que le ministre est une personne, qu'il existe vraiment et que même s'il leur a délégué des pouvoirs, dans certains cas, il est fortement recommandé de le consulter. Par exemple, si un inspecteur voulait suspendre le certificat d'exploitation d'Air Canada demain matin, je pense que nous devrions rencontrer le ministre pour savoir s'il souhaite vraiment que celui-ci prenne cette mesure. Qu'est-ce qui a été pris en compte? En quoi cela touche-t-il l'intérêt public? Quelle est l'incidence sur l'économie du pays?

Toutes ces questions s'appliquent également à l'industrie ferroviaire, et c'est pourquoi nous voulons clarifier cet aspect. Le comité d'examen n'a pas encore formulé une recommandation précise à ce chapitre, à l'exception du titre.

• (1200)

**M. Don Bell:** Je tenais seulement à préciser que nous parlons d'ordres et d'avis, et non de sanctions administratives qui, elles, seraient appliquées par le ministre. Les ordres et avis sont émis sur place, quand un train est là et qu'un inspecteur constate un problème. Il doit pouvoir prendre une telle décision sur-le-champ, car ce train ne devrait pas partir.

**M. Marc Grégoire:** Il est en mesure de le faire, et continuera ainsi. Les inspecteurs des autres moyens de transport ont également ce pouvoir, mais il leur est délégué par le ministre. Luc abordera cet aspect.

Dans le cas des autres modes de transport, on procède de la manière suivante pour les sanctions administratives pécuniaires: on effectue d'abord une inspection réglementaire ou une vérification. Puis, après enquête, on conclut qu'une règle a été enfreinte; il faut donc infliger une pénalité pécuniaire. Ce n'est pas l'inspecteur qui a effectué l'analyse qui remettra l'amende à la compagnie. Dans le domaine de l'aviation — et, encore une fois, je laisserai Luc expliquer les dispositions proposées pour le secteur ferroviaire, qui ne sont pas encore en vigueur, faute d'être incluses dans la législation —, c'est le responsable initial de l'application de la loi qui prendra les décisions concernant les amendes. Par exemple, l'inspecteur dira: « Voici ce que j'ai trouvé; compte tenu du dossier de cette entreprise, ma recommandation est celle-ci: nous devrions lui infliger une amende de 5 000 \$ ».

Ensuite, il y a un processus selon lequel la compagnie est invitée, par le responsable de l'application de la loi, à une rencontre informelle où il sera possible de négocier l'amende, de sorte que la compagnie dira qu'il s'agit de sa première infraction, et qu'il ne faut pas être aussi sévère, etc. Le montant de la pénalité pourra être réduit à 4 000 \$, et l'affaire s'arrêtera là. En l'absence d'une entente, on pourra interjeter appel auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada, ou TATC, ce qui bien sûr devra être le cas ici, si l'on a émis des sanctions pécuniaires.

Cela fonctionne ainsi, et nous tenons à dire que nous voudrions que la même procédure s'applique au secteur ferroviaire, au lieu qu'on réinvente un régime différent.

Soit dit en passant, nous commençons actuellement à mettre en oeuvre de telles mesures sur le plan de la sécurité maritime en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001. Jusqu'à maintenant, nous pouvions seulement poursuivre les entreprises. Nous venons de faire publier le règlement final dans la *Gazette du Canada*. Nous pourrions aller de l'avant avec des sanctions pécuniaires, et la même chose vaut pour le domaine de la sécurité maritime.

Je vais laisser Luc traiter des avis et des ordres.

**M. Luc Bourdon:** En ce qui concerne les avis et les ordres, nous n'avons pas l'intention d'ajouter un processus d'examen par qui que ce soit aux activités des inspecteurs. Mais grâce à notre processus de qualité, nous avons veillé à ce que, dans le cas où ils s'appliqueraient à l'échelle nationale, les avis et les ordres soient rédigés en ce sens, et non en fonction du lieu particulier où un incident ou autre s'est produit. Cela demeure un danger immédiat, et il faut y remédier sur place. Donc, cela ne changerait pas.

Quant à notre rôle d'inspecteurs plutôt que de vérificateurs, vous nous avez demandé ce que nous avons fait. Quand nous avons commencé à former nos employés pour qu'ils deviennent des vérificateurs, après que cela ait été intégré à la loi, il n'existait aucune disposition sur mesure pour le secteur ferroviaire. Nous avons donc embauché une firme de consultants compétente en matière de vérification, et avons formé nos employés pour qu'ils deviennent vérificateurs ou vérificateurs principaux.

J'ai dit qu'il y avait une certaine résistance au changement parce que parfois, les gens avaient du mal à faire le lien entre l'industrie ferroviaire et ce qu'on leur enseignait. Nous donnons actuellement des cours de perfectionnement à tout notre personnel. Maintenant, nous avons une personne possédant notre expérience qui a été capable de faire correspondre leurs connaissances avec l'industrie ferroviaire. M. Watson m'a demandé pourquoi nous pensions nous situer entre trois et quatre sur une échelle de cinq; je dirais que nous voyons maintenant, avec tout le personnel qui reçoit une formation, que les gens comprennent bien mieux qu'avant le SGS et les procédures de vérification.

**Le président:** Merci.

M. Bachand a généreusement cédé son temps à M. Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci.

Je sais que vous faites la comparaison entre le secteur aérien et le secteur ferroviaire, mais le danger, en ce qui concerne le ferroviaire, c'est qu'il y a des milliers de kilomètres de rails, des centaines d'acres de gares de triage. Je lis ce qui suit dans le rapport, au dernier paragraphe de la page 169, concernant les déversements dans les gares de triage. Je prends cet exemple dans le rapport, ça ne vient pas de moi. Voici ce que ça dit:

Nous avons constaté une lacune entre les instances fédérales en ce qui concerne la surveillance des fuites et des déversements de marchandises dangereuses et de substances dangereuses pour l'environnement dans les gares de triage. Dans la plupart des cas, Environnement Canada compte sur l'intercession de l'organe de réglementation des transports, étant donné que le phénomène a trait à l'exploitation ferroviaire alors que l'inspecteur de la sécurité ferroviaire de Transports Canada n'a pas suivi une formation ou ne possède pas des connaissances suffisantes pour déterminer la contamination du site.

Cela veut dire que dans des gares, dans des centaines de gares de triage, à l'intérieur de nos villes — elles sont toutes situées dans les villes parce qu'elles étaient souvent là avant que les villes ne se développent —, on a de la contamination. Le rapport a été publié en novembre 2007. On ne sait pas qui est responsable de quoi. Environnement Canada dit que c'est Transports Canada, et les inspecteurs de Transports Canada n'ont pas la formation pour déterminer s'il y a contamination ou non.

C'est l'image de la situation du secteur ferroviaire. Ce n'est pas de gaieté de coeur que je veux qu'il y ait plus d'inspections. Je veux bien qu'il y ait de la vérification, mais je veux aussi qu'il y ait des gens compétents qui fassent en sorte qu'il n'y ait pas de contamination dans les gares de triage.

Que fait-on? Que faites-vous? Vous créez un conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire pour régler le problème de contamination. Je veux bien qu'on crée des conseils, mais que fait-on de la contamination dans les gares de triage?

• (1205)

**M. Marc Grégoire:** D'abord, monsieur Laframboise, je ne peux m'empêcher de revenir sur le début de vos propos, à savoir qu'il y a des milliers de kilomètres de chemins de fer. Il y en a plutôt des dizaines de milliers. Il y a des centaines de gares de triage à travers le pays. C'est une autre raison pour mettre en place les systèmes de gestion de la sécurité et en assurer la mise en oeuvre au sein des compagnies de chemin de fer.

Les compagnies de chemin de fer embauchent des dizaines de milliers d'employés. M. Masse nous a fait remarquer qu'il était content qu'on fasse participer les syndicats ou les employés aux démarches. Il serait impossible, à mon avis, d'améliorer de façon significative la sécurité sans faire participer tous ces gens au processus. De quelle façon peut-on le faire? En mettant en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité.

Jamais on ne pourra obtenir les ressources suffisantes en termes d'inspecteurs. Vos chiffres mentionnent un inspecteur par gare de triage, un inspecteur par train, un inspecteur par 200 ou 1 000 kilomètres de voie. Jamais on ne disposera de ces ressources. Il est vraiment important de mettre en oeuvre les systèmes de gestion de la sécurité.

Peu d'employés de mon groupe, Sécurité et sûreté, à Ottawa ou dans les régions, sont spécialistes en contamination des sols. Les employés de Luc, d'ici ou des régions, sont spécialisés essentiellement en sécurité ferroviaire. C'est un autre groupe qui s'occupe de la contamination, celui du transport des marchandises dangereuses. Ce groupe intervient notamment en cas de déraillement de train ou de déversement de marchandise dangereuse. Toutefois, Transports Canada n'a pas consacré beaucoup d'énergie dans le passé aux gares de triage.

Vous avez parlé du conseil consultatif, mais je vous ramène à l'autre sujet que j'ai mentionné au début de ma présentation. On met sur pied un comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, qui est coprésidé par nous et l'ACFC. Sous ce comité, on mettra sur pied une série de groupes de travail, dont l'un s'appelle Proximité, Opération, Environnement et Technologie. Les recommandations auxquelles vous faites référence sont assignées à ce groupe, qui proposera au ministre la meilleure façon de les mettre en oeuvre. Aujourd'hui, je ne peux pas vous dire ce qu'on fera, c'est un des sujets qu'on connaît moins.

Luc, as-tu quelque chose à ajouter?

**M. Luc Bourdon:** Je veux dire à M. Laframboise que notre mandat consiste à nous occuper surtout de l'intégrité et de l'aspect sécuritaire du wagon. Les opérations de transbordement ne relèvent pas de Sécurité ferroviaire. S'il se produisait un déversement, dépendamment du type de produit et de la quantité en cause, ce serait généralement Environnement Canada ou notre groupe Transport des marchandises dangereuses qui s'en occuperait. Historiquement, Sécurité ferroviaire n'a jamais été impliqué lorsqu'il y a eu contamination du sol.

• (1210)

**M. Mario Laframboise:** Mon commentaire ne visait pas à vous dire qu'il faut avoir un inspecteur par gare de triage. Cependant, on lit qu'il devrait y avoir interrelation et formation. Environnement Canada pense que c'est vous qui devez surveiller ces activités, tandis que vous pensez de votre côté que cela revient à Environnement Canada ou à Transport des marchandises dangereuses. Le problème est qu'il en arrive à la conclusion que des gens n'ont pas les compétences suffisantes pour déterminer la contamination des sites.

Je vous le répète, ces sites sont situés au coeur de nos villes. Je veux bien que vous créez des comités, mais une telle contamination ne devrait pas se produire en cette ère de l'environnement. On aurait pu entendre parler de cas semblables il y a 10, 15 ou 20 ans, mais en novembre 2007, on aurait dû régler le problème. Il faut qu'il y ait des gens compétents pour vérifier cela.

Vous avez dit que votre comité fera des recommandations. Je veux bien, sauf que ces choses ne doivent plus se produire.

**M. Marc Grégoire:** Mais ce n'est pas nous qui ferons la décontamination. Transports Canada doit procéder à la décontamination sur des sites qui lui appartiennent. On en a pour les aéroports, les ports...

**M. Mario Laframboise:** Je ne veux pas que ce soit vous qui le fassiez, sauf qu'il s'agit d'une propriété privée. Il faut donc que quelqu'un dise à la compagnie qui a occasionné le déversement qu'elle doit décontaminer le site.

Dans le cas du transport aérien, l'air constitue la route, alors que dans le transport ferroviaire, ce sont les rails et les gares de triage, etc. Il faut des gens comme vous pour exiger la décontamination. Il y a des cas de contamination, et ce ne sont pas les compagnies qui s'en occupent. Donc, il faudra que quelqu'un leur dise de décontaminer.

**M. Marc Grégoire:** On discutera de cela avec nos collègues d'Environnement Canada. Ce n'est pas si évident qu'il soit du ressort de Transports Canada d'imposer cela sur un terrain privé. On va en discuter et on pourra vous en reparler plus tard, mais pas dans quelques semaines. Ce sera plutôt dans quelques mois.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Monsieur Shipley.

**M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup aux témoins de leur présence.

**M. Marc Grégoire:** On dirait que nous avons une offre permanente de comparution ici.

**M. Bev Shipley:** Eh bien, c'est une bonne chose; c'est très enrichissant, et nous avançons.

J'aimerais parler d'une remarque que vous avez faite à la dernière page de votre exposé: « Il est important de souligner que les recommandations du comité ne vont pas à l'encontre du programme de surveillance réglementaire de Transports Canada ». Y a-t-il un organisme ou un groupe qui s'inquiète qu'on aille à l'encontre du programme?

**M. Luc Bourdon:** Non, pas que je sache.

**M. Bev Shipley:** S'agissait-il d'une simple affirmation, ou...?

**M. Luc Bourdon:** Je crois qu'il s'agit en effet d'une affirmation.

**M. Bev Shipley:** Oh, d'accord.

L'une des informations qui me sont parvenues — et je pense que l'expression a été fort bien utilisée —, c'est que nous avons besoin d'un « changement de culture » en ce qui a trait au Système de gestion de la sécurité. C'est en fait devenu un régime qui nécessite des modifications pour qu'un tel changement de culture puisse se réaliser, selon moi. Vous en avez parlé comme d'un long cheminement, et je ne peux dire le contraire. Alors que nous envisageons de modifier un certain nombre d'éléments importants, qui toucheront un maximum d'employés visés, je crois que cela représente toujours un long cheminement, et parfois, il faudra certaines transformations sur le plan générationnel avant que ces changements de culture ne se produisent.

Vous avez notamment parlé de la résistance au changement — non pas d'une objection, mais d'une résistance occasionnelle au changement. J'imagine que cela fait un peu partie de la nature humaine que de nous opposer au changement. Pour ce qui est de réunir les inspections ou les vérifications sous la responsabilité d'un seul inspecteur de la vérification ou d'un responsable de la sécurité, comme on l'appelle, je crois, quelle sorte d'éducation et de formation sont en place? Quelle approche adopte-t-on à leur égard, de façon à ce qu'il y ait un niveau plus élevé d'acceptation de cette responsabilité?

Je pense que vous avez parlé d'abandonner les vérifications de type « coups de pied dans les pneus » auxquelles nous sommes habitués, en nous assurant réellement — comme tout ce que nous devons faire maintenant — que tout soit documenté et étayé par des preuves, afin que l'inspection comporte une part de vérification.

Pouvez-vous m'en dire plus? Comment travaillez-vous dans cet objectif?

**M. Luc Bourdon:** L'une des choses que nous avons notées lors de l'implantation du SGS, c'est une tendance à résister au changement. Je pense que nous sommes tous des gens des chemins de fer de métier, alors, qu'on soit du côté de l'organe de réglementation ou de celui du chemin de fer, on pense probablement de la même façon. C'est probablement pour cela qu'il y avait une résistance au changement dans l'industrie, de même qu'au sein de Transports Canada.

Maintenant, nous avons reconnu que dans le cadre d'une vérification, il nous faut des personnes très férues sur le plan technique, et aussi des gens qui comprennent les processus. Ce que nous tentons de faire, maintenant, c'est de former des équipes qui réunissent toutes ces compétences. Ainsi, nous pourrions avoir un chef d'équipe qui... La majorité de nos chefs d'équipe ne sont pas des cheminots de métier, mais des personnes qui comprennent réellement les principes de vérification et les processus en place dans l'industrie ferroviaire, ou dans tout autre secteur des chemins de fer. Ce sont eux qui ont la responsabilité d'organiser la vérification, de travailler avec le vérificateur et d'affecter les membres de l'équipe exactement aux tâches qu'ils peuvent le mieux accomplir, en fonction de leurs compétences.

C'est pour cela que nous assistons à un changement en ce moment, alors qu'avant, nous croyions probablement que c'était une question de chemins de fer, et que cette tâche devait seulement être assumée par des personnes qui comprenaient l'industrie ferroviaire. Donc, maintenant, nous embauchons des gens qui possèdent divers types de compétences pour aller dans la direction que nous avons empruntée, et la même chose vaut pour la formation que nous offrons. Comme je l'ai dit, notre première série de formations était une nouveauté. Il n'existait rien de propre à l'industrie ferroviaire. Et maintenant que nous en sommes à la deuxième série de formations, tout le monde comprend beaucoup mieux ce que nous essayons de faire.

•(1215)

**M. Bev Shipley:** Je crois que vous avez bien cerné la problématique; car maintenant que vous vous retrouvez dans un contexte où les gens partent à la retraite, vous pouvez recruter en fonction d'un nouveau régime ou d'une nouvelle culture. Mais pendant quelques années, il y aura un certain nombre de personnes qui n'auront pas l'expertise, la formation, ou l'expérience pour accomplir ce que vous leur demandez peut-être de faire. J'aimerais savoir quelles mesures vous prenez pour les aider dans leur cheminement, afin qu'ils puissent faire partie de l'équipe, et se sentir véritablement intégrés. C'est ce qui est important: qu'ils aient le sentiment d'être intégrés, et qu'on ne cherche pas nécessairement à les discipliner en leur imposant des choses. Comment les amenez-vous à avoir ce sentiment, afin qu'ils ne deviennent pas des obstacles, mais plutôt des éléments importants d'une équipe efficace?

**M. Luc Bourdon:** Comme je l'ai dit, c'est au moyen de la formation. Au cours de cette deuxième série de formations, nous assistons réellement à une amélioration de la culture en ce qui a trait au SGS au sein de Transports Canada. Mais aussi, comme je l'ai dit, nous essayons de trouver les compétences des gens et de leur permettre de faire ce qu'ils font le mieux.

Par exemple, à toutes les étapes d'une vérification, on doit analyser les processus en place, de même que les procédures et politiques, mais il faut également une part d'exemples. On doit s'assurer que ce qui figurait dans toute la paperasse fournie donne lieu à des actions concrètes sur le terrain. Ainsi, les gens qui ont davantage de forces sur le plan technique seront mis à contribution pour fournir ces exemples. Ils iront sur place pour aider le vérificateur en s'assurant que tout correspond à ce qu'on nous a dit et à ce que nous avons vu dans l'ensemble du système, c'est-à-dire qu'il y a une corrélation entre ce que nous nous faisons dire et montrer, et ce qui est réellement appliqué sur le terrain.

Donc, nous utilisons nos employés pour ce qu'ils font de mieux.

**M. Marc Grégoire:** À cela, j'aimerais ajouter deux choses, si vous me le permettez.

Tout d'abord, nous aimons nos employés, alors nous ne voulons pas renvoyer les gens parce qu'ils ne possèdent pas les compétences voulues. Ce n'est pas du tout notre philosophie. Nous les formerons. Nous leur donnerons davantage de formation, au besoin. Nous les rencontrerons, nous discuterons avec eux et arrangerons les choses. Donc, c'est extrêmement important.

Deuxièmement, j'aimerais faire valoir un argument que nous invoquons dans tous les modes de transport, qu'il s'agisse du domaine de l'aviation, de celui-ci ou d'un autre. Nous n'avons aucune intention de jouer le rôle d'un bureau du vérificateur général si nous n'avons pas d'experts en la matière. Nous continuerons, selon ce que j'entrevois pour l'avenir, d'avoir des experts dans ce domaine, afin qu'on n'ait pas l'intention de faire marche arrière à partir de là. Mais il nous faut une meilleure combinaison de personnel, dont des vérificateurs professionnels ou des gens qui ont des compétences en tant que vérificateurs.

**Le président:** Il vous reste 20 secondes.

**M. Bev Shipley:** J'aimerais seulement satisfaire ma curiosité. Vous avez abandonné autour de 10 000 kilomètres de voies ferrées depuis 1990. Quelle incidence cela a-t-il sur la dimension des risques en matière de sécurité ferroviaire, quand on tient compte de la quantité de service ferroviaire, du trafic qui s'est développé? Nous avons toutes ces voies ferrées qui ont été mises hors service et, maintenant, un trafic ferroviaire qui augmente. Comment cela s'articule-t-il par rapport à ce que vous tentez de démontrer en matière de sécurité ferroviaire?

**M. Luc Bourdon:** Nous n'avons pas vu grand différence. Tout d'abord, cela dépend de ce que les voies ferrées ont été ou non cédées à un chemin de fer secondaire fédéral ou provincial. Si elles ont été cédées à un chemin de fer secondaire fédéral, elles sont encore visées par nos activités quotidiennes. Nous présumons que la plupart du temps, ces lignes ferroviaires ont été cédées par le CN et le CP pour devenir des lignes ferroviaires sur courte distance. Si le niveau d'entretien est le même que celui qui était assuré par le CN et le CP, nous ne voyons pas de différence.

•(1220)

**M. Bev Shipley:** Je dirais que bon nombre d'entre elles viennent d'être rayées de la carte. Bien des kilomètres parcourant l'Ontario viennent de disparaître.

**M. Luc Bourdon:** Nous n'avons pas vu grand différence dans nos activités, cependant.

**M. Bev Shipley:** D'accord.

**Le président:** Merci de votre intervention.

M. Volpe, en toute générosité, a cédé sa place à M. Bell.

**M. Don Bell:** J'ai fait ce que j'avais à faire.

Merci, messieurs Grégoire et Bourdon.

**Le président:** Je dois vous préciser que vous avez cinq minutes.

**M. Don Bell:** Merci.

J'aimerais traiter de quelques recommandations. Et je vais vous poser toutes mes questions maintenant, au cas où je dépasserais le temps qui m'est imparti.

Premièrement, la recommandation 19 — j'ai déjà posé cette question, mais vous n'avez pas répondu — concerne l'efficacité des comités de santé et de sécurité régionaux, qu'on a soulevée à titre de préoccupation. Au septième point de la recommandation 24, on parle d'un « moyen de faire participer les employés de chemin de fer à tous les échelons et, si possible, par l'entremise des comités et de représentants de la santé et de la sécurité au travail ». Cela a été désigné comme une faiblesse au cours du témoignage que nous avons entendu. À la recommandation 24, on mentionne également que « Transports Canada et l'industrie devraient collaborer à la conception des instruments ». Au troisième point, il est question d'une « mesure de la culture de sécurité ». On nous a dit qu'il y avait une culture de sécurité, mais qu'elle variait d'un chemin de fer à l'autre.

Je vais passer, dans le même ordre d'idées, à la recommandation 39, qui porte sur le transport et donne suite à la culture de sécurité, si on veut l'appeler ainsi, en ce qui a trait aux substances et aux marchandises dangereuses ou très dangereuses. Dans la recommandation 38, le conseil recommande que ce protocole d'intervention soit mis au point en ce qui a trait aux substances dangereuses qui n'ont pas été désignées comme « marchandises dangereuses ». En ce qui a trait à la recommandation 39, encore une fois, c'est la même chose: il s'agit d'établir une norme canadienne d'intervention d'urgence pour l'industrie du transport ferroviaire en ce qui a trait aux marchandises dangereuses et aux substances dangereuses pour l'environnement. En tenant compte de ce qui s'est produit au lac Wabamun et à la rivière Cheakamus, ces recommandations semblent particulièrement importantes. J'aimerais avoir vos commentaires là-dessus.

Enfin, la recommandation 35 traite de la question qui a été, je le sais, soulevée par mes collègues du Bloc et par d'autres — en fait, par le NPD et les conservateurs — au sujet de la relation avec les municipalités et du conflit qui peut avoir lieu entre les chemins de fer et la planification et le développement des municipalités. Plus particulièrement, toutefois, cela implique les passages, là où se trouvent les voies ferrées, de même que la recommandation d'un plan d'action quinquennal. On recommande ici l'élaboration d'un plan d'action quinquennal qui devrait prévoir une disposition relative à un financement partagé pour l'amélioration des passages privés ainsi que des passages à niveau. Nous savons qu'un fort pourcentage des accidents signalés sont en fait liés aux passages à niveau, alors je vous serais reconnaissant de vous prononcer là-dessus.

**M. Marc Grégoire:** Je peux commencer, mais je crois que Luc peut...

**M. Don Bell:** Ai-je parlé assez lentement pour que vous puissiez prendre en note les questions?

**M. Marc Grégoire:** Oh, oui.

**M. Don Bell:** Merci.

**M. Marc Grégoire:** Je vais commencer avec la recommandation 19. Nous avons déjà rencontré nos collègues de l'ACFC pour voir comment nous allions évaluer et mettre en oeuvre les différentes recommandations. Nous les avons réparties en trois blocs. Le premier regroupe les recommandations qui seront mises en oeuvre ou supervisées conjointement par Transports Canada, l'ACFC et différents comités. Comme les recommandations du deuxième groupe concernent uniquement l'industrie, nous allons laisser le soin à ses représentants de vous expliquer comment on compte les mettre en oeuvre.

La recommandation 19 à laquelle vous faites référence fait partie de ce deuxième groupe. On y indique que l'industrie doit prendre

toutes les mesures nécessaires pour assurer l'efficacité des comités locaux de santé et de sécurité au travail. C'est une recommandation qui s'adresse à l'industrie. Si j'ai bien compris, les représentants de l'industrie vont comparaître devant vous d'ici la fin de la semaine, alors, si vous n'avez pas d'objection, je vais les laisser répondre à cette question.

Le troisième groupe renferme les recommandations qui seront traitées directement par Transports Canada ou bien sous sa supervision. Cela ne signifie pas que nous n'allons parler à personne. Nous tiendrons des consultations, comme nous le faisons habituellement, mais nous serons responsables du travail.

Quant à la recommandation 24, la deuxième que vous mentionnez, vous avez fait ressortir le point 7: « un moyen de faire participer les employés des chemins de fer à tous les échelons et, si possible, par l'entremise de comités et de représentants de la santé et de la sécurité au travail ». Je dirais que tout cela est relié à la recommandation 19 et je vous suggère donc de poser la question aux gens des chemins de fer pour savoir comment ils vont s'y prendre. Quoi qu'il en soit, il ne fait aucun doute que le ministère des Transports encourage la mobilisation des employés aux fins de la sécurité.

Vous avez parlé ensuite de la recommandation 24-3, soit celle concernant « la mesure de la culture de sécurité ». Nous n'avons pas d'indicateur, mais nous procédons actuellement à la révision de notre architecture ministérielle des activités de programme, et nous devons définir un cadre de gestion du rendement pour chacun de nos secteurs d'activité. Je suppose que nous en arriverons à la même conclusion à cet égard, mais il n'existe pas actuellement d'indicateurs de sécurité qui seraient reconnus par tous les intervenants à l'échelle planétaire.

Si vous me permettez une comparaison, je vous parlerais à titre d'exemple de nos efforts pour devenir un ministère très représentatif de ce qui se passe dans le domaine des transports. Nous avons élaboré pour ce faire une stratégie de diversification, mais la situation est un peu différente, car il existe en la matière un barème reconnu, avec indicateurs allant de un à cinq, permettant d'établir des objectifs assortis d'échéanciers. Tout le monde comprend de quoi il s'agit et de nombreuses organisations utilisent les mêmes indicateurs. En l'espèce, je peux seulement vous dire que pour prendre la mesure de la culture de sécurité, nous avons interviewé des gens et continuerons de le faire. Pour évaluer ou saisir la culture d'une entreprise, il n'y a pas d'autres moyens que de rencontrer ses employés. Au sein d'une grande organisation, on peut ainsi interviewer des centaines d'employés pour déterminer si la culture est positive ou négative, si les échanges d'information sont suffisants et s'il y a ou non des mesures de reprécailles. Ce sont autant d'éléments que l'on peut ainsi établir.

Mais il n'existe aucun outil nous permettant d'obtenir des données exactes. Si on revient aux discussions précédentes concernant l'indice de un à cinq pour la culture de sécurité, si je puis m'exprimer ainsi, c'est peut-être la façon dont nous procéderons dans le futur, mais nous n'en sommes pas encore rendus là.

Votre question suivante portait sur la recommandation 39 et je vais laisser Luc prendre le relais.

• (1225)

**M. Luc Bourdon:** Comme Marc l'indiquait, dans le contexte du comité directeur et du groupe de travail que nous avons mis sur pied, on se penchera sur cette question afin de déterminer si un protocole est nécessaire et d'établir les mesures à prendre pour donner suite à cette recommandation.

**Le président:** Monsieur Fast.

**M. Ed Fast (Abbotsford, PCC):** Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins.

Lors d'une réunion de notre comité, quelqu'un a déjà laissé entendre que l'on devrait conclure à la lecture du rapport que le SGS ne fonctionne pas. J'en arrive toutefois à une conclusion tout à fait différente. Le rapport dit en fait que le SGS est une approche très souhaitable. Ainsi, il est clairement établi à la recommandation 17 que l'on souscrit à cette approche et qu'il convient de concentrer les efforts sur l'amélioration de sa mise en oeuvre. J'en arrive donc à ma question.

Dans ce cas particulier, le problème semble en grande partie lié à la mise en oeuvre. Le rapport établit une distinction entre les organisations comme Via Rail, CP et CN. On y traite en termes fort élogieux de Via. Les commentaires relatifs au CP sont également favorables; on indique d'ailleurs que cette entreprise réalise des progrès considérables. Mais lorsqu'il est question du CN, on se montre extrêmement critique. Ainsi, on parle d'une culture de la crainte au sein du CN en soulignant que les employés ont peur de signaler les situations problématiques.

Si nous voulons en arriver au point où les employés seront davantage portés à faire connaître leurs préoccupations, ne faut-il pas mettre fin à cette culture de la peur? Je m'interroge à ce sujet parce que le rapport traite brièvement de la question de l'immunité et qu'Air Transat a adopté une disposition en la matière pour la protection de ses employés qui signalent des incidents. En vertu de l'ancien projet de loi C-6, qui est maintenant le projet de loi C-7, nous légiférons en ce sens pour l'industrie aérienne.

J'ai posé la question à M. Lewis sans obtenir une réponse satisfaisante. Pensez-vous que l'on pourra mieux aller de l'avant si l'on oblige ainsi légalement les entreprises à offrir ce type d'immunité? Sinon, pourquoi pas?

● (1230)

**M. Marc Grégoire:** Il s'agit certes d'éléments que nous allons prendre en compte lors de l'élaboration de nos recommandations au fil des prochains mois. Mais il faut considérer toutes ces choses dans une perspective globale. Si nous devons adopter la solution recommandée par le groupe d'étude en établissant un régime de certificats d'exploitation comme dans l'industrie aérienne, par exemple, j'aimerais certes pousser les choses un peu plus loin. Je pense au concept de gestionnaire supérieur responsable, qui offre le même genre de protection aux employés conformément à la proposition que nous avons faite dans le secteur de l'aviation.

Pour que le SGS produise de bons résultats, il faudra implanter une culture de la sécurité au sein de l'entreprise et notamment encourager les employés à signaler les problèmes, sans crainte de représailles. Si quelqu'un constate que quelque chose ne fonctionne pas comme prévu, il doit pouvoir le signaler, même si c'est le résultat de sa propre erreur, parce que l'objectif ultime demeure toujours d'améliorer la sécurité. Mais si une personne rapporte une situation problématique et est congédiée le jour même ou le lendemain, que va-t-il se passer? Les autres employés vont éviter de signaler tout problème futur. Cela équivaudra pour ainsi dire à une fermeture des canaux de communication.

**M. Ed Fast:** Selon les témoignages que nous avons entendus lors de notre examen du projet de loi C-7, le taux de signalement des problèmes de sécurité augmente de 400 p. 100 à 500 p. 100 lorsque l'immunité est offerte. En fait, presque tous les témoins que nous avons entendus, tant en provenance de l'industrie que des syndicats, se sont montrés favorables au principe de l'immunité. Les syndicats

auraient seulement souhaité que nous allions un peu plus loin en transformant le tout en un véritable régime de protection des dénonciateurs.

Dois-je comprendre que l'immunité est une avenue que vous envisageriez sérieusement dans le cadre du Système de gestion de la sécurité, et peut-être également des modifications législatives qui seront proposées par votre ministère?

**M. Marc Grégoire:** Nous en discutons actuellement, mais votre comité pourrait formuler des recommandations précises à cet effet. Si nous pouvions obtenir ces recommandations avant la pause estivale, nous les inclurions dans notre proposition au gouvernement.

**M. Luc Bourdon:** Je peux vous assurer que nous faisons enquête sur chacune des plaintes que nous recevons des employés, et que nous n'indiquons pas à la compagnie ferroviaire qui nous a appelés ou qui nous a envoyé une lettre.

**M. Ed Fast:** Cela va de soi.

**M. Luc Bourdon:** Je sais que vous en voulez davantage.

**M. Ed Fast:** S'il y a effectivement une culture de la crainte au sein du CN, j'ai bien peur qu'il ne vous soit pas possible d'obtenir le genre de signalement que vous essayez d'encourager de la part de ces mêmes employés qui sont les mieux à même de connaître la situation.

J'ai une dernière question. Le projet de loi C-7 pourrait servir de modèle pour les modifications législatives à venir dans le secteur ferroviaire. Est-ce une possibilité que vous prenez en compte?

**M. Marc Grégoire:** Absolument. On voudrait bien reprendre certains passages en y remplaçant le terme « aérien » par le terme « ferroviaire ». Par exemple, on pourrait reprendre toute la partie portant sur les sanctions pécuniaires. Il y a également beaucoup de passages à propos du système de gestion de la sécurité.

La Loi sur l'aéronautique serait la plus récente loi en matière de sécurité à être adoptée par la Chambre, si on l'adopte, bien sûr. On veut s'appuyer sur les réalisations les plus récentes du Parlement. On veut appliquer le modèle de cette loi à d'autres moyens de transport.

**Le président:** Merci.

Un dernier intervenant avant de passer à quelques questions supplémentaires. Monsieur Jean, on vous écoute.

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci d'être venus aujourd'hui.

J'ai lu une bonne partie du rapport. Je faisais un peu d'insomnie, alors ça m'a fait une excellente lecture de chevet.

Je tiens à dire que le rapport renferme d'excellentes recommandations. Je crois d'ailleurs que le ministère appuie en principe toutes les recommandations présentées dans le rapport.

Pour ce qui est de l'application de la loi, on recourt généralement à la technique du bâton et de la carotte, c'est-à-dire des sanctions et des mesures incitatives. Est-ce que le ministère peut offrir des incitatifs, des récompenses quelconques? En offre-t-il actuellement ou impose-t-il seulement des sanctions? Nous savons qu'il existe 76 ordonnances d'exécution. Par exemple, le ministère a formulé une ordonnance contre le CN. Peut-on offrir quelque chose aux compagnies ferroviaires pour les inciter à se conformer aux exigences du ministère?

•(1235)

**M. Marc Grégoire:** Si la vérification d'une compagnie ferroviaire montre que celle-ci applique d'excellentes normes de sécurité, qu'elle est un modèle en la matière — tout est parfait —, que faisons-nous? On n'intervient tout simplement pas. Alors j'imagine que la carotte, c'est que les compagnies qui ont un excellent bilan de sécurité n'auront à peu près pas affaire à nous.

Si, au contraire, une compagnie a un bilan plutôt boiteux, eh bien, elle aura affaire à nous plus souvent et devra essayer des sanctions pécuniaires. Si on adopte les dispositions sur les sanctions pécuniaires, il faudra procéder à une modification législative. On projette d'instaurer des sanctions croissantes. La première infraction entraîne une première sanction. Une deuxième infraction? La sanction est plus sévère. Et ainsi de suite, jusqu'à la suspension du certificat d'exploitation.

**M. Brian Jean:** Les compagnies ferroviaires ont intérêt à se conformer à la loi d'emblée et de façon continue, pour le bien de leur propre dossier de sécurité et, évidemment, de leur image publique, d'autant plus qu'elles s'évitent ainsi les coûts rattachés aux contraintes administratives de Transports Canada et aux problèmes de sécurité constants.

**M. Marc Grégoire:** Oui.

**M. Brian Jean:** Est-ce que le ministère a remarqué une amélioration importante par rapport à la culture de sécurité, par exemple, après l'application des 76 ordonnances d'exécution ou la mise en oeuvre d'autres mesures par ce gouvernement depuis février 2006? A-t-on remarqué des changements positifs avec le temps?

**M. Luc Bourdon:** Je crois effectivement que les choses s'améliorent, si on tient compte de la hausse du trafic ferroviaire. Il y a de plus en plus de trains qui circulent. Le bilan d'accidents de cette année est très encourageant jusqu'à présent. Et l'année 2007 a somme toute été très positive. Alors, je crois que les choses s'améliorent.

**M. Brian Jean:** Vous faites référence ici à toutes sortes d'accidents, pas seulement à des déraillements sur les voies principales...

**M. Luc Bourdon:** Oui.

**M. Brian Jean:** ... parce que bien sûr le bilan s'est alourdi de cinq ou six déraillements sur une période d'un an.

Vous avez aussi indiqué, en réponse à une question de mon collègue, que le ministère se situe entre les échelons trois et quatre sur une échelle de cinq ou six, environ. Comment pouvons-nous optimiser les choses? Comment pouvons-nous accélérer le processus avec le concours de ce comité et grâce aux efforts du ministère et à la collaboration des compagnies ferroviaires?

**M. Marc Grégoire:** J'aimerais préciser la réponse de Luc. Luc est un spécialiste qui travaille depuis toujours dans le milieu de la sécurité ferroviaire, mais ce n'est là que son impression. Il s'agit d'une évaluation intuitive. Nous n'avons pas encore établi d'outil scientifique pour mesurer la chose précisément. Ce qu'il faudrait, et je vous en ai d'ailleurs glissé un mot, c'est interroger un vaste échantillon de personnes, comme nous l'avons fait pour la mise en place de notre stratégie sur la diversité.

**M. Brian Jean:** Je comprends. Je dois m'en remettre à son intuition à ce stade-ci. Je crois que la sécurité est essentiellement un processus continu auquel nous devons constamment travailler. Il est impossible, à mon avis, d'obtenir une note parfaite.

Comment pouvons-nous améliorer les choses? Croyez-vous qu'il faille plus d'ordonnances d'exécution? Faudrait-il collaborer davantage avec les compagnies ferroviaires? Que devrions-nous faire?

**M. Luc Bourdon:** Dans le rapport, on parle de collaboration. On va notamment mettre en place un groupe de travail voué spécialement aux systèmes de gestion de la sécurité, auquel participeront les compagnies ferroviaires, les instances de réglementation et les syndicats. On disposera ainsi d'une tribune pour travailler ensemble à améliorer la mise en place de SGS. Ce sera la première fois qu'on procédera de cette façon. Alors, je crois qu'on pourra apporter certaines améliorations.

**M. Brian Jean:** Vous faites référence à la recommandation 55 et, en fait, à la totalité du chapitre 12 sur l'établissement de relations entre les différents intervenants.

**M. Luc Bourdon:** Oui.

**M. Brian Jean:** Depuis que nous étudions la question, plus d'un an maintenant, j'ai remarqué que les régions géographiques, par exemple les montagnes, et d'autres facteurs comme l'âge du chemin de fer semblent influencer grandement sur la sécurité. Je me trompe?

**M. Luc Bourdon:** Différents règlements sont en place et ceux-ci ont été conçus précisément pour assurer la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Si on observe ces règlements, si on garde les chemins de fer en bon état et si on dispose du matériel adéquat de même que de gens bien formés, il ne devrait pas y avoir de problèmes de sécurité, peu importe le terrain sur lequel on se trouve.

**M. Brian Jean:** Est-ce que les exigences du SGS changent selon la région géographique dans laquelle on exploite les trains?

•(1240)

**M. Luc Bourdon:** Ce qui change, c'est que le SGS exige une évaluation officielle des risques pour toute nouvelle exploitation, alors que ce n'était pas le cas auparavant. Si les compagnies veulent s'installer dans une nouvelle région, ou encore exploiter une nouvelle ligne ou un nouveau service de banlieue, nous demanderons une évaluation complète des risques.

**M. Brian Jean:** En fait, est-ce possible qu'on établisse des dispositions plus strictes dans le cadre du SGS pour les compagnies ferroviaires qui n'avaient pas adopté suffisamment de mesures de sécurité dans le passé?

**M. Luc Bourdon:** Absolument, oui.

**M. Brian Jean:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci.

Nous allons maintenant procéder à une courte période de questions si vous le voulez bien.

Monsieur Bell, vous avez quelques minutes.

**M. Don Bell:** Ce ne sera pas long. J'aimerais seulement qu'on réponde à ma question concernant la recommandation 35, au sujet du financement conjoint. Nous n'avons pas eu le temps d'y répondre.

**M. Luc Bourdon:** Pour le programme d'amélioration des passages à niveau?

**M. Don Bell:** Oui, généralement le soutien des municipalités, dont nous ont parlé certains maires et qui a fait l'objet de discussions au sein de notre comité lorsque nous avons tenu une consultation téléphonique avec Richmond et Langley... Des maires du Québec sont également venus nous en parler. On s'inquiète du manque de soutien dans le financement dans le cadre du système actuel... Ils avaient peur de manquer de ressources pour les passages à niveau, pour le financement conjoint de ce genre de programmes, qui sont mentionnés à la recommandation 35... Et j'étais curieux de savoir si on aurait besoin de plus d'argent. Pouvez-vous me dire ce que vous en pensez?

**M. Luc Bourdon:** Nous avons bien sûr examiné cet aspect dans le rapport, et les statistiques que nous avons recueillies montrent que le programme d'amélioration des passages à niveau fonctionne très bien. Si le nombre d'accidents a diminué, c'est surtout grâce au financement accordé dans le cadre de ce programme. Par ailleurs, le rapport indique clairement que nous ne recommandons pas le financement des passages réglementés par les provinces.

Pour ce qui est du partage des fonds entre les municipalités, les compagnies ferroviaires et Transports Canada, c'est l'Office des transports du Canada qui étudie le dossier. Si j'ai bien compris votre question, vous faisiez également référence à nos règlements de contrôle d'accès, selon lesquels les municipalités doivent être consultées avant la construction de nouvelles lignes ou de nouveaux passages à niveau. Nous travaillons actuellement à un nouveau règlement à cet égard, qui, à la lumière du rapport, devrait être plus vaste que ce que nous avons prévu au départ.

**M. Don Bell:** J'aimerais souligner, monsieur le président, en tant qu'ancien maire et conseiller municipal, que les problèmes soulevés par la Fédération canadienne des municipalités... J'oublie le chiffre exact, mais on avait besoin d'un montant important pour corriger les lacunes dont souffrent nos infrastructures. Je peux parler d'une situation particulière à North Vancouver, où il fallait améliorer un passage à niveau. Les travaux nécessitaient un investissement majeur, puisque le passage se trouvait dans une zone de triage adjacente à un terrain privé, auquel il fallait pouvoir accéder. On devait donc construire des passages réguliers de cinq à six rails. Ça finit par coûter cher. On doit accorder la priorité à la sécurité, et on doit reconnaître que les municipalités n'ont pas les moyens de l'assurer. Elles manquent déjà de ressources pour répondre à tous leurs besoins en infrastructures.

**M. Luc Bourdon:** Nous investissons actuellement autour de 7,5 millions de dollars par année. Je crois que nous avons investi bien au-delà de 100 millions de dollars dans ce programme. Nous accordons la priorité à tous les passages à niveau. Beaucoup de gens s'intéressent à ce programme... sans compter la fermeture de passages.

**M. Don Bell:** Je sais que certains ont exprimé de la frustration. J'ai eu le même son de cloche des compagnies ferroviaires et des municipalités pour ce qui est des nouveaux chemins de fer. On doit formuler des dispositions pour veiller à ce que les municipalités soient avisées lorsque de nouveaux rails sont construits pour éviter toute situation de conflit avec le système ferroviaire, parce qu'il faut tenir compte de sa proximité avec les nouveaux développements privés planifiés. Le fait que le système ferroviaire soit protégé bien souvent à titre de priorité nationale peut aussi poser problème.

**M. Luc Bourdon:** La FCM et l'Association des chemins de fer du Canada ont lancé une initiative portant sur la proximité et c'est un mécanisme qui peut être utilisé en tout temps.

**M. Don Bell:** D'accord, merci.

**Le président:** Monsieur Masse.

**M. Brian Masse:** Merci, monsieur le président.

Seriez-vous prêt à consacrer à l'environnement une partie du mandat du conseil consultatif que vous avez l'intention de créer? Si je pose la question, c'est en raison de la nature de certains des déversements qui se sont produits. J'estime aussi que cela permettrait de faire certains progrès en ce qui a trait aux émissions du système ferroviaire. Nous voyons cela comme l'occasion d'être proactifs, plutôt que réactifs.

● (1245)

**M. Marc Grégoire:** Le comité consultatif a pour mission première d'améliorer la sécurité, et les différents représentants se concentrent aussi sur la sécurité. Ajouter l'aspect environnement pourrait avoir pour effet de diluer le mandat du comité, et son effectif pourrait perdre de sa pertinence. Il faudrait remplacer plusieurs des membres du comité, tant des représentants de Transports Canada que des compagnies ferroviaires. Mais je comprends qu'il est important de tenir plus de consultations et de forums pour discuter des enjeux environnementaux. Je ne suis cependant pas certain que ce soit le bon endroit pour le faire, mais j'en prends note.

**M. Brian Masse:** Je comprends ce que vous voulez dire, mais je crois qu'en ajoutant l'aspect environnement, considérant notamment les types de matières dangereuses que l'on transporte, on pourrait contribuer à trouver des façons de gérer ces situations, en dehors des situations de crise. Encore une fois, c'est une question de prévention. On pourrait facilement miser sur la modernisation des installations et sur la réduction des émissions. La sécurité et la prévention vont de pair, particulièrement avec les nouvelles technologies qui ont été mises au point pour les locomotives.

**M. Marc Grégoire:** Vous avez abordé deux sujets différents ici, mais le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses s'occupe des questions portant sur les marchandises et les matières dangereuses. Pour ce qui est des émissions, comme vous le savez, le gouvernement a manifesté l'intention de légiférer en la matière, alors nous avons du travail à faire à cet égard. Nous n'avons pas encore décidé du mode de consultation qu'il fallait établir. Je conviens avec vous qu'il y a des éléments secondaires à considérer, mais je crois que ce comité devrait se concentrer sur la sécurité.

**M. Brian Masse:** Bien, j'espère que vous garderez cet aspect en mémoire. Je continue de croire que la prévention aurait sa place.

En tout cas, pouvez-vous me dire ce qu'on entend par « grand public »? Pouvez-vous préciser? Les autres sont assez clairs.

**M. Marc Grégoire:** Quelqu'un qui n'a aucun lien avec ces organisations.

**M. Brian Masse:** Allez-vous prendre un représentant d'un groupe de consommateurs? Comment allez-vous trouver cette personne? Allez-vous simplement prendre quelqu'un sur la rue?

**M. Marc Grégoire:** Peut-être, je ne sais pas.

**M. Brian Masse:** Vous ne savez pas.

**M. Marc Grégoire:** Non, nous n'en avons pas encore discuté. Nous voulons seulement quelqu'un...

**M. Brian Masse:** Oui.

**M. Marc Grégoire:** ... qui ne fait partie d'aucune de ces organisations.

**M. Brian Masse:** Eh bien, par souci de transparence, peut-être que cette personne devrait être nommée indépendamment par un groupe de consommateurs ou quelque chose du genre.

**M. Marc Grégoire:** D'accord.

**M. Brian Masse:** Merci. Je n'ai plus de questions, monsieur le président.

**Le président:** Très bien. Je remercie nos invités de s'être joints à nous encore aujourd'hui. Sachez que vous êtes toujours les bienvenus. Merci.

En terminant, quelques points à l'intention du comité. Ce jeudi, nous recevons des représentants du CN et du CP. Mardi, nous recevons les représentants syndicaux. Je n'ai encore rien prévu pour

le jeudi 10 avril. J'aimerais donc que vous pensiez aux points que vous voulez aborder. Je vais prendre vos suggestions au début ou à la fin de la prochaine réunion. Et il faudra conclure l'examen, peut-être à huis clos si on veut. Nous pourrions ainsi avoir une discussion plus directe.

Voilà, pensez à tout ça d'ici la prochaine réunion et donnez-moi vos suggestions et vos recommandations.

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.**