



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 003 • 2<sup>e</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le lundi 25 novembre 2013**

**Président**

**M. Larry Miller**



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

Le lundi 25 novembre 2013

• (1530)

[Traduction]

**Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)):** La séance est ouverte.

Nous entreprenons notre étude sur l'examen de la sécurité ferroviaire.

Aujourd'hui, nous accueillons M. McDonald, M. Bourdon, Mme Dagenais, M. Eley et M. Roussel, du ministère des Transports. J'ignore qui va commencer, mais je crois comprendre que vous avez un exposé à présenter, M. McDonald.

Juste pour aviser les députés: l'exposé dépassera la durée normale de 10 minutes parce qu'il y a beaucoup d'information. Ensuite, nous allons passer aux questions.

Sur ce, monsieur McDonald, vous pouvez commencer.

**M. Gerard McDonald (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie le comité de nous avoir invités aujourd'hui à parler d'enjeux très importants — à notre avis — relativement à l'industrie du transport.

Comme vous le savez, la ministre Raitt est venue témoigner devant le comité la semaine dernière, et elle l'a chargé de se pencher sur la sécurité du transport des marchandises dangereuses ainsi que sur la mise en oeuvre de systèmes de gestion de la sécurité dans le secteur du transport.

Aujourd'hui, nous aimerions vous aider à entamer cette étude en vous présentant une petite introduction aux systèmes de gestion de la sécurité et de la façon dont nous les utilisons à Transports Canada. Ensuite, je crois qu'on nous a demandé de revenir mercredi pour vous présenter un exposé sur notre programme de transport des marchandises dangereuses.

Nous sommes ravis de voir le comité entreprendre ses travaux et, bien entendu, outre les deux exposés, nous demeurons à la disposition du comité s'il souhaite que nous répondions à d'autres questions pouvant ressortir d'autres témoignages. Nous attendons avec impatience les résultats de l'étude et les recommandations que pourrait formuler le comité.

Sur ce, je vais commencer mon exposé. Je vais présenter l'introduction principale du volet des systèmes de gestion de la sécurité. Je vais demander à mes collègues de parler de leur secteur de transport particulier, en ce qui a trait à la mise en oeuvre de systèmes de gestion de la sécurité selon les différents modes de Transports Canada, puis je vais tirer une conclusion.

De toute évidence, les systèmes de gestion de la sécurité sont une priorité clé relativement au maintien de la sécurité des transports au Canada. En effet, la sécurité et la fiabilité de nos espaces aériens, océans et chemins de fer partagés ainsi que de la capacité d'y

transporter des personnes et des biens de façon sécuritaire et efficiente est une priorité internationale. La sécurité des transports — tout d'abord au pays, puis à l'étranger — apporte une contribution considérable au programme canadien de sécurité publique et de croissance économique. En notre qualité de pays commerçant établi sur un immense territoire, nous comptons sur le transport pour mettre nos biens sur le marché, importer des produits consommables et réunir nos citoyens avec leur famille et leur collectivité.

Tout d'abord, permettez-moi de mettre en contexte le portefeuille de sécurité de Transports Canada. Il y a environ 3 400 employés dans le groupe Sécurité et sûreté — dont je suis sous-ministre adjoint responsable —, répartis dans nos régions et à l'administration centrale. Parmi ces employés, 2 900 sont des professionnels affectés à la sécurité des modes de transport aérien, maritime et terrestre. Les employés qui restent ont la responsabilité d'assurer la sûreté de notre réseau de transport.

Les employés de la Sécurité sont responsables des politiques et de l'établissement de règles, de l'octroi de licences et de certificats, de la surveillance et de l'application de la loi et de programmes de sensibilisation des tiers. Presque la moitié de nos employés sont des inspecteurs responsables d'offrir des programmes de surveillance, ce qui comprend le contrôle et l'application des exigences législatives ainsi que la conformité avec celles-ci. La plupart de ces professionnels spécialisés sont en région — sur le terrain — et interagissent avec les intervenants de l'industrie canadienne du transport.

Le ministère compte sur diverses activités pour assurer la sécurité du réseau de transport. Par exemple, la réglementation prévoit — parmi nos rôles et responsabilités — que nous devons mener des consultations, ce qui signifie que tout changement sur le plan des politiques et de la réglementation fait l'objet d'une discussion avec l'industrie concernée dans le but de définir l'intention, l'orientation et les avantages des changements avant leur entrée en vigueur.

Le ministère joue également un rôle en ce qui concerne l'octroi de licences et de certificats. Cette fonction a pour but de s'assurer que les titulaires de documents respectent les normes d'aptitude et de compétence. Autrement, le ministère est tenu d'annuler l'examen d'un nouveau document ou de refuser de le faire. L'une de nos principales responsabilités tient à la surveillance de notre programme de réglementation. Les activités de contrôle et de surveillance du ministère prennent différentes formes, telles que les systèmes de gestion de la sécurité — ou SGS — les vérifications et les évaluations, qui s'ajoutent aux inspections classiques.

Une autre importante responsabilité se rattache à notre devoir de protéger le public et chaque exploitant. Lorsqu'un titulaire de documents contrevient à une exigence réglementaire, nous avons la responsabilité de le dissuader de récidiver afin de promouvoir la sécurité. Les mesures de dissuasion à la disposition du ministère vont de l'avertissement écrit à la poursuite judiciaire, en passant par l'annulation d'un document ou d'une licence. La sélection de la bonne mesure est essentielle à la conformité ultérieure.

L'évolution constante du monde se voit au quotidien, et elle influe sur le transport et la manière dont Transports Canada doit mener ses activités. Nous faisons face à des défis et à des débouchés qui nous obligent à nous adapter et à être souples.

• (1535)

Lorsque nous examinons un accident de transport, nous savons que la plupart des maillons de la chaîne d'événements à l'origine de l'accident sont contrôlés par l'organisation. L'accident est probablement le résultat d'une série d'événements ou d'une combinaison de facteurs liés à l'erreur humaine, à l'organisation, à des problèmes techniques ou à l'environnement. Nous savons aussi qu'une organisation peut se conformer à toutes nos exigences réglementaires, mais encore poser un risque sur le plan de la sécurité, et toutes ces choses combinées donnent à penser qu'il y a peu de possibilités d'améliorer la sécurité en se concentrant sur un seul problème ou un seul événement.

[Français]

Le ministère reconnaît que le Canada possède l'un des meilleurs bilans au monde en matière de transport. Cependant, ce bilan est mis en péril par la croissance de la population, la mondialisation, les volumes de trafic en pleine expansion et l'émergence de nouvelles technologies. Tous ces éléments pointent vers un réseau de transport plus imposant et plus complexe.

Tout cela signifie que Transports Canada doit se positionner de manière à répondre au rythme des changements en constante évolution. Cet élément, en plus des pressions accrues pour répondre aux normes internationales, a amené le ministère à adopter des systèmes de gestion de la sécurité.

Nous avons adopté les systèmes de gestion de la sécurité afin de répondre au caractère évolutif du secteur des transports. Leur adoption marque le début d'une approche qui permet à l'industrie de gérer systématiquement les risques.

[Traduction]

Les SGS reposent sur les principes de gestion de la qualité auxquels souscrivent déjà la plupart de nos industries du transport et leur fournissent une façon systématique de repérer les dangers, de contrôler les risques et d'apporter continuellement des améliorations. Autrement dit, le ministère exige des entités de l'industrie qu'elles intègrent la gestion du risque à leurs activités quotidiennes.

Les systèmes de gestion de la sécurité permettent à l'industrie d'accroître sa responsabilité à l'égard du repérage proactif et de l'atténuation de risques de sécurité importants. Ils permettent également à l'organisation de se conformer plus efficacement et la forcent à gérer les risques de façon plus proactive. Au bout du compte, les SGS favorisent une culture de sécurité à l'échelle des organisations et du réseau de transport en tant que système de gestion de la sécurité faisant la promotion de la culture de sécurité. Grâce aux systèmes de gestion de la sécurité, le ministère peut aussi établir des priorités et orienter ses ressources vers les secteurs qui posent le plus grand risque et exigent le plus d'attention.

Les systèmes de gestion de la sécurité requièrent la participation et l'intervention de l'industrie. Au-delà des obligations réglementaires que nous devons remplir, les SGS imposent à l'industrie la responsabilité de gérer sa propre sécurité à l'aide du repérage, de l'évaluation et du contrôle des risques.

Je vais faire une analogie: pour protéger nos enfants, la société a rendu obligatoire le port du casque à bicyclette au hockey. Or, les parents savent que le simple port du casque est loin d'éliminer les risques auxquels un enfant est exposé lorsqu'il pédale dans la rue ou patine le long de la bande. Ainsi, en plus de veiller à ce que nos enfants portent l'équipement de sécurité, nous leur enseignons aussi le danger potentiel des voitures, du fait de ne pas tenir le guidon ou de rester face à la bande avec la rondelle.

Le même raisonnement s'applique aux systèmes de gestion de la sécurité. En tant qu'organisme de réglementation, Transports Canada exige de l'industrie non seulement qu'elle suive les règles, mais aussi qu'elle mette en pratique des politiques et des procédures pour repérer et atténuer les problèmes de sécurité potentiels. Voici certaines des mesures ou des processus minimaux que l'industrie doit mettre en oeuvre: la détermination des dangers ou l'établissement d'une méthode pour cerner les dangers; le signalement des incidents, un processus d'obtention de données sur la sécurité; la gestion des risques, une approche standard d'évaluation des risques et d'application de mesures de contrôle des risques; la mesure du rendement, le fait d'avoir des outils de gestion pour analyser les principes afin de voir si les objectifs de sécurité de l'entité sont atteints; l'assurance de la qualité et de la sécurité, c'est-à-dire des processus fondés sur les principes de gestion de la qualité qui appuient l'amélioration continue du rendement en matière de sécurité de l'entité; et la participation des employés et l'engagement des cadres supérieurs, pour s'assurer que toutes les composantes ont le soutien nécessaire et fonctionnent efficacement.

• (1540)

Lorsqu'il contrôle une entité de transport, s'il constate que l'un ou l'autre de ces éléments est manquant ou qu'il relève une préoccupation en matière de sécurité ou une infraction réglementaire, le ministère effectue un suivi auprès de l'entité pour vérifier si la question a déjà été soulevée à l'interne et, le cas échéant, s'informe des mesures prises à ce sujet.

L'adoption de systèmes de gestion de la sécurité renforce notre capacité de surveiller le secteur des transports d'un certain nombre de façons, dont les suivantes: reddition de comptes et responsabilité accrue pour l'industrie; poursuite active de gains en efficacité; gestion systématique des risques en matière de sécurité et de sûreté; contrôle et évaluation du rendement pour atteindre les objectifs; et veiller à ce que les résultats appuient le résultat stratégique de Transports Canada, c'est-à-dire la sécurité.

Les systèmes de gestion de la sécurité sont reconnus internationalement et ont été adoptés par des organismes de normalisation comme l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Organisation maritime internationale et l'Organisation internationale de normalisation. Comme Transports Canada est membre de ces organismes internationaux, il est d'autant plus important, et à juste titre, pour le ministre d'adopter les systèmes de gestion de la sécurité.

[Français]

La nécessité de recourir aux SGS remonte à 1998, alors que la sécurité maritime mettait en oeuvre le Code international de gestion de la sécurité pour certains navires effectuant des voyages internationaux.

Comme vous le savez peut-être, la sécurité ferroviaire et l'aviation civile ont suivi son exemple en demandant à l'industrie d'adopter officiellement les SGS en 2001 et en 2005, respectivement.

Dans les prochaines diapositives, je mettrai l'accent sur chaque mode et la situation de mise en oeuvre des SGS ainsi que des travaux qu'il reste à entreprendre.

Avant de commencer, j'aimerais faire remarquer que Transport des marchandises dangereuses ne possède pas de programme de SGS officiel, mais les principes du SGS sont intégrés aux différentes activités du programme.

[Traduction]

Sur ce, monsieur le président, je vais donner la parole à mon collègue, M Martin Eley, directeur général, Aviation civile, qui nous présentera un bref aperçu de l'application des SGS au secteur de l'aviation.

**M. Martin Eley (directeur général, Aviation civile, ministère des Transports):** Merci.

Au cours des 10 dernières années, le taux d'accident a constamment diminué. Parallèlement, nous avons observé une augmentation considérable de la circulation aérienne. Résultat: le nombre réel d'accidents a diminué d'une année à l'autre. De fait, l'an dernier, le nombre total d'accidents au Canada était le plus bas enregistré dans l'histoire moderne de l'aviation.

Comme on l'a déjà mentionné, nombre des accidents liés au transport aérien aujourd'hui sont attribuables à des facteurs humains ou organisationnels. Les systèmes de gestion de la sécurité sont le moyen le plus prometteur de prévenir ces types d'accidents, car ils obligent les compagnies à se doter de processus qui réduisent au minimum, de façon proactive et systématique, les risques causés par ces facteurs.

Lorsque nos inspecteurs inspectent une compagnie, ils déterminent l'efficacité de son système de sécurité, vérifient sa conformité avec la réglementation et analysent les mesures correctives prises, le cas échéant. En interviewant les employés, les gestionnaires et les PDG pour déterminer comment ils évaluent le risque, nous élargissons notre portée afin d'aider les compagnies à réduire au minimum le risque à tous les égards.

Le cheminement vers l'excellence en sécurité peut être entièrement différent d'une compagnie à l'autre. C'est pourquoi nous privilégions une approche systémique où nous demandons aux compagnies de mettre en place des systèmes leur permettant de cerner, d'évaluer et d'atténuer les risques; d'acquérir des données sur la sécurité; de déterminer, à la lumière d'une analyse, si l'organisation respecte ses objectifs au chapitre de la sécurité. Ces systèmes doivent également contribuer à l'amélioration continue du rendement en matière de sécurité de l'organisation.

Un fait digne de mention: selon un examen récent de l'autorité australienne de l'aviation civile, des études récentes ont révélé que des SGS bien implantés, surtout dans les cas où l'organisation consacre des efforts au SGS, sont associés à un meilleur rendement en matière de sécurité.

Au chapitre de la mise en oeuvre, Transports Canada est un chef de file mondial dans le domaine des exigences de SGS pour les organisations d'aviation et continue à travailler avec le personnel de première ligne et l'industrie pour améliorer le programme encore plus. À l'heure actuelle, les systèmes mis en oeuvre couvrent 90 % des passagers-kilomètres payant au Canada. Nous faisons partie des rares autorités dans le monde à avoir mis en oeuvre les SGS à cette échelle.

Nous avons mené des évaluations des SGS dans toutes les entreprises canadiennes de transport aérien et les organisations d'entretien connexes pour vérifier que les systèmes fonctionnent et contribuent à une saine culture de sécurité dans l'organisation.

En 2008 et en 2009, nous avons également introduit de la réglementation pour les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne au Canada. À la suite de la mise en oeuvre dans ces secteurs, il a été décidé de retarder encore la mise en oeuvre dans d'autres secteurs commerciaux afin que nous ayons davantage de temps pour peaufiner nos procédures, notre formation et nos lignes directrices à la lumière de la rétroaction des inspecteurs et de l'industrie. Depuis, nous avons entrepris une évaluation de la mise en oeuvre future qui nous aidera à déterminer si l'industrie est prête et si Transports Canada est capable de mener les activités de surveillance nécessaires.

Nous examinons actuellement des renseignements supplémentaires quant à la faisabilité, à l'opportunité et aux avantages de la mise en oeuvre des SGS dans les autres secteurs. Nous allons examiner et communiquer les propositions pour l'avenir dans l'année qui vient.

Depuis la mise en oeuvre des SGS, nous avons également amélioré nos outils de surveillance. Beaucoup de progrès ont été réalisés à l'échelle internationale en vue de renforcer la surveillance des organisations d'aviation tenues ou non de se doter de SGS. Nous avons constaté que nombre des outils que nous avons créés s'appliquaient tout aussi bien aux deux groupes.

Nous employons une approche systémique en matière de surveillance de sécurité qui englobe les évaluations, les inspections de validation de programme et les inspections des processus.

On entend par « évaluation » l'activité de surveillance menée pour examiner l'efficacité du SGS d'une compagnie et son degré de conformité avec la réglementation en matière d'aviation civile. Nous utilisons le degré de conformité pour toutes sortes de compagnies.

La deuxième activité, l'inspection de validation du programme, est l'examen systématique d'un ou de plusieurs secteurs d'une compagnie réglementée devant ou non se doter d'un SGS. Elle sert à déterminer si les exigences réglementaires sont documentées, mises en oeuvre, appliquées et efficaces au sein d'une organisation certifiée.

Troisièmement, l'inspection des processus est un examen en profondeur des processus utilisés pour produire un extrant, par exemple la tenue des dossiers relatifs à la formation. D'autres activités d'inspection ont lieu dans le cadre des services offerts à l'industrie.

Ces outils de surveillance se complètent et, ensemble, permettent une surveillance complète de la conformité avec la réglementation en matière de sécurité.

Des équipes d'inspection multidisciplinaires collaborent pour assurer la surveillance nécessaire de toutes les activités d'exploitation d'une compagnie. Des inspections sur place sont automatiquement intégrées au calendrier de surveillance de Transports Canada, et il est possible d'en prévoir ou d'en annuler. Le ministère mène des milliers d'inspections de ce type chaque année.

Les compagnies dotées d'un SGS doivent posséder des outils de gestion pour déterminer la mesure dans laquelle ses objectifs en matière de sécurité sont respectés et appliquer des processus qui reposent sur des principes de gestion de qualité favorisant l'amélioration continue du rendement au chapitre de la sécurité.

•(1545)

Notre propre programme — le programme de surveillance axée sur les risques — a procuré plusieurs avantages à l'organisation en ce qui a trait à l'affectation des ressources. Nous sommes maintenant mieux placés pour affecter les ressources de façon proactive afin d'obtenir les meilleurs résultats possible. Nous pouvons également réaliser un meilleur équilibre entre la charge de travail et la capacité en déplaçant les ressources ou les tâches en fonction des priorités du moment.

Cette nouvelle approche associe les activités de surveillance au profil de risque d'une compagnie, procure la flexibilité nécessaire pour effectuer des interventions de surveillance plus modestes et du travail imprévu et nous permet d'évaluer le caractère adéquat des ressources en fonction du programme à offrir. Nous avons également relevé dans le processus de planification des points précis pour nous assurer qu'il y a un examen adéquat par la direction et pour examiner annuellement les données tout en assumant la charge de travail courant et l'analyse de la capacité.

Au chapitre de l'application de la loi, comme nous avons introduit la réglementation relative aux systèmes de gestion de la sécurité afin de susciter l'adoption d'une approche proactive en matière de conformité réglementaire, nous devons aussi nous assurer de ne pas simplement réagir aux constatations qui nous arrivaient du BST, par exemple.

Notre approche a deux volets. D'une part, elle préconise l'établissement d'une culture de reddition de comptes non punitive dans les entreprises, ce qui encourage celles-ci à prendre des mesures correctives et préventives avant même que nous prenions nécessairement connaissance d'un problème. D'autre part, elle prévoit aussi des mesures punitives lorsque les inspecteurs de TC repèrent un problème de non-conformité, et TC peut alors donner des conseils verbalement, infliger une amende ou même suspendre ou annuler le certificat de la compagnie. Nous n'hésitons pas à prendre de telles mesures si nous les jugeons nécessaires.

L'approche d'application de la loi est ferme, mais juste, et elle repose sur l'examen des activités de surveillance, les antécédents et l'exercice du jugement éclairé. Au besoin, nous pouvons soumettre une compagnie à un programme de contrôle accru qui prévoit une plus grande surveillance ainsi que des mesures supplémentaires pour s'assurer que les lacunes font l'objet de mesures efficaces et appropriées. Si Transports Canada constate qu'une situation pose un risque immédiat à la sécurité aérienne, un inspecteur peut émettre un avis de suspension de la certification de l'organisation ou saisir l'aéronef en question.

Nous avons élaboré à l'interne un plan d'action pour orienter le programme de l'aviation civile. Il ciblait essentiellement, mais pas complètement, de nombreux résultats qui sont ressortis de la vérification du BVG publiée en avril 2012. Le plan d'action prévoyait de nombreuses activités pour renforcer le programme de l'aviation civile, y compris dans les aspects liés à la surveillance d'organisations d'aviation et de leurs systèmes de gestion de la sécurité.

Transports Canada a des instructions à l'intention du personnel qui décrivent les procédures et les responsabilités des inspecteurs liées à la surveillance et aux activités d'application de la loi. Dès l'an dernier, nous avons également tenu des ateliers sur la surveillance auprès d'inspecteurs des quatre coins du pays pour discuter de surveillance et d'application de la loi. Ces instructions à l'intention du personnel ont été modifiées en fonction de la rétroaction qui nous est parvenue dans le cadre de ces rencontres. TC continue de travailler

avec les employés de première ligne dans l'industrie pour accroître leur compréhension de l'approche en matière de réglementation touchant les SGS.

Somme toute, pour continuer à nous améliorer, comme on l'a mentionné, il faudra mener d'autres analyses avant de procéder à la mise en oeuvre des SGS dans d'autres secteurs du transport aérien, et nous continuons à peaufiner nos processus pour nous assurer de constamment affecter nos ressources aux domaines qui présentent le risque le plus élevé.

Merci.

•(1550)

**M. Gerard McDonald:** Merci, Martin.

Nous allons maintenant demander à Donald Roussel, notre directeur général de la sécurité maritime, de parler du mode de transport maritime.

**M. Donald Roussel (directeur général, Sécurité et sûreté maritime, ministère des Transports):** Merci beaucoup.

En réaction à un certain nombre d'accidents maritimes graves, l'Organisation maritime internationale a implanté le SGS dans le cadre de la mise en oeuvre du Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, appelé Code international de gestion de la sécurité, ou Code ISM. Il a été intégré à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention SOLAS, en 1998.

Tous les pays signataires de la Convention SOLAS ont mis en oeuvre le Code ISM. Aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada, le Canada a mis en oeuvre le Code ISM en 1998 en introduisant le Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments.

Comme nombre d'exploitants de navires canadiens reconnaissent les bienfaits du SGS, ils sont nombreux à avoir adopté le Code ISM de façon volontaire.

Actuellement, le Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments ne s'applique qu'aux navires visés par la Convention SOLAS. Toutefois, Transports Canada propose de modifier le Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments pour qu'il vise aussi la flotte intérieure canadienne. Par conséquent, des consultations préliminaires ont été amorcées à l'automne 2010, et elles se poursuivront jusqu'à la fin de 2013.

Les dispositions proposées s'appliqueront aux navires suivants ainsi qu'aux compagnies qui les exploitent.

Les navires canadiens visés par le chapitre IX de la Convention SOLAS aux termes de l'actuel Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments auront un SGS qui fera l'objet d'une vérification et d'une certification.

Nous proposons que tout navire canadien d'une jauge brute de plus de 500 possède un SGS qui a fait l'objet d'une vérification et d'une certification.

Nous proposons également que tout navire canadien certifié pour le transport de plus de 50 passagers possède un SGS ayant fait l'objet d'une vérification et d'une certification.

Pour les bâtiments de taille plus modeste qui ont plus de 24 mètres et ont une jauge brute de moins de 500 tonnes, nous proposons un SGS, mais il ne serait pas nécessaire qu'il fasse l'objet d'une vérification et d'une certification.

Actuellement, nous préparons des solutions de rechange pour encourager l'adoption d'un SGS et d'une culture de sécurité sur les petits bâtiments. Par exemple, nous publions en ligne un manuel et des lignes directrices concernant les SGS. Le travail en vue de l'élaboration de la réglementation est bien entamé. La rédaction du projet de règlement devrait être terminée d'ici le deuxième trimestre de 2014.

Nos efforts visent l'amélioration continue. La modification du Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments renforcera la culture de sécurité au Canada. L'entrée en vigueur du projet de règlement permettrait à Transports Canada d'établir un ensemble d'exigences en matière de gestion de la sécurité fondé sur le Code international de gestion de la sécurité.

De plus, cela aidera l'industrie à se conformer à la réglementation et à d'autres exigences, ce qui contribuera au rendement global en matière de sécurité. La réglementation permettra également de renforcer la gestion des risques et l'échange d'information en plus d'offrir de la flexibilité et de favoriser l'innovation. Les compagnies pourront mettre au point un système de gestion de la sécurité en harmonie avec leurs activités particulières; chaque SGS est adapté au navire et à l'exploitant particulier.

Enfin, dans le cadre de nos efforts visant l'amélioration continue, nous préparons d'autres moyens pour encourager l'adoption de SGS et d'une culture de sécurité sur les petits navires, en faisant appel aux municipalités et aux provinces chargées de délivrer des permis commerciaux et d'offrir des programmes de conformité et en menant des activités de sensibilisation auprès de celles-ci. Nous informons les assureurs maritimes et proposons d'augmenter le nombre d'ententes avec les commissions des accidents du travail provinciales.

Merci.

• (1555)

[Français]

**M. Gerard McDonald:** Monsieur le président, je vais demander à mon collègue M. Luc Bourdon, qui est directeur général de la Sécurité ferroviaire, de présenter la situation dans le domaine ferroviaire.

[Traduction]

**M. Luc Bourdon (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports):** Merci, monsieur McDonald.

Le Règlement sur le SGS ferroviaire a été ajouté à la Loi sur la sécurité ferroviaire en 2001, à la suite de certaines modifications qui sont entrées en vigueur en 1999. Aux termes d'une disposition de l'article 51 de la Loi en 1988, quatre ans plus tard, un examen obligatoire a eu lieu en 1994, et il a été suivi d'un autre. Aucune des recommandations de 1994 n'a été intégrée à l'examen de la LSF.

En 1998, il y a eu un deuxième examen, et on a recommandé de modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire pour y inclure la disposition relative à l'introduction d'un règlement relatif aux SGS, et, ainsi, en 2001, la disposition est entrée en vigueur.

À l'heure où on se parle, le Règlement sur le SGS ferroviaire s'applique à tous les chemins de fer de ressort fédéral et certains chemins de fer de ressort provincial. Certaines provinces ont adopté le régime fédéral.

Une compagnie doit mettre en oeuvre les 12 composantes du SGS aux termes du Règlement sur le SGS ferroviaire. Les composantes prévoient des politiques liées aux systèmes, aux processus, aux procédures et à la documentation.

Aux termes du règlement, les compagnies de chemin de fer doivent élaborer leurs propres politiques et procédures de sécurité et évaluer leur rendement à ce chapitre. Il importe de noter que, avant les SGS, les compagnies étaient tout de même responsables d'élaborer leurs propres politiques et procédures. Depuis l'entrée en vigueur du Règlement sur le SGS ferroviaire, elles sont tenues de le faire. Il ne s'agit pas d'une obligation que nous avons transférée à l'industrie. Elle le faisait avant. Maintenant, cette obligation est prévue dans le Règlement sur le SGS ferroviaire.

Pour aider l'industrie et les syndicats, en 2010, Transports Canada a élaboré des documents d'orientation en collaboration avec les syndicats et la partie patronale et l'Association des chemins de fer du Canada et ses membres. Nous avons produit des documents d'orientation — c'est-à-dire la trousse que nous pouvons distribuer plus tard — qui servent à aider les compagnies. Nous avons des pratiques exemplaires pour tous les chemins de fer et des pratiques exemplaires pour les petits chemins de fer. Il y a aussi une petite brochure sur la culture de sécurité ainsi qu'un document en format poche sur les SGS visant à aider les chemins de fer et les syndicats.

Actuellement, environ 35 compagnies de chemin de fer canadiennes sont assujetties au Règlement sur le SGS ferroviaire. Lorsque le règlement sera modifié, nous aurons environ 80 compagnies de chemin de fer, dont 79 qui seront visées par ces dispositions.

Quant aux projets à ce jour, le comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire — groupe d'experts mandaté par le ministre pour mener un examen qui a déposé un rapport en 2007 — ainsi que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités ont formulé des recommandations en 2008 et ont contribué à l'amélioration de la mise en oeuvre du Règlement sur le SGS ferroviaire dans l'industrie. Nombre de ces recommandations supposaient des modifications législatives. Toutes ces modifications — ou la plupart d'entre elles — ont été apportées à la loi le 1<sup>er</sup> mai.

En ce qui concerne l'amélioration continue, à la suite de l'entrée en vigueur des modifications de la Loi sur la sécurité ferroviaire le 1<sup>er</sup> mai 2013, on a entrepris des travaux pour modifier le Règlement sur le SGS ferroviaire à la lumière de l'examen de la LSF ainsi que des recommandations du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Nous modifions actuellement le Règlement sur le SGS ferroviaire en fonction d'un certain nombre de recommandations.

Les modifications apportées à la LSF reflètent l'importance centrale du SGS et une reconnaissance de la responsabilité des compagnies de chemin de fer de démontrer qu'elles gèrent continuellement les risques liés aux questions de sécurité à l'aide d'un SGS. C'est maintenant une disposition explicite de la Loi. De plus, nous avons également inclus, à la suite d'une analyse de la gestion des risques, une disposition selon laquelle une compagnie de chemin de fer doit maintenir le plus haut degré de sécurité possible.

Les modifications du règlement clarifieront également les attentes de Transports Canada et exigeront des compagnies de chemin de fer qu'elles nomment un responsable à l'échelon de la direction en tant que centre de responsabilité pour la sécurité des activités de la compagnie. Cela exigera la participation des employés et de leur agent de négociation — ce qui reflète également une recommandation relative à la Loi sur la sécurité ferroviaire — ainsi que l'élaboration d'un système de signalement non punitif qui permettra aux employés de communiquer directement avec Transports Canada de façon confidentielle.

●(1600)

Nous avons l'intention de procéder à la publication préalable de la modification relative aux SGS dans la *Gazette du Canada*, partie I, d'ici l'été 2014.

**M. Gerard McDonald:** Merci, Luc.

Pour conclure, monsieur le président, à la lumière de plus de 10 ans d'expérience des systèmes de gestion de la sécurité, nous avons appris quelques leçons qui nous serviront en tant qu'organisme de réglementation et qui seront aussi utiles à l'industrie du transport que nous servons.

Par exemple, nous avons constaté que l'évaluation des SGS doit être appuyée par des inspections aléatoires ou prévues. Les activités de contrôle et de surveillance sont nécessaires pour que le ministère puisse se faire une idée exacte du fonctionnement d'une entité de transport. Une autre chose que nous avons apprise au cours des 10 dernières années, c'est que nous ne pouvons pas adopter une approche universelle en matière de SGS, car cela avantagerait les grandes organisations de transport. Pour offrir un traitement équitable aux entreprises et exploitations plus modestes, il faut définir la portée des dispositions réglementaires et des politiques et les adapter pour que les exigences en matière de sécurité conviennent à de petits exploitants.

[Français]

Nous sommes tout à fait conscients qu'avant d'étendre les SGS à d'autres exploitants, que ce soit du côté aérien ou maritime, nous devons procéder à une évaluation complète des risques et des ressources pour nous assurer que toutes les parties ont la capacité de mettre en vigueur un système de gestion de la sécurité.

Même si le Canada possède un des meilleurs bilans en matière de sécurité des transports, nous reconnaissons qu'il y a encore des défis à relever.

Je peux vous dire que notre ministre appuie ardemment les systèmes de gestion de la sécurité et qu'elle est déterminée à améliorer la sécurité globale du réseau de transport.

[Traduction]

Je suis certain que nous pouvons relever tous les défis en continuant de travailler dur en collaboration avec nos employés, les syndicats, les intervenants et les parties intéressées. Ensemble, nous pouvons améliorer et renforcer la sécurité du système de transport canadien.

Je tiens à vous remercier, monsieur le président, de nous avoir permis de présenter cet exposé aujourd'hui. Nous serons bien sûr heureux de répondre aux questions des membres du comité.

**Le président:** Merci à vous, monsieur McDonald, et merci à vos collaborateurs.

Avant de commencer, j'aimerais souligner la présence d'une spectatrice. Mme Esther Bardo a participé au programme international de stages parlementaires en 2006. J'ai eu le plaisir de l'avoir à mon bureau pendant six semaines. Elle est assise à l'autre bout. De toute évidence, elle a vécu une bonne expérience ici au Canada, et elle est revenue. Nous l'accueillons avec plaisir.

J'aimerais aussi rappeler aux membres du comité que les fonctionnaires qui sont ici aujourd'hui ont entre autres pour tâche d'exécuter les politiques du gouvernement. J'aimerais que vous en teniez compte lorsque vous poserez vos questions.

Sans plus tarder, madame Crowder, vous avez la parole pour sept minutes.

●(1605)

**Mme Jean Crowder (Nanaimo—Cowichan, NPD):** Merci, monsieur le président.

Vous dites donc que les fonctionnaires ne peuvent pas modifier les politiques à l'heure actuelle.

**Le président:** Oui.

**Mme Jean Crowder:** Je tiens à remercier les fonctionnaires d'être venus aujourd'hui.

J'ai une question inspirée d'un article paru dans le *Toronto Star*. Pour vous mettre en contexte, en voici un extrait: Tandis qu'un nombre croissant de déraillements suscite des préoccupations en matière de sécurité au sein du grand public, les documents faisant état du plan de sécurité d'une compagnie de chemin de fer — élément essentiel de la réglementation de l'industrie ferroviaire — sont « mis sous clé », selon des experts de l'industrie et des personnes qui militent pour la sécurité.

À une époque où les appels à une transparence accrue concernant les compagnies de chemin de fer et les produits qu'elles transportent se multiplient, les régimes de sécurité des entreprises — qui décrivent entre autres les pratiques, les politiques et la formation des employés — ne peuvent être obtenus auprès de Transports Canada.

L'organisme de réglementation fédéral vérifie les plans de sécurité, appelés « systèmes de gestion de la sécurité » (SGS), à des fins de conformité, mais, selon un porte-parole, il s'agit de « renseignements de tiers » qui devraient pouvoir être obtenus auprès de la compagnie en question.

Plus loin dans l'article, on apprend que le juge à la retraite Virgil Moshansky croit que la tendance au secret lié aux documents relatifs à la réglementation des transports continue. Selon lui, le défaut de divulguer un plan de gestion de la sécurité est en fait un prétexte pour éviter de divulguer au public l'existence de systèmes de gestion ou de procédures lacunaires dans l'industrie.

Pouvez-vous parler du fait que le public ne peut pas consulter les plans de SGS et que, de fait, nous n'avons vraiment aucune façon de savoir si les plans répondent aux besoins de la collectivité et si je dois craindre le déraillement d'un train dans ma ville?

En fait, dans l'article, contrairement aux propos tenus par M. Roussel, je crois, le syndicat a soulevé des questions quant à son incapacité de consulter les plans de SGS de compagnies où travaillent ses membres.

Pouvez-vous commenter cet aspect, monsieur McDonald?

**M. Gerard McDonald:** Certainement.

Évidemment, lorsqu'il est question des renseignements d'une entreprise, nous devons respecter le secret des affaires touchant l'information que nous recevons. Nous sommes tenus de respecter les lois régissant l'accès à l'information, comme partout ailleurs au sein du gouvernement.

Tout renseignement que nous communiquerions serait d'abord soumis à une évaluation visant l'accès à l'information. S'il s'agit de renseignements de tiers, nous n'avons pas le pouvoir de les divulguer nous-mêmes sans consulter le tiers pour déterminer si une telle mesure porterait atteinte au secret commercial.

**Mme Jean Crowder:** Pardonnez-moi, je crois que cette réponse susciterait de graves préoccupations au sein du public, bien que nous parlions du SGS plutôt que du transport de marchandises dangereuses. J'aimerais me reporter au rapport du commissaire à l'environnement et au développement durable. Il soulevait de graves préoccupations quant aux activités de surveillance de Transports Canada liées au transport de marchandises dangereuses. Compte tenu des antécédents qu'a soulevés le commissaire à l'environnement et au développement durable, quels mécanismes avez-vous mis en place pour rassurer le public quant à vos activités de surveillance des plans de SGS, à votre capacité d'assurer un suivi et de faire appliquer la loi?

**M. Gerard McDonald:** Oui. Le rapport dont vous parlez a été publié en 2009, et, depuis cette époque, le ministère...

**Mme Jean Crowder:** En fait, c'était en 2011.

**M. Gerard McDonald:** Excusez-moi, 2011.

Depuis cette époque, nous avons beaucoup travaillé pour donner suite aux recommandations du commissaire à l'environnement et au développement durable. Pour ce qui est de rassurer le public, nous sommes entièrement transparents quant aux éléments qui composent notre processus d'inspection. Nous l'informons des inspections que nous avons menées. Nous pouvons informer quiconque aimerait connaître les éléments qui composent le système et les mécanismes d'assurance de la qualité dans le système. L'idée, c'est que tous ces éléments contribuent à la confiance du public à l'égard de notre programme.

**Mme Jean Crowder:** Il s'agit du processus; en fait, il n'est pas question des résultats de l'inspection. Il n'est pas question du résultat de votre éventuel travail avec la compagnie pour assurer sa conformité. Que vous me disiez à quoi ressemble le processus ne signifie pas nécessairement que vous le mettez en oeuvre.

M. Eley a indiqué, dans son exposé — en fait, je me reporte à une note à la page 6 du document, où M. Eley parlait de l'avenir des SGS —, qu'il y a un ralentissement par rapport à la mise en oeuvre des SGS et que celui tient en partie au fait que vous examinez la capacité du ministère de le faire. Comment pouvons-nous être sûrs que l'examen, les mesures correctives nécessaires et l'examen de suivi se rattachant à la conformité ont lieu alors que vous nous parlez seulement d'un processus? Nous n'obtenons aucune information sur les résultats réels du processus de SGS.

• (1610)

**M. Gerard McDonald:** Comme je l'ai dit, nous sommes quelque peu limités en ce qui a trait à l'information que nous pouvons divulguer par rapport à la vérification d'un SGS donné. Nous ne sommes pas responsables de cette situation; elle est prescrite par les lois qui régissent nos activités et que nous devons respecter. Nous devons aussi, comme je l'ai dit, tenir compte du secret des affaires et nous assurer que des organisations n'utilisent pas les renseignements mis à leur disposition pour obtenir un avantage commercial.

J'ignore ce que je pourrais dire de plus.

**Mme Jean Crowder:** Je crois comprendre que le rôle de Transports Canada consiste en partie à assurer la sécurité publique, et le public doit croire que c'est véritablement le cas. Lorsque les choses se font dans le secret et qu'il n'y a pas de transparence, le public a beaucoup de mal à avoir confiance.

J'aimerais revenir sur une récente annonce au sujet du transport de marchandises dangereuses. Je sais que vous avez précisé plus tôt qu'il n'y avait pas de SGS pour le transport des marchandises

dangereuses, que d'autres dispositions réglementaires régissent cet aspect, mais...

**M. Gerard McDonald:** Pour clarifier, le transport de marchandises dangereuses est un programme quelque peu différent, parce que nous réglementons les expéditeurs et le produit expédié, alors ce secteur ne se prête pas au processus de SGS. Cela dit, toute compagnie assurant le transport de marchandises dangereuses est tenue d'avoir un SGS doté d'un volet pour le transport de marchandises dangereuses.

**Le président:** Votre temps est écoulé. Nous vous reviendrons.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

**M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Madame, messieurs, merci beaucoup d'être ici aujourd'hui. Merci d'avoir témoigné.

Je veux revenir en arrière et faire le point sur une question que j'ai posée à la ministre lorsqu'elle est venue témoigner récemment, seulement pour rappeler aux Canadiens ce qui se passe à Transports Canada.

Au cours des exercices 2011-2012 et 2012-2013, le budget de la sécurité aérienne a été réduit de 11 %; il est passé de 222 à 198,6 millions de dollars. Le budget de la sécurité maritime a été réduit de 25 %; il est passé de 75,6 à 56,5 millions de dollars. Le budget de la sécurité routière a été réduit de 5,5 %; il est passé de 23,8 à 22,5 millions de dollars. Je reconnais toutefois qu'il y a eu une augmentation minime de 1,5 million de dollars par année pour la sécurité ferroviaire.

Je crois qu'il importe de retenir cela dans le cadre de notre discussion au sujet des SGS en général.

Il est important également que les Canadiens gardent à l'esprit que, au bas mot, les estimations conservatrices — j'entends par là qu'elles sont prudentes — du coût du nettoyage et de la décontamination autour de Lac-Mégantic sont probablement d'au moins 250 millions de dollars.

En outre, nous observons d'énormes augmentations des activités d'expédition de pétrole par train, des trains plus longs, plus de voitures, des tonnages accrus et un plus grand risque. Nos compagnies de chemin de fer font de lourds investissements à ce chapitre, bien sûr, car, d'ici 2025, même si tous les projets de pipeline au pays étaient approuvés, nous aurons tout de même chaque jour un million de barils de pétrole excédentaires qu'il faudra trouver une façon d'expédier.

Lorsque je regardais ces plans de SGS, pour faire suite aux questions de ma collègue du NPD au sujet de l'accès du public à l'information se rattachant à un SGS, je voulais en apprendre davantage sur les intervenants consultés. Dans votre mémoire, vous dites: « Nous travaillons en étroite collaboration avec les employés, l'industrie, les syndicats et les principales parties concernées », alors permettez-moi de vous poser la question suivante. Lorsque vous intervenez au sujet d'un SGS en cours de mise en oeuvre, les administrations urbaines — les administrations municipales —, qui sont les principales parties exposées au risque, selon le maire Nenshi... Il n'est même pas d'accord avec la récente annonce du gouvernement touchant la déclaration d'« information annuelle globale, présentée par trimestre, sur la nature et le volume des marchandises dangereuses » que transporte la compagnie et qui traversent les municipalités.

Je n'arriverai jamais à comprendre pourquoi nous ne déclarons pas cela à l'avance plutôt qu'après coup. J'ignore pourquoi il ne serait pas utile aux pompiers et aux premiers répondants de connaître à l'avance la nature des marchandises qui passeront par leur ville, plutôt que six mois plus tard.

J'aimerais savoir qui est consulté. Les administrations municipales sont-elles consultées? Des ONG environnementales sont-elles consultées? En ce qui concerne la rivière touchée par l'incident de Lac-Mégantic, nous n'avons aucune idée du coût du nettoyage ni du coût à long terme.

À qui fait-on appel pour aider à concevoir ces SGS?

• (1615)

**M. Gerard McDonald:** Nous serions heureux d'entendre quiconque aimerait répondre.

En général, bien sûr, comme je l'ai mentionné, lorsque nous élaborons un règlement, nous consultons les grandes compagnies de chemin de fer, les compagnies de chemin de fer d'intérêt local et leurs associations respectives, comme l'Association des chemins de fer du Canada. Nous consultons les municipalités — soit individuellement ou par l'intermédiaire de leur représentante, la Fédération canadienne des municipalités. Nous consultons les syndicats: les Teamsters, la Brotherhood of Locomotive Engineers and Trainmen et d'autres du genre. Nous faisons en sorte que les propositions soient assez bien connues, pour que, si quelqu'un d'autre a quelque chose à dire, nous sommes très heureux de les écouter et de tenir compte de leurs commentaires au moment d'élaborer de nouvelles dispositions réglementaires concernant le SGS.

**M. David McGuinty:** Il y a 40 ans, les Belges, les Allemands et les Hollandais ont constaté que le Rhin était en péril, alors ils ont trouvé une nouvelle façon de faire les choses. Ils ont commencé à négocier et à mettre en oeuvre — et à rendre entièrement publiques — des éco-conventions.

Les expéditeurs de produits chimiques, les usines de produits chimiques, les fabricants de produits chimiques, les ONG environnementales, les groupes syndicaux et les gouvernements se réunissent tous dans le cadre d'un seul processus. Ils n'ont pas ce que j'appelle des consultations éclair, qui se terminent avant même de commencer. Les gens prennent véritablement le temps de s'asseoir et de négocier. Il semble que les entreprises de produits chimiques allemandes n'ont aucune objection à révéler certains de leurs prétendus secrets commerciaux, car les éco-conventions sont ratifiées par des groupes environnementaux. Elles sont rendues publiques. Ce sont des plans quinquennaux.

Tout citoyen peut apprendre exactement ce qui va se produire sur le Rhin au chapitre du transport de produits chimiques et de produits dangereux. Ils peuvent s'informer au sujet du niveau de pollution. Ils peuvent s'informer au sujet des déversements, etc. Tout cela fait l'objet d'une négociation préalable. Pourquoi ne pouvons-nous pas aspirer à un tel modèle au Canada? Ou pouvons-nous le faire?

**M. Gerard McDonald:** Certes, nous avons des mécanismes de consultation qui fonctionnent de façon très analogue. Chacun de nos secteurs a des mécanismes de consultation bien établis qui visent tous les groupes que j'ai mentionnés.

Dans le secteur du transport ferroviaire, nous avons le Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire, constitué après l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Quant au transport des marchandises dangereuses, le TMD, nous avons le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereu-

ses, qui a rencontré, la semaine dernière seulement, près de 100 participants, je crois, venus partager avec le ministre leur point de vue sur les mesures à prendre pour améliorer la sécurité ferroviaire.

Dans le secteur du transport maritime, nous avons le Conseil consultatif maritime canadien, qui se réunit deux fois l'an et est ouvert à tous. Je crois qu'il a accueilli environ 300 ou 400 participants à sa dernière réunion.

Dans le secteur de l'aviation civile, nous avons le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne, qui se réunit aussi de façon régulière.

**M. David McGuinty:** Je comprends exactement ce que vous dites. C'est la bonne vieille approche nord-américaine. L'organisme de réglementation tient des réunions; toutes sortes de représentants sont appelés à participer; tout cela est pris en délibéré; les portes se ferment; et on attend de voir ce que va faire l'organisme de réglementation. Habituellement, cela varie en fonction des instructions du maître politique. C'est ainsi que les choses fonctionnent depuis toujours au pays.

La question que je pose est la suivante: pouvons-nous évoluer et nous diriger vers un nouveau type de processus décisionnel, où les gouvernements sont véritablement prêts à renoncer à une certaine part de leur pouvoir? Par exemple, si une société particulière — une grande compagnie de chemin de fer — est en train de concevoir un SGS, pourquoi celui-ci ne peut-il pas être approuvé par un grand consortium d'ONG environnementales qui comprennent le plan et lui confèrent de la légitimité par le simple fait qu'elles y participent? Pourquoi les groupes syndicaux qu'on prend la peine de consulter ne peuvent-ils pas l'approuver? Je ne parle pas du fait de réunir des gens dans une pièce, de les écouter, de fermer les portes, puis de décider ce qui va se produire.

**Le président:** D'accord. Pourriez-vous les laisser répondre, monsieur McGuinty?

**M. David McGuinty:** Est-ce possible?

**M. Gerard McDonald:** Tout d'abord, je prends mal votre description selon laquelle nous invitons les gens, puis nous fermons les portes sans leur dire ce que nous faisons. Notre consultation est un processus continu. Nous faisons tout pour que les intervenants soient constamment informés de nos orientations et essayons de concevoir des solutions qui font consensus.

Pour ce qui est de modifier notre façon de faire, certes, nous sommes toujours prêts à examiner des façons d'améliorer nos tribunes. De fait, nous avons remanié le Conseil consultatif maritime canadien et le CCRAC, le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne, processus du secteur de l'aviation civile, tout récemment, pour examiner de nouvelles modalités de consultation. Nous sommes assurément ouverts au changement dans la façon dont nous faisons les choses.

• (1620)

**Le président:** D'accord. Merci.

Je vais donner la parole à M. Watson, pour sept minutes.

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

Je remercie nos témoins d'être venus aujourd'hui.

En ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité, permettez-moi avant tout d'aborder la question de façon générale. Il n'est pas question de déréglementation; c'est-à-dire qu'on ne supprime aucune réglementation en place.

Est-ce exact, monsieur McDonald?

**M. Gerard McDonald:** C'est tout à fait exact.

L'un des plus grands problèmes, c'est que les gens assimilent cela à de la déréglementation. Avec la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité, on n'a pas éliminé une seule disposition réglementaire de Transports Canada. De fait, nous voyons les systèmes de gestion de la sécurité comme une couche de réglementation dans laquelle s'inscrivent l'ensemble des règlements afin de veiller à leur bon fonctionnement.

**M. Jeff Watson:** Il n'est pas question d'autoréglementation non plus, n'est-ce pas? J'entends par là une situation où l'industrie rédige simplement ses propres règles et le gouvernement l'accepte aveuglément.

**M. Gerard McDonald:** C'est aussi exact, monsieur.

**M. Jeff Watson:** C'est le ministre, de fait, qui intervient à la fin du processus. Les compagnies peuvent concevoir des règles, mais c'est le ministre qui doit les approuver à la fin du processus. N'est-ce pas?

**M. Gerard McDonald:** C'est ça. Parlez-vous précisément du secteur ferroviaire, où il y a...

**M. Jeff Watson:** Oui. Je crois que beaucoup de mes questions se rattacheront aux chemins de fer aujourd'hui.

**M. Gerard McDonald:** ... un cadre réglementaire différent?

**M. Jeff Watson:** Oui, et il a force de loi une fois approuvé. Est-ce exact?

**M. Gerard McDonald:** C'est exact.

**M. Jeff Watson:** De fait, tous ces éléments figuraient dans le rapport du comité consultatif indépendant sur la sécurité ferroviaire intitulé « Renforcer les liens ».

J'ajouterais, soit dit en passant, que cela n'enlève pas à Transports Canada le droit de prendre des règlements, il s'agit d'un complément. J'ai raison?

**M. Gerard McDonald:** Vous avez encore raison.

**M. Jeff Watson:** En ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité, le rapport de 2007 — et je vais commencer là, car je veux axer mes commentaires sur le secteur ferroviaire aujourd'hui — contenait effectivement une recommandation sur la transformation de la culture au sein des compagnies de chemin de fer et au sein de Transports Canada lui-même, en tant qu'organisme de réglementation. De fait, les auteurs ont parlé je crois du « continuum de l'OACI » aux fins de l'évaluation, aux pages 82 et 83 du rapport.

Je vais me reporter à ce passage. Il s'agit d'« Un instrument d'évaluation de la “ culture de sécurité ” ».

À une extrémité, on a « une compagnie qui se conforme aux normes minimums de sécurité et qui considère que la conformité fait partie de ses coûts opérationnels ». Elle adopte une « optique à court terme », et l'organisme de réglementation « doit se livrer à de nombreuses activités de surveillance et d'application de la loi ». Selon le rapport, à l'époque, le CN était à ce stade.

Ensuite, sur ce continuum se trouve « une compagnie qui considère que la sécurité consiste exclusivement à se conformer aux normes de sécurité en vigueur ». Elle peut avoir « des procédés internes d'inspection et de vérification, de même qu'un système de récompense et de châtiment », mais l'« intervention de l'organe de réglementation est toujours nécessaire, même si l'approche est de nature éducative ». Selon le rapport, le CP était à ce stade.

Au troisième stade du continuum se trouve « une compagnie qui voit dans la sécurité une forme de gestion des risques et reconnaît que la conformité à elle seule n'est pas un gage de sécurité. Cette

compagnie agit par anticipation et elle détermine le risque de dangers avant qu'ils ne surviennent. L'approche réglementaire doit évoluer d'inspections de conformité vers des vérifications du système. » Les auteurs du rapport ont dit, à l'époque, que Transports Canada se trouvait à ce stade.

Au quatrième stade se situe « une compagnie qui perçoit la sécurité comme une occasion ». Elle tire un avantage économique de « son potentiel de gestion de la sécurité » et a « une perspective à plus long terme ». Le rôle de l'organisme de réglementation « consiste principalement à surveiller le bilan de sécurité de la compagnie ». Les auteurs considéraient que VIA Rail était au stade quatre en raison de ses progrès dans la mise en oeuvre des SGS.

Ensuite, « à l'autre extrémité du continuum », qui correspond au stade 5, se trouve « une compagnie qui a parfaitement intégré la sécurité dans ses pratiques commerciales. La sécurité se reflète dans les valeurs essentielles et elle est intégrée dans le modèle opérationnel », et « le rôle de l'organe de réglementation consiste à assurer la surveillance de la compagnie ».

C'était le rapport de 2007. Encore une fois, les auteurs jugeaient que Transports Canada se situait au stade 3. Au chapitre de la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité, six années se sont depuis écoulés.

Monsieur McDonald, selon vous, où se situe Transports Canada aujourd'hui?

**M. Gerard McDonald:** Nous avons assurément fait des progrès depuis 2007, et, pour ce qui est de l'expérience particulière dans le secteur ferroviaire, et la mesure dans laquelle nous avons progressé, je vais laisser M. Bourdon répondre.

**M. Luc Bourdon:** Je crois que nous avons réalisé des progrès en adoptant nombre des recommandations issues du rapport dont parle M. Watson. J'ai mentionné plus tôt que, maintenant, nous avons des lignes directrices conçues pour aider les sociétés ferroviaires. Des pratiques exemplaires ont été consignées dans deux documents pour aider les grandes compagnies de chemin de fer ainsi que les petits exploitants. Nous avons mis au point une liste de vérification de la culture de sécurité ainsi que d'autres documents pour appuyer les SGS.

Par prudence, je me garderais de nous situer sur une échelle de un à cinq, mais il ne fait aucun doute que nous avons réalisé des progrès; ça, c'est certain.

● (1625)

**M. Jeff Watson:** Le rapport ainsi que la propre publication de Transports Canada intitulée « Allons de l'avant », parue quelques mois avant le rapport, parlaient d'une transformation nécessaire de la culture, au sein non seulement des compagnies de chemin de fer, mais aussi de Transports Canada.

J'aimerais explorer trois aspects, si vous le permettez, à cet égard. L'un d'eux se rattache au personnel.

Selon « Allons de l'avant », à la page 10, Transports Canada « conserve sa capacité d'exercer son activité traditionnelle d'inspection et de vérification tout en se dotant d'une capacité accrue de mener des vérifications et des évaluations systémiques ».

Qu'est-ce que cela supposait au chapitre du personnel en 2007? Est-ce que, en plus de l'inspecteur, on chercherait à ajouter de nouveaux vérificateurs pour la vérification systémique, ou était-il question d'offrir une formation polyvalente au personnel actuel de l'inspecteur pour qu'il puisse assurer la fonction supplémentaire de vérification et d'évaluation? Quelle était la philosophie ou la décision de Transports Canada?

**M. Luc Bourdon:** Je crois que nous avons fait les deux. Nous avons effectivement formé certains de nos inspecteurs pour qu'ils exercent la fonction de vérification, mais nous avons aussi embauché des gens qui possédaient des compétences en vérification afin qu'ils dirigent certaines de ces vérifications.

Par exemple, à l'administration centrale, à Ottawa, nous avons embauché des gens qui possédaient de l'expérience en vérification afin d'aider la région, et, dans la région, nous avons formé nos inspecteurs. Il reste encore des activités de formation à mener, mais nous avons formé nos inspecteurs pour qu'ils sachent faire de la vérification aussi.

**M. Jeff Watson:** Je vais maintenant passer aux vérifications proprement dites.

En ce qui concerne les inspections classiques, qui portent sur la conformité avec la réglementation, quel est le nombre approximatif d'inspections menées par les inspecteurs de Transports Canada à l'échelle du pays et des cinq régions chaque année?

**M. Luc Bourdon:** L'an dernier, nous en avons menées près de 32 000.

**M. Jeff Watson:** Trente deux mille.

**M. Luc Bourdon:** Je crois que le chiffre exact est 31 625, ou quelque chose comme ça.

**Le président:** Vous pouvez terminer votre idée, monsieur Bourdon, avant que je donne la parole à quelqu'un d'autre.

**M. Luc Bourdon:** Il s'agit du nombre d'inspections menées.

**Le président:** D'accord.

Votre temps est écoulé, monsieur Watson, mais je crois savoir que vous prenez les sept prochaines minutes. Allez-y.

**M. Jeff Watson:** Merci beaucoup.

Est-ce que 30 000 serait une moyenne approximative, disons, pour les dernières années?

**M. Luc Bourdon:** Je crois que le nombre augmente d'année en année.

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

Passons aux vérifications systémiques, étape qui suit l'inspection classique: combien de vérifications menez-vous dans une année normale?

**M. Luc Bourdon:** Cela varie d'une année à l'autre, selon le nombre de composantes du Règlement sur le SGS que nous voulons vérifier. Nous ne menons pas nécessairement une vérification complète des 12 composantes. Nous pouvons adopter une démarche axée sur le risque et n'examiner qu'une quantité donnée de ces composantes.

Cela peut varier — neuf ou douze —, mais je peux transmettre au comité le nombre exact.

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

En ce qui concerne le système de gestion de la sécurité — juste pour m'aider à visualiser le choix, peut-être —, de toute évidence, il y a un certain nombre de composantes dans un système de gestion de la sécurité. On ne pourrait pas mettre tout ça dans un cartable, n'est-ce pas?

Quelle est la taille d'un système de gestion de la sécurité, seulement pour aider le public à comprendre, ici?

**M. Luc Bourdon:** Pour une entreprise de la taille de nos compagnies de chemin de fer de classe 1, si vous essayez de

recueillir toute l'information et la documentation, vous pourriez remplir une pièce toute entière.

**M. Jeff Watson:** J'aurais besoin d'une pièce entière. Cela occuperait un certain nombre de vérificateurs pendant un bon bout de temps.

Combien de compagnies de chemin de fer fédérales ont fait l'objet d'une vérification relativement au SGS?

**M. Luc Bourdon:** Depuis le début? Je dirais qu'elles ont à peu près toutes fait l'objet d'une vérification, à plusieurs reprises.

**M. Jeff Watson:** L'exercice se rattache-t-il aux composantes du SGS, ou englobe-t-il tout leur système de gestion de la sécurité?

**M. Luc Bourdon:** Je crois que, au départ, nous menions des vérifications complètes, à la lumière des 12 composantes, mais, après un certain temps, nous avons tenté d'axer davantage notre démarche sur le risque et nous attacher aux principales composantes.

**M. Jeff Watson:** Comment les responsables de Transports Canada planifient-ils les vérifications, les risques à cibler et les compagnies à examiner? Y a-t-il un exercice de planification connexe? Est-il mené tous les ans? Comment aborde-t-on cet enjeu à Transports Canada?

**M. Luc Bourdon:** Chaque année, nous réunissons nos employés de la région. Nous nous rassemblons, et nous tenons ce que nous appelons une séance de planification des activités axées sur le risque. Nous nous penchons sur les résultats de notre inspection, les plaintes que nous avons reçues et le rapport du BST, et nous essayons de cibler les aspects qui présentent les risques les plus élevés.

Nous pouvons cibler un chemin de fer particulier ou une composante pour tous les chemins de fer. Si nous jugeons qu'il y a des problèmes sur le plan de la formation, par exemple, alors nous envisageons une formation pour plusieurs chemins de fer.

• (1630)

**M. Jeff Watson:** Le comité consultatif sur la sécurité ferroviaire a recommandé, si j'ai bien compris, que Transports Canada s'arrange pour comprendre l'interaction des différentes composantes du SGS d'une société particulière.

Les responsables de Transports Canada ont-ils à l'égard des compagnies de chemin de fer une compréhension globale du fonctionnement des SGS ou comprennent-ils simplement si elles respectent les exigences prescrites pour chaque composante d'un SGS?

**M. Luc Bourdon:** Je crois que, vu la quantité de temps que nous passons sur le terrain auprès de chaque compagnie de chemin de fer, nous comprenons bien comment fonctionne leur SGS.

**M. Jeff Watson:** Chaque compagnie est tenue de déposer ses objectifs en matière de rendement. Le font-elles chaque année?

**M. Luc Bourdon:** Oui, chaque année.

**M. Jeff Watson:** Comment savons-nous si elles les ont atteints?

**M. Luc Bourdon:** Habituellement, lorsqu'elles déposent leur bilan relatif à leur SGS — pour 2014, disons —, elles nous parlent de leurs réalisations en 2013.

**M. Jeff Watson:** Vous le saurez, mais nous ne le saurons pas.

**M. Luc Bourdon:** Nous le saurons parce que nous savons exactement qu'elles nous ont dit à la fin de 2012 quels étaient leurs résultats escomptés pour 2013.

**M. Jeff Watson:** Mènerez-vous une vérification à cet égard à un moment ou à un autre?

**M. Luc Bourdon:** Nous vérifions cela, oui.

**M. Jeff Watson:** Le CN, le CP ou je ne sais quelle autre compagnie de chemin de fer mènent-ils leur propre évaluation systématique touchant leur système de gestion de la sécurité?

**M. Luc Bourdon:** Oui, elles le font. Elles mènent des vérifications internes.

**M. Jeff Watson:** Menez-vous également une vérification auprès de celles-ci?

**M. Luc Bourdon:** Oui, c'est une des composantes du Règlement sur le SGS.

**M. Jeff Watson:** Quant aux objectifs de rendement en matière de sécurité, je vous ai entendu parler de renseignements exclusifs. Je crois que c'est M. McDonald qui a parlé de l'information soumise.

Je comprends bien que l'information liée à la ponctualité ou à d'autres éléments de cette nature est très exclusive, mais pourquoi les objectifs liés au rendement en matière de sécurité sont-ils des renseignements exclusifs? Pourquoi le public ne peut-il pas savoir, par exemple, que CN a l'intention de réduire le nombre de déraillements en voie principale de 25 % sur la prochaine année? Pourquoi ce renseignement est-il exclusif et, d'ailleurs, pourquoi faut-il que le CP ne le sache pas?

**M. Luc Bourdon:** Je crois que, parfois, dans leurs rapports annuels, les compagnies de chemin de fer disent généralement ce qu'elles ont accompli sur le plan du rendement. Elles ne donnent peut-être pas tous les détails, mais, habituellement, les gens connaissent assez bien leur rendement en ce qui concerne les déraillements.

**M. Jeff Watson:** Ils connaissent le fait, mais ils ne savent pas quels étaient leurs objectifs au départ.

**M. Luc Bourdon:** Non, je ne crois pas.

**M. Jeff Watson:** Ils ignorent si la compagnie a atteint ses objectifs.

**M. Luc Bourdon:** Je ne crois pas que c'est...

**M. Jeff Watson:** Mais n'est-ce pas alors Transports Canada, plutôt que la compagnie de chemin de fer — contrairement à l'idée derrière les systèmes de gestion de la sécurité —, qui devient le principal responsable de la sécurité ferroviaire ou de son évaluation?

**M. Luc Bourdon:** Non. L'article 3 de la Loi est sans équivoque: c'est la compagnie de chemin de fer qui est responsable de la sécurité de ses activités.

**M. Jeff Watson:** Je comprends, mais cela fait en sorte que Transports Canada est le seul à savoir si la compagnie respecte ses obligations.

Je veux en venir aux crédits. En 2009, selon le budget, 44 millions de dollars ont été affectés à l'amélioration du cadre réglementaire, en plus de 27 millions à l'amélioration des passages à niveau.

Pouvez-vous nous donner une idée des objectifs que visaient ces améliorations du cadre? Visaient-elles un changement organisationnel au sein de Transports Canada, pour entreprendre la transformation de l'inspectorat classique en intégrant une fonction de vérification et d'évaluation? Pouvez-vous nous donner une idée de l'objectif de ces investissements?

• (1635)

**M. Luc Bourdon:** Vous avez déjà parlé d'une somme de 27 millions de dollars pour l'amélioration des passages à niveaux. Il y a également une somme d'environ 44 millions de dollars affectée à la surveillance, ce qui veut dire qu'il y aura davantage d'inspecteurs

pour mener les inspections et les vérifications. Nous avons également reçu de l'argent pour mener certains projets de R-D. Nous avons des agents chargés de la conformité avec les nouvelles dispositions de la loi. Et des gens qui nous aidaient à analyser les données. Voilà à peu près les principales catégories de dépenses des sommes qui nous ont été versées.

**Le président:** Merci.

Nous passons maintenant à M. Genest-Jourdain.

[Français]

**M. Jonathan Genest-Jourdain (Manicouagan, NPD):** Madame Dagenais, messieurs, je dois vous avouer être tombé des nues, à la lecture du dossier, quand j'ai constaté l'ampleur de la délégation par l'État, au profit du secteur privé, des paramètres de mise en oeuvre des mesures de sécurité en matière de transport. Comme je suis juriste, bien entendu, mon réflexe a été de me pencher sur les polices d'assurance-responsabilité nécessaires dans des situations fort compromettantes qui ont des incidences environnementales.

Quel est le rôle de l'État pour ce qui est de faire un suivi et les vérifications qui s'imposent pour s'assurer que l'entreprise privée souscrit à des polices d'assurance suffisantes pour combler des déficits et réparer des désastres environnementaux d'envergure? Je pense entre autres au déversement d'hydrocarbures qui a eu lieu dans ma ville natale, Sept-Îles. La remise en état de ce site représente plusieurs millions de dollars.

[Traduction]

**M. Gerard McDonald:** Cela relève, monsieur le président, de l'Office des transports du Canada. L'Office des transports du Canada doit s'assurer, et je parle ici du volet du transport ferroviaire, qu'une entreprise a une police d'assurance suffisante avant de lui remettre un certificat d'aptitude.

L'Office a dit qu'il allait se pencher sur la question des taux d'assurance. De plus, dans le discours du Trône, le gouvernement a dit qu'il allait revoir le régime de responsabilité et d'indemnisation.

[Français]

**M. Jonathan Genest-Jourdain:** Au regard du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, Transports Canada a-t-il vérifié les plans d'intervention d'urgence de toutes les sociétés réglementées?

**M. Gerard McDonald:** Dans quel sens? Parlez-vous de l'assurance?

**M. Jonathan Genest-Jourdain:** C'est dans un autre domaine. Je saute du coq à l'âne.

Transports Canada a-t-il vérifié les plans d'intervention d'urgence de toutes les sociétés réglementées en vertu du Règlement sur les transports des marchandises dangereuses? Dans l'affirmative, à quelle fréquence les a-t-il vérifiés? Dans la négative, pourquoi ne l'a-t-il pas fait?

**M. Gerard McDonald:** Je vais demander à Mme Dagenais de répondre à cette question.

**Mme Marie-France Dagenais (directrice générale, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports):** Transports Canada doit approuver le plan avant qu'il soit mis en vigueur. Nous devons approuver tous les plans qui nous sont proposés. Nous avons à peu près 900 plans. Nous révisons les plans en fonction du risque. Les plans sont révisés aux trois à cinq ans par des spécialistes de Transports Canada qui font des entraînements et des simulations à notre centre d'urgence CANUTEC pour vérifier la mise en oeuvre des plans et pour s'assurer qu'ils sont conformes à ce qu'on avait autorisé et approuvé initialement.

**M. Jonathan Genest-Jourdain:** Je reviens sur les assurances. Votre collègue nous a parlé du transport ferroviaire, mais le transport maritime des hydrocarbures me préoccupe particulièrement. Les exigences sont-elles les mêmes au regard de la souscription à des polices d'assurance-responsabilité en matière maritime? Y a-t-il le même genre d'exigences pour le transport maritime que pour le transport ferroviaire?

[Traduction]

**M. Gerard McDonald:** Monsieur le président, cela se passe un peu différemment dans le monde du transport maritime, puisqu'en plus des polices d'assurance individuelles, il existe un fonds d'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures. Je vais demander à M. Roussel de donner un peu plus d'information sur ce sujet.

•(1640)

[Français]

**M. Donald Roussel:** Merci.

Dans le domaine maritime, il y a ce qu'on appelle la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, c'est-à-dire la pollution qui provient tant du contenu de la cargaison, dans le cas d'un pétrolier, que du carburant utilisé pour propulser un navire cargo général. Il y a deux régimes bien différents, deux fonds disponibles au Canada.

Le premier fonds s'appelle la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. C'est un fonds national d'une valeur d'environ 400 millions de dollars. Ce fonds est disponible pour deux sortes de pollution: celle liée au carburant d'un navire et celle liée au transport de carburant en vrac.

En ce qui a trait au régime international, l'ensemble du fonds est doté d'environ 1,3 milliard de dollars. Là aussi, on a accès aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dont le Canada est l'un des contributeurs.

Pour résumer, le Canada a accès à une triple couverture en ce qui a trait à la pollution: les assurances des armateurs, le fonds national et le fonds international.

[Traduction]

**Le président:** D'accord. Votre temps est écoulé.

Nous allons maintenant passer à M. Braid, pour cinq minutes.

**M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci à tous les représentants du gouvernement de s'être présentés ici cet après-midi.

J'ai quelques questions générales à vous poser au sujet des systèmes de gestion de la sécurité. Je vais m'adresser à vous, monsieur McDonald, et vous pourrez s'il le faut demander à quelqu'un d'autre de répondre.

Combien de systèmes de gestion de la sécurité Transports Canada supervise-t-il actuellement au Canada?

**M. Gerard McDonald:** Je crains, monsieur le président, de ne pas avoir la réponse.

**M. Peter Braid:** Pourriez-vous me donner une estimation?

**M. Gerard McDonald:** On parlerait de centaines de systèmes, je crois. Chaque entité assujettie au règlement doit avoir un système de gestion de la sécurité. Il y en a probablement une vingtaine pour le transport aérien, un peu plus de trente pour le transport ferroviaire, ou entre 50 et 100.

**M. Peter Braid:** D'accord. Est-ce que chaque système de gestion de la sécurité est adapté à une entreprise particulière?

**M. Gerard McDonald:** Oui.

**M. Peter Braid:** Ces systèmes sont-ils différents?

**M. Gerard McDonald:** Ce sont des systèmes différents.

Les systèmes de gestion de la sécurité doivent comprendre certains éléments précis, dont mes collègues ont parlé. Nous nous assurons que l'entreprise a tous ces éléments, mais nous ne lui imposons pas, par exemple, un formulaire à remplir. L'entreprise nous explique comment elle a conçu son système, et nous évaluons ce système en fonction des exigences inscrites dans le règlement.

**M. Peter Braid:** Dans le cas où l'entreprise X n'a aucun système de gestion de la sécurité et que Transports Canada veut qu'elle en ait un, de quels moyens disposez-vous pour l'obliger à en adopter un?

**M. Gerard McDonald:** Nous avons le règlement.

**M. Peter Braid:** Propre à l'entreprise?

**M. Gerard McDonald:** Propre au secteur.

**M. Peter Braid:** Une fois que le système de gestion de la sécurité est mis en place, par quels moyens Transports Canada s'assure-t-il que l'entreprise s'y conforme? Est-ce au moyen des vérifications et de la surveillance?

**M. Gerard McDonald:** Oui. Pour commencer, quand nous adoptons un règlement...

De nombreuses entreprises, qui ont adopté de bonnes pratiques de gestion, ont déjà de leur propre chef mis en place un système de gestion de la sécurité.

Quand nous adoptons un règlement, nous demandons à tous les exploitants régis par ce règlement de nous soumettre leur plan de gestion de la sécurité. Nous examinons avec eux la première version du plan pour nous assurer que tous les éléments requis y figurent. Certaines dispositions font en sorte que, sans cet examen, un exploitant ne pourra pas obtenir son certificat d'aptitude à titre d'entreprise de transport. Une fois que nous avons approuvé le plan, nous le vérifions régulièrement.

**M. Peter Braid:** Et quand, après une vérification, vous déterminez qu'une entreprise n'a pas respecté les exigences relatives au système de gestion de la sécurité, à quelles conséquences cette entreprise fera-t-elle face, et comment cela fonctionne-t-il?

**M. Gerard McDonald:** C'est un processus complexe.

De manière générale, en cas de non-conformité, nous demandons à l'organisation de nous soumettre un plan de mesures correctives. Si nous relevons des erreurs, dans son plan, nous demandons aux responsables de nous expliquer comment ils vont corriger la situation. Nous voulons également qu'ils examinent les causes profondes de l'erreur, c'est-à-dire qu'ils ne se contentent pas de trouver une solution au problème, mais qu'ils cherchent pourquoi ce problème s'est présenté, pour commencer, et de quelle façon ils peuvent améliorer leur plan pour s'assurer que le problème ne se présente plus.

Si nous constatons que le règlement n'est toujours pas respecté ou que le plan de mesures correctives ne donne pas les résultats espérés, nous pouvons adopter d'autres mesures, comme M. Eley l'a souligné, par exemple assurer une surveillance plus étroite ou encore imposer des sanctions administratives pécuniaires.

• (1645)

**M. Peter Braid:** Il existe donc un système de sanctions administratives pécuniaires.

**M. Gerard McDonald:** Il y en a pour certains modes. Pour les autres, nous sommes en train de les mettre en place.

**M. Peter Braid:** Pensez-vous qu'il devrait y avoir des SAP, c'est-à-dire des sanctions administratives pécuniaires, pour tous les modes?

**M. Gerard McDonald:** Nous aimerions vraiment pouvoir adopter une structure de gestion de la sécurité qui soit uniforme et s'applique à tous les modes. Les modes de transport sont différents, et leur fonctionnement est également différent, mais nous estimons que dans l'ensemble le régime devrait être semblable pour tous les modes.

**M. Peter Braid:** Au cours des deux dernières années, combien de fois avez-vous imposé une sanction administrative pécuniaire?

**M. Gerard McDonald:** Je m'excuse, je n'ai pas ces données en main.

**M. Peter Braid:** Quand vous imposez une sanction, où va l'argent?

**M. Gerard McDonald:** Je crois qu'il est versé au Trésor.

**M. Peter Braid:** Le système des sanctions administratives pécuniaires fait-il lui aussi l'objet d'améliorations continues? Pensez-vous qu'il soit possible d'améliorer davantage ce système de sanctions en particulier?

**M. Gerard McDonald:** Certainement. Quand nous proposons un règlement, nous cherchons toujours des façons de l'améliorer.

Le concept des sanctions administratives pécuniaires a été intégré assez récemment aux différentes lois qui régissent le secteur des transports; par récemment, je veux dire au cours des 10 ou 15 dernières années, probablement.

Ces sanctions nous donnent plus de souplesse pour l'application de la loi et nous permettent de traiter plus efficacement avec les exploitants. Dans le passé, nous devions toujours les traîner devant les tribunaux pour régler un problème, et cela pouvait prendre pas mal de temps. Le système actuel nous permet, par le truchement des inspecteurs et des agents d'application de la loi, d'aller rapidement et directement au cœur du problème, en espérant obtenir les résultats recherchés, ce qui, au bout du compte, assure une plus grande sécurité.

**M. Peter Braid:** Magnifique.

**Le président:** Votre temps est écoulé.

Je vais donner la parole à Mme Boutin-Sweet, pour cinq minutes.

Monsieur Stoffer, vous disposez de cinq minutes.

**M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NPD):** C'est un honneur pour moi de faire partie du comité, monsieur. Merci beaucoup.

Merci à vous tous d'être venus. De prime abord, le système de gestion de la sécurité semble davantage aligné sur la vision de l'entreprise et des affaires, pas nécessairement sur une vision qui tient compte du public et de l'environnement. Vous avez même dit, dans vos remarques, que le règlement était plus ou moins adapté aux entreprises, mais vous n'avez parlé ni des gens ni de l'environnement.

Je le vois puisque, il y a quelques années, j'ai eu maille à partir avec une compagnie aérienne de la Côte est. L'entreprise avait retiré les vestes de sauvetage de ses appareils en disant que les coussins des sièges pourraient faire l'affaire. Il avait fallu qu'un représentant de Transports Canada donne son autorisation. Je me demande comment une compagnie aérienne peut supprimer un élément de sécurité et recevoir pour faire cela l'approbation du gouvernement fédéral.

J'aimerais, si c'était possible, que vous fassiez parvenir au comité l'ensemble des notes, des règlements et des procès-verbaux qui concernent le processus grâce auquel un transporteur régional, Jazz — c'était son nom à l'époque —, a pu obtenir la permission de retirer les vestes de sauvetage de ses appareils et convaincre quelqu'un, à Transports Canada, du fait que les coussins des sièges suffiraient. Je vous rappelle qu'ils n'ont pas supprimé les vestes de sauvetage destinées au personnel, seulement les vestes destinées aux passagers. J'aimerais savoir comment cela a pu se faire.

Si vous aviez l'obligeance d'envoyer tous ces documents à notre comité, ultérieurement, il serait très intéressant de voir les commentaires touchant le déroulement de cette transaction. Ce qui me préoccupe, c'est que j'ai examiné ces vérifications, portant sur divers enjeux, et que, si j'étais monsieur tout le monde, je crois que je serais nerveux en voyant ce que mon gouvernement et le ministère des Transports sont en train de faire.

J'ai travaillé pour l'industrie du transport aérien pendant 18 ans et demi, et je dois dire que cette industrie, au Canada, est l'une des plus sûres du monde. Félicitations à Transports Canada. Félicitations à l'industrie du transport aérien et à tous les gens qui travaillent dans ce secteur. Toutefois, quand je vois que l'on commence à supprimer des petites choses qui étaient selon moi essentielles à la sécurité, je commence à être un peu nerveux en pensant à ce qu'on pourrait supprimer plus tard.

Je vais vous poser une question. Lorsque le gouvernement a annoncé la fermeture du centre d'intervention contre les déversements d'hydrocarbures de la Colombie-Britannique et du poste de garde-côte de Kitsilano, est-ce que votre ministère a mené des analyses pour déterminer les répercussions de ces décisions sur la surveillance de la sécurité dans le transport maritime des marchandises dangereuses? Est-ce qu'on vous a demandé quoi que ce soit...

• (1650)

**Le président:** M. Watson invoque le Règlement.

**M. Jeff Watson:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je comprends la nature de ces questions, mais la séance d'aujourd'hui porte sur les systèmes de gestion de la sécurité et sur la capacité du gouvernement de surveiller les modes de gestion de la sécurité et de mettre en oeuvre comme il se doit les systèmes connexes. La séance ne porte pas sur d'autres politiques en matière de réglementation ou sur la politique budgétaire du gouvernement, par exemple.

**Le président:** Je crois que vous vous écarterez un peu du sujet, mais vous pouvez poursuivre.

**M. Peter Stoffer:** Merci.

Pourriez-vous répondre à la question?

**M. Gerard McDonald:** Monsieur le président, les deux programmes que le député vient de mentionner ne relèvent pas du ministère des Transports ni de nos responsabilités.

Le poste de garde-côte de Kitsilano, bien sûr, cela concerne la Garde côtière, mais cette dernière n'est pas un organisme du ministère des Transports. Le centre d'intervention contre les déversements d'hydrocarbures relève, je crois, du ministère de l'Environnement. Je ne sais pas vraiment de qui cet organisme relève, mais il ne relève pas de Transports Canada.

**M. Peter Stoffer:** Auriez-vous l'obligeance de me dire si on vous a déjà demandé de commenter ces aspects en particulier?

**M. Gerard McDonald:** Je ne le crois pas, mais puisqu'il s'agit dans les deux cas de questions maritimes, peut-être que M. Roussel pourrait fournir...

**M. Donald Roussel:** Au sujet du poste de Kitsilano, je n'ai rien à dire.

Toutefois, sur l'autre question que vous soulevez, si je me souviens bien, cela avait trait à l'évaluation des risques. C'est le ministère de l'Environnement qui est responsable de ce dossier, et on nous a dit que la capacité d'analyse dans le cas d'un déversement d'hydrocarbures serait maintenue. Les analyses seront faites à Montréal.

**M. Peter Stoffer:** J'ai une dernière question à vous poser avant de me taire. Mon collègue du Parti libéral a demandé si les municipalités et les premiers intervenants avaient accès aux informations dont ils ont besoin pour savoir quel type de marchandises circulent dans leur collectivité et s'ils reçoivent ces informations suffisamment à l'avance.

Pourrons-nous dans l'avenir avoir l'assurance que ces collectivités sauront suffisamment à l'avance — toute marchandise circulant dans toute municipalité du pays — quelles marchandises traverseront leur collectivité, et dans quel type de conteneurs elles seront transportées? Les collectivités pourront-elles savoir à quel moment les marchandises arriveront et quelles seront les capacités sur le plan de l'intervention d'urgence, dans le cas peu probable où quelque chose se produirait?

**M. Gerard McDonald:** Selon l'ordre en vigueur, les compagnies de chemins de fer doivent consulter les collectivités par lesquelles vont passer les marchandises qu'elles transportent. Cet ordre a été élaboré en étroite collaboration avec l'Association des chemins de fer du Canada et avec la Fédération canadienne des municipalités. On nous a garanti que tous les chemins de fer allaient respecter l'ordre que nous leur avons donné.

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

**M. Peter Stoffer:** Vous dites que les chemins de fer vont respecter cet ordre. Allez-vous les surveiller pour vous assurer qu'ils le font, ou allez-vous les croire sur parole?

**M. Gerard McDonald:** Non, monsieur, nous allons les surveiller.

**M. Peter Stoffer:** Merci.

**Le président:** Merci.

Nous passons maintenant à Mme Young, pour cinq minutes.

**Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC):** Merci beaucoup d'être ici aujourd'hui.

Parlons maintenant de la côte de la Colombie-Britannique; je viens de Vancouver et j'ai une question concernant le système de gestion de la sécurité dans le trafic maritime. Si j'ai bien compris, cela fait 15 ans qu'on a mis en oeuvre le SGS pour le trafic maritime. Pourriez-vous me donner les raisons du retard dans la mise en oeuvre du règlement auquel ce secteur doit se conformer?

**M. Gerard McDonald:** Je vais demander à M. Roussel. Il pourra vous donner des renseignements plus détaillés, mais j'aimerais apporter une nuance, puisque, dans une partie de ce secteur, c'est-à-dire les navires qui doivent répondre aux conventions internationales, le SGS est déjà installé, et ce dont nous avons parlé, c'était d'appliquer le système dans les autres parties de l'industrie nationale. Je vais demander à M. Roussel de donner des renseignements plus détaillés sur ce sujet.

**Mme Wai Young:** C'était la deuxième partie de ma question, en fait, car j'aimerais savoir comment tout cela s'imbrique avec la sécurité maritime à l'échelle internationale. Si vous pourriez répondre à ces deux questions, ce serait fantastique.

**M. Gerard McDonald:** Oui.

Donald.

**M. Donald Roussel:** En ce qui concerne le transport maritime, nous avons suivi l'entrée en vigueur du SGS à l'échelle internationale, et nous n'avons pas tardé à adopter le règlement. Vous pouvez lire, par exemple, le texte du SOLAS de 1998, mais en général, les États membres disposent d'environ 18 mois pour mettre en oeuvre le nouveau règlement adopté par l'Organisation maritime internationale. C'est ce que nous avons fait, et le Règlement est en vigueur depuis au moins 15 ans.

Nous faisons face à certains défis, à l'interne, en ce qui concerne la flotte canadienne. Il faut dire que de nombreux exploitants canadiens ont adopté des systèmes de gestion de la sécurité, et ils utilisent les services d'organismes reconnus pour faire ce travail, et oui, nous faisons des vérifications. Nous sommes parfaitement renseignés, puisqu'ils remplissent un document de conformité, qui concerne l'entreprise, et un certificat de conformité, qui concerne le navire. Le problème qui se pose actuellement, à l'échelle nationale, concerne les petits exploitants, par exemple les navires de pêche et les petits navires de transport de passagers. Jusqu'à quel point peuvent-ils réellement adopter un grand système international?

Nous avons commencé à travailler avec de nombreux petits exploitants. Nous avons mené à terme certains projets pilotes. Nous avons tiré des leçons de ces projets et, comme je l'ai expliqué dans mon exposé, nous pensons pouvoir poursuivre dans cette voie.

Nous avons également envisagé les SGS de façon holistique. Nous ne croyons pas que l'organisme de réglementation fédérale soit seul responsable des SGS. Nous pensons que les commissions des accidents du travail des provinces, par exemple, devraient s'y intéresser puisqu'elles assurent une couverture en cas d'accident, pour la responsabilité et pour les travailleurs. L'organisme WorkSafeBC, l'équivalent de la commission des accidents du travail, en Colombie-Britannique, a réalisé de très intéressants projets. Il aide les exploitants en réduisant le montant de leurs cotisations s'ils adoptent volontairement un système de gestion de la sécurité. Nous pensons que c'est un pas en avant important. Nous travaillons également avec les assureurs maritimes; nous leur demandons de nous aider à promouvoir l'installation d'un SGS auprès des petits exploitants, et bien sûr, les provinces, qui autorisent les activités commerciales, dans leur région, exigent que l'entreprise adopte un SGS avant de donner cette autorisation.

La réglementation fédérale, évidemment, doit être appliquée à l'échelle du pays, et plus nous cherchons à être exhaustifs, plus tout cela devient complexe.

• (1655)

**Mme Wai Young:** Je ne suis pas sûre de bien comprendre comment se fait la transition entre les règlements canadiens et les règlements internationaux. Pourriez-vous me donner des éclaircissements, aux fins du compte rendu?

**M. Donald Roussel:** Le secteur des expéditions et de la navigation est, par nature, international; il dépasse les frontières du Canada. Par exemple, un navire canadien qui détient un certificat lui permettant de faire des voyages internationaux devra respecter le Code ISM. Quand un navire quitte Montréal pour l'Europe, à son arrivée, les Européens voudront inspecter ce navire, pour s'assurer qu'il respecte les normes internationales. Nous faisons la même chose quand un navire étranger arrive ici.

Nous avons deux programmes de vérification des navires étrangers, un pour l'Est du pays, et nous parlons alors du protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port, et pour la côte du Pacifique, c'est le protocole d'entente de Tokyo. Ces deux régimes visent la sécurité, la protection de l'environnement et constituent un régime de vérification de la sécurité auquel ont souscrit 42 partenaires internationaux.

**Mme Wai Young:** Vous avez parlé des grands navires, évidemment, les navires de transport de marchandises, qui respectent le code international. Mais qu'en est-il des petits navires?

Je crois que vous avez répondu que WorkSafeBC est responsable des petits navires et que vous pensez que la conformité est assurée, mais en êtes-vous certain? Quelles mesures ont été mises en place dans ce but?

**M. Donald Roussel:** WorkSafeBC n'est pas responsable des petits navires. C'est l'organisme responsable de l'indemnisation des travailleurs en cas d'accident, et il s'occupe des travailleurs de la province de la Colombie-Britannique.

Je vais vous donner un exemple concret de notre collaboration avec cet organisme. Le secteur des remorqueurs et des barges est très important, en Colombie-Britannique. Nous travaillons avec les représentants pour faire en sorte que, lorsqu'une entreprise décide d'adapter un système de gestion de la sécurité — nous voulons pouvoir l'orienter sur la façon de faire, et c'est pourquoi nous produisons des manuels et des lignes directrices, par exemple —, WorkSafeBC va l'aider financièrement en réduisant une partie de ses cotisations, puisque l'entreprise représente ainsi un risque moindre.

Nous laissons les commissions des accidents du travail des provinces s'occuper de cet aspect de la chose, mais nous estimons qu'elles exercent une très grande influence sur les petits exploitants.

**Le président:** Votre temps est écoulé, madame Young.

Nous passons maintenant à Mme Boutin-Sweet pour cinq minutes.

[Français]

**Mme Marjolaine Boutin-Sweet (Hochelaga, NPD):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais d'abord parler de sécurité ferroviaire. Aux États-Unis et en Europe, des règles existent depuis un certain temps. De son côté, le Bureau de la sécurité des transports parle de certaines règles depuis un moment, notamment au sujet des systèmes de freinage. Aux États-Unis, ce système est en vigueur depuis 2008 pour les compagnies de catégorie 1, et on est en train de le mettre en vigueur pour les trains de banlieue.

• (1700)

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je ne veux pas trop insister sur ce point, encore une fois, mais aujourd'hui nous discutons des systèmes de gestion de la sécurité, de la compréhension qu'a Transports Canada de ces systèmes et de sa capacité à les mettre en place, nous ne discutons pas du cadre réglementaire général.

Si nous pouvions consacrer une année à cette étude, nous aurions amplement l'occasion d'examiner d'autres aspects de la réglementation qui s'appliquent au transport, ferroviaire ou autre, et d'autres aspects comme les lacunes éventuelles dans l'environnement de la réglementation. Les systèmes de gestion de la sécurité ne sont pas, en eux-mêmes, des règlements, mais ce sont ces systèmes que nous étudions aujourd'hui.

**Le président:** Oui.

Vous pourriez peut-être rester plus près du sujet.

[Français]

**Mme Marjolaine Boutin-Sweet:** Dans ce cas, je vais passer à un autre sujet. Je vais parler de sécurité maritime.

Les fonds dans ce domaine sont de plus en plus réduits. Pourtant, entre 2005 et 2010, le trafic des pétroliers a triplé, et ce chiffre va probablement encore tripler d'ici 2016. Pour ce qui est du transport ferroviaire du pétrole, le trafic s'est multiplié par 280 depuis 2009. Or les budgets baissent.

D'une part, plus d'inspections sont nécessaires parce qu'un plus grand nombre de bateaux et de trains transportent du pétrole. D'autre part, on a moins d'inspecteurs et moins souvent d'inspections, étant donné la réduction des budgets. Comment peut-on réconcilier cela?

[Traduction]

**M. Gerard McDonald:** Je pourrais peut-être commencer, monsieur le président, par préciser que, même si les budgets de Transports Canada ont été réduits, ces dernières années, lorsque Transports Canada a mis en oeuvre ses plans de réduction du déficit, nous avons fait bien attention de ne toucher à aucune des ressources affectées à l'inspection, au ministère.

Je crois que vous pouvez constater que le niveau d'inspection n'a pas diminué, au ministère. En fait, dans certains secteurs, en ce qui concerne la sécurité ferroviaire en particulier, le nombre des inspections a augmenté.

[Français]

**Mme Marjolaine Boutin-Sweet:** Cependant, les sommes allouées à la sécurité maritime ont beaucoup baissé. Nous avons les budgets, mais pourriez-vous nous fournir des chiffres sur le nombre d'inspections et d'inspecteurs, comparativement à 2009?

[Traduction]

**M. Gerard McDonald:** Certainement, monsieur le président, si c'est ce que le comité désire, nous serons heureux de lui fournir cette information.

[Français]

**Mme Marjolaine Boutin-Sweet:** Merci.

[Traduction]

Voulez-vous terminer votre intervention précédente, madame Crowder?

**Le président:** Il vous reste deux minutes, si quelqu'un...

**Mme Jean Crowder:** Oui, j'ai une question de suivi.

Si nous avons bien compris, en ce qui concerne les avis que les municipalités doivent recevoir lorsque certaines marchandises traversent leur territoire, les données vont être regroupées par tranches de trois mois, mais je croyais que vous aviez dit que les municipalités seraient avisées à l'avance.

**M. Gerard McDonald:** Non, ce n'est pas ce que j'ai dit, monsieur le président. Je...

**Mme Jean Crowder:** Oh, d'accord, alors, il faudrait que ce soit clair: les municipalités ne seront pas avisées à l'avance.

**M. Gerard McDonald:** Ce que j'ai dit, c'est que cet ordre a été élaboré en collaboration avec la Fédération canadienne des municipalités et avec l'Association des chemins de fer du Canada et que les responsables des chemins de fer ont affirmé qu'ils se conformeraient à l'ordre, tel qu'il est rédigé.

**Mme Jean Crowder:** À mon avis, cet ordre — du moins, dans le domaine public — fait que les données regroupées seront transmises tous les trois mois, ce qui revient à dire, en fait, que les marchandises vont circuler dans les collectivités sans que celles-ci en aient été avisées à l'avance. Elles le seront après coup.

**M. Gerard McDonald:** Mme Dagenais pourrait peut-être fournir des explications.

**Mme Marie-France Dagenais:** Cet ordre a reçu l'aval des deux parties: la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada. On s'entend sur le fait que les tendances, dans le domaine du transport ferroviaire, n'ont pas vraiment changé au chapitre du coût pour les chemins de fer.

Du côté des petites compagnies de chemin de fer, une disposition de l'ordre porte que, si on observe un changement important de la tendance, la compagnie de chemin de fer devra immédiatement aviser la municipalité de cette tendance et du mouvement à la hausse dans le transport de certaines marchandises dangereuses. La hausse au chapitre du transport de pétrole brut est l'une des tendances dont les municipalités auraient dû être averties.

L'ordre aide les premiers intervenants à être bien équipés et bien formés. Si vous prenez le transport de différents types de marchandises dangereuses, et que la tendance dans le transport ferroviaire ne change pas, les pompiers et les premiers intervenants des municipalités sont déjà préparés et formés, ou ils le seront bientôt, et pourront intervenir si un incident se produit quand un train traverse la municipalité.

● (1705)

**Le président:** Votre temps est écoulé.

Je passe à M. Albrecht, pour cinq minutes.

**M. Harold Albrecht (Kitchener—Conestoga, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci à vous et merci à votre équipe, monsieur McDonald, de vous être présentés ici aujourd'hui et de nous avoir fourni ce que je considère comme un aperçu très complet, quoique complexe, des systèmes de gestion de la sécurité.

Je vous remercie d'avoir confirmé encore une fois aujourd'hui qu'il ne s'agit pas ici de parler du concept de déréglementation ou d'autoréglementation. En fait, à la page 3 de votre mémoire, vous avez très bien résumé tout l'historique de l'élaboration des SGS. Je vais m'arrêter sur ces points — consultation, examen, octroi de permis et de certificat, et ainsi de suite, et je vais y revenir plus tard —, et j'aimerais m'arrêter quelques minutes sur la question de la consultation.

Vous avez indiqué à plusieurs reprises, pendant votre exposé d'aujourd'hui, que vous aviez intégré la participation de multiples intervenants, notamment les syndicats et les employés des entreprises, au moment d'élaborer les plans des SGS et de les mettre en oeuvre, et que Transports Canada avait également fourni une orientation touchant l'élaboration de ces plans et fourni des exemples de pratiques exemplaires. Les résultats devraient être, nous pouvons l'espérer, la réduction du nombre des accidents et la réduction des coûts.

De plus, il me semble que cela devrait aller de pair avec une hausse de la confiance des consommateurs. À mon avis, une entreprise devrait être motivée par sa volonté de durer, et elle voudrait mettre en place un programme de gestion de la sécurité, qu'il y ait ou non des systèmes de réglementation en place. En fait, dans bien d'autres secteurs non liés au transport, par exemple, les secteurs de la santé, de la transformation alimentaire ou du traitement des produits chimiques, des systèmes de gestion de la sécurité sont automatiquement adoptés. Toute cette question de la hausse de la confiance des consommateurs à l'égard du produit est, à mon avis, la clé pour comprendre la différence entre la simple réglementation et l'adoption d'un système d'autogouvernance, y compris un système de réglementation.

À la page 3 de votre mémoire, vous parlez également d'examen, d'octroi de permis et de certificat, de l'approbation initiale touchant le système de gestion de la sécurité, puis des activités continues de surveillance et de contrôle, de l'autorisation des tiers touchant la vérification de compétence pilote, et d'autres choses de même nature.

En ce qui concerne le dernier point, la dissuasion, nous avons abordé rapidement la question des sanctions pécuniaires, mais je n'ai pas entendu parler de suspensions, d'annulations, de refus de renouvellement. J'aimerais que vous nous donniez quelques exemples de la durée du processus qui aboutit à une annulation ou à une suspension, et des raisons pour lesquelles ces processus seraient enclenchés.

**M. Gerard McDonald:** Comme je l'ai indiqué plus tôt, je crois que nous adoptons un processus graduel pour faire un suivi avec un exploitant. Si nous constatons que son système de gestion de la sécurité pose problème, la première chose que nous faisons, c'est de lui en parler, pour lui demander d'adopter un plan de mesures correctives. Il va ensuite nous soumettre son plan. Nous allons l'analyser afin de savoir s'il peut donner les résultats recherchés. Dans l'affirmative, nous lui laissons le temps de mettre ce plan en oeuvre.

Si cela ne fonctionne pas, nous allons surveiller cette entreprise de plus près. Il se peut que nous ayons à imposer des sanctions administratives pécuniaires. À l'étape suivante, nous pouvons retirer à l'entreprise son permis d'exploitation, si elle ne semble pas conforme. Nous pouvons aussi en tout temps, si nous jugeons que la situation est trop grave, et nous l'avons déjà fait, retirer le permis d'exploitation d'une entreprise qui n'est pas à notre avis à la hauteur, et nous n'hésitons pas à le faire.

Le processus est probablement mieux établi dans le secteur de l'aviation, au regard des pratiques opérationnelles, et je vais laisser M. Eley fournir des informations supplémentaires à ce sujet.

**M. Martin Eley:** Cela concerne principalement les suspensions. Par exemple, nous allons, le plus souvent, déterminer les conditions qui permettront de lever la suspension. Cela dépend assez souvent de l'entreprise elle-même, du temps qu'il lui faut pour remplir ces conditions. Ce n'est pas vraiment une pénalité imposée pour une période fixe, mais il s'agit de tout ce qu'il faut régler avant de pouvoir reprendre les activités.

**M. Harold Albrecht:** Avez-vous établi la durée de chaque étape de l'approche graduelle touchant les sanctions pécuniaires, par exemple? Avez-vous fixé un délai pour permettre à une entreprise de se rétablir, ou est-ce que vous la fixez au cas par cas?

• (1710)

**M. Martin Eley:** Il est certain que, lorsque nous constatons qu'il y a un problème et que nous demandons à une entreprise de nous soumettre un plan de mesures correctives, le délai que nous lui accorderons pour régler le problème dépendra de la gravité de ce problème. Si c'est une question de nature administrative, notre niveau de tolérance est plus élevé que s'il s'agit d'une question touchant la sécurité, de toute évidence. Cela fait partie du processus.

**M. Harold Albrecht:** Merci.

En ce qui concerne les États-Unis et la façon dont ils gèrent la sécurité dans le transport aérien, maritime et terrestre, est-ce que les États-Unis se servent d'un SGS et, le cas échéant, dans quels secteurs et de quelle façon ce système est-il appliqué?

**M. Gerard McDonald:** Tout dépend du mode de transport, en réalité. Je vais laisser M. Eley parler de la question du transport aérien, puis MM. Roussel et Bourdon pourront parler des autres modes de transport.

**M. Martin Eley:** La FAA a adopté une approche graduelle, dans bien des secteurs. Dans certains cas, cela se fait de façon volontaire. Le règlement existe, et il n'est pas nécessairement appliqué pour le moment, mais cela s'en vient. Nous avons longuement discuté avec ces gens de nos expériences respectives. Ils sont bien engagés dans le processus, mais je ne dirais pas que le processus est arrivé à maturité.

**M. Donald Roussel:** Oui, au sud de notre frontière, tous les vaisseaux battant pavillon américain qui font des voyages à l'étranger doivent se conformer aux mêmes règlements, le Code ISM, et nous nous conformons à leur réglementation. À l'échelle

nationale, cela varie beaucoup. Ils ont toujours bien des dossiers à régler en ce qui concerne les petits exploitants, les traversiers. Ils ont mis en oeuvre le même type d'initiative. Il y a certains exploitants de traversier, par exemple, qui adoptent le Code ISM, parce que cela leur convient, mais cela varie beaucoup selon le secteur d'activités.

**M. Luc Bourdon:** Du côté du transport ferroviaire, la FRA n'exige pas que les transporteurs américains élaborent un SGS. Les Américains sont en train d'élaborer ce qu'on appelle un programme de réduction des risques. J'aimerais apporter une précision: en ce qui concerne le transport ferroviaire, avant l'entrée en vigueur des modifications de la Loi sur la sécurité ferroviaire, le 1<sup>er</sup> mai, nous n'avons pas le pouvoir d'imposer des SAP ni d'exiger un certificat d'exploitation ferroviaire. Nous avons ce pouvoir, depuis le 1<sup>er</sup> mai, et nous sommes en train d'élaborer une réglementation qui, nous l'espérons, entrera en vigueur à la fin de l'été.

**Le président:** D'accord, merci.

Je vais passer à M. Toet, pour cinq minutes.

**M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci à vous, monsieur McDonald et aux membres de votre équipe. C'est un plaisir de vous recevoir. Cela a été très utile.

J'aimerais commencer par poser une question au sujet de la surveillance et du contrôle. Vous avez parlé, à la page 3 de votre document, des vérifications et évaluations des SGS. J'imagine que cela concerne également le processus d'approbation des manuels d'exploitation, par exemple. J'aimerais que vous nous expliquiez, très brièvement, le processus que vous suivez lorsque vous voulez vous assurer qu'un manuel d'exploitation respecte la procédure touchant le SGS et également des mesures de suivi que vous prenez pour vous assurer de leur mise en oeuvre. C'est bien d'avoir un manuel, mais qu'en est-il du processus de mise en oeuvre? Que faites-vous pour vous assurer que le manuel est réellement mis en oeuvre?

**M. Gerard McDonald:** Cela varie selon le mode de transport dont il est question; je vais donc laisser M. Eley commencer, puis je vais demander à Luc de répondre à l'autre volet de votre question.

**M. Martin Eley:** J'expliquerais cela en disant que, généralement, si une entreprise décide d'étendre ses activités à un autre domaine, si elle modifie les routes ou change les appareils de sa flotte, par exemple, selon le SGS nous pourrions nous attendre à ce qu'elle évalue tous ses risques. Du point de vue de l'entreprise, il s'agit des risques opérationnels, et de notre point de vue, il s'agit des risques pour la sécurité. Quand elle en arrive à changer ses procédures opérationnelles, elle devrait avoir cerné les risques et mis en oeuvre des mesures d'atténuation. Elle modifierait également son manuel en conséquence. Je crois que la philosophie qui sous-tend la SGS détermine le soin apporté à la préparation du manuel, lorsqu'il nous est envoyé, premièrement...

**M. Lawrence Toet:** Si l'on présume que vous avez vérifié que la mise à jour a été faite.

**M. Martin Eley:** Oui. Nous allons nous assurer que les responsables ont envisagé tous les aspects de la question et que leur analyse porte sur ce qui doit être modifié et qu'elle a permis de cerner les risques. Dans certains cas, l'entreprise a décidé de s'abstenir de faire quelque chose; elle a donné une évaluation et a jugé que les mesures d'atténuation étaient tout simplement excessives et que cela n'en valait pas la peine, ce qui fait que nous n'en avons peut-être même pas connaissance.

**M. Gerard McDonald:** Voudriez-vous parler de ce qui se passe du côté des chemins de fer?

**M. Luc Bourdon:** Oui. Nous n'avons pas à approuver les manuels d'exploitation des compagnies ferroviaires.

Les exploitants d'un chemin de fer doivent se conformer au Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada. Toutes les dispositions de ce règlement ont été approuvées par le ministre, et les exploitants doivent donc s'y conformer. La compagnie peut élaborer des procédures internes, et en général elles servent à soutenir nos règles et nos règlements en vigueur.

Nous évaluons la conformité avec ces règles et règlements, mais nous n'approuvons pas le manuel d'exploitation interne en tant que tel.

• (1715)

**M. Lawrence Toet:** Je crois que cela m'amène à ma seconde question.

Monsieur McDonald, vous avez dit que vous ne distribuez pas de formulaire sur les systèmes de gestion de la sécurité. Je le comprends; cela est parfaitement sensé de ne pas avoir de formulaire où il faut cocher des cases, par exemple, mais, pour en revenir à ce que M. Bourdon vient de dire, il est évident qu'il faut assurer l'uniformité dans ce domaine. Comment vous y prenez-vous, sans formulaire, pour faire un suivi et assurer l'uniformité d'une compagnie à une autre, pour vous assurer qu'elles utilisent de la même manière le système de gestion de la sécurité et que nous obtenons les mêmes résultats?

**M. Gerard McDonald:** Essentiellement, notre règlement en matière de gestion de la sécurité exige la mise en place d'un cadre pour le système de gestion de la sécurité. Il doit déterminer les divers éléments nécessaires à la gestion de la sécurité. Qui sera le principal responsable en matière de sécurité? Il faut également un programme d'assurance de la qualité. Il faut également tenir compte des aspects environnementaux. Le plan de gestion de la sécurité doit comprendre un certain nombre d'éléments. Notre travail consiste à examiner ces divers éléments, par rapport à ce que le règlement exige, pour nous assurer que l'organisme a tenu compte de tous les éléments exigés selon le règlement.

**M. Lawrence Toet:** Je vais revenir à la question de M. McGuinty; cela concerne le volet international. Nous avons eu une partie de la réponse, quant au transport maritime, quant à la question de savoir si les autres pays adoptent des SGS. Est-ce que cela se passe de la même manière dans le transport ferroviaire et l'aviation civile? Pourrions-nous dire que les autres pays et nos principaux partenaires commerciaux s'en vont dans la même direction et que nous avons pris nous aussi la même avenue de sorte qu'il y a une collaboration à l'échelle internationale dans ce dossier?

**M. Gerard McDonald:** Certainement, en ce qui concerne le transport aérien, les organismes de l'aviation civile internationale ont reconnu l'importance des SGS et les intègrent.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, les sociétés ferroviaires ne travaillent pas, je dirais, d'une façon aussi internationale que les deux autres modes de transport, puisque, évidemment, les chemins de fer sont limités à la voie terrestre, et il n'y a pas autant d'interaction sur le plan international. Les systèmes de gestion de la sécurité sont davantage utilisés en Europe, puisque le trafic de passagers est plus élevé. C'est également envisagé dans d'autres secteurs, mais il n'y a pas le même niveau de collaboration internationale.

**M. Lawrence Toet:** J'ai une dernière question et si vous n'avez pas le temps d'y répondre en entier, vous pouvez nous transmettre un document. À la page 13, vous dites qu'un système de gestion de la

sécurité doit comprendre 12 composantes. Vous donnez sept composantes, puis vous dites, etc. J'aimerais que vous puissiez nous dire quelles sont les cinq autres composantes. Si vous ne pouvez pas le faire aujourd'hui, j'aimerais que vous fassiez parvenir un document à notre président.

**M. Luc Bourdon:** Nous pouvons vous présenter le règlement, si vous le voulez. Il ne compte que trois pages et demie, et il énumère les 12 composantes d'un SGS.

**M. Lawrence Toet:** Cela nous serait très utile.

**M. Gerard McDonald:** Cela concerne le transport ferroviaire.

**M. Lawrence Toet:** Le transport ferroviaire, d'accord.

**Le président:** Votre temps est écoulé, monsieur Toet.

J'aimerais utiliser le temps qu'il nous reste de la meilleure façon possible, alors je vais demander à chaque parti de poser une dernière question, mais vous n'aurez qu'environ trois minutes chacun pour y répondre.

Madame Crowder, vous avez trois minutes, puis ce sera le tour de M. McGuinty.

**Mme Jean Crowder:** Merci.

J'entends souvent les gens parler d'évaluation du risque. Dans son rapport de 2011, le commissaire à l'environnement et au développement durable indiquait qu'« il n'y a pas de plan national d'inspection de conformité fondé sur le risque », que « Transports Canada ne disposait pas d'un processus national fondé sur le risque pour déterminer quels emplacements devraient être hautement prioritaires pour ce qui est des inspections » et que « les renseignements dont les inspecteurs ont besoin pour établir une planification efficace de leurs tâches ou s'en acquitter correctement manquent ou sont incomplets ».

Depuis 2011, quelles mesures précises avez-vous mises en place pour faire en sorte que Transports Canada puisse mener une évaluation adéquate du risque?

**M. Gerard McDonald:** Je vais demander à Mme Dagenais de répondre à cette question.

Il s'est fait beaucoup de travail sur ce dossier.

**Mme Marie-France Dagenais:** Oui.

On recommandait d'élaborer un plan national. Ce que le rapport dit, c'est qu'il y avait des plans régionaux et qu'ils n'étaient pas élaborés tout à fait de la même façon. Ce que nous avons décidé de faire, et cela fait partie du plan de mise en oeuvre, cela fait partie de la recommandation, c'est d'adopter une approche nationale en matière de risque.

**Mme Jean Crowder:** D'accord, mais deux régions n'avaient pas de plan. La région des Prairies et la région du Nord n'ont pas pu fournir de documentation relativement à un plan d'inspection, alors on ne peut pas dire que toutes les régions avaient un plan.

**Mme Marie-France Dagenais:** Les régions ont un plan. Elles ne l'ont peut-être pas documenté de façon appropriée.

Ce que nous avons fait, au cours des deux dernières années, c'est que nous avons élaboré une approche nationale axée sur le risque. Nous menons les inspections selon une approche axée sur le risque. Nous avons conçu un outil d'évaluation des risques qui détermine les critères en fonction desquels nous ciblons nos inspections. Les cibles sont les aspects qui présentent un risque élevé, et c'est sur elles que vont porter la plupart de nos inspections. La cible peut être liée au type de marchandises transportées, au mode de confinement utilisé, au fait que les marchandises exigent un plan d'intervention d'urgence, car les marchandises pour lesquelles il faut un PIU sont habituellement les marchandises les plus dangereuses.

Nous déterminons le risque en fonction de ces critères, et c'est à partir de là que nous planifions nos inspections.

• (1720)

**Mme Jean Crowder:** Est-ce que le public y a accès?

**Mme Marie-France Dagenais:** Non, le public n'y a pas accès.

**Mme Jean Crowder:** Me reste-t-il un peu de temps?

**Le président:** Il vous reste un peu moins d'une minute.

**Mme Jean Crowder:** Quand vous dites que le public n'y a pas accès, vous voulez dire que le public n'a aucun moyen de savoir quel type d'évaluation du risque est faite pour un mode de transport donné. C'est cela?

**Mme Marie-France Dagenais:** En fait, nos critères sont indiqués. Ils sont publics. Ils sont affichés sur notre site Web. Nous mentionnons les différents critères.

Ce que nous n'affichons pas, ce sont les renseignements sur les inspections et les sites individuels.

**Mme Jean Crowder:** D'accord, donc, le public peut comprendre le processus, mais il n'a pas accès aux évaluations proprement dites des risques, qui portent sur un secteur ou des marchandises en particulier.

**Mme Marie-France Dagenais:** Oui, c'est cela.

**Mme Jean Crowder:** En ce qui concerne la conformité, j'ai beaucoup entendu parler des vérifications.

J'imagine qu'il existe une sorte de grille selon laquelle le risque le plus élevé déclenche une vérification de la conformité.

**Mme Marie-France Dagenais:** Ce genre de risque déclenche une inspection.

Selon le programme de transport des marchandises dangereuses, nous faisons des inspections ciblées dans les entreprises à risque élevé. Nos inspecteurs ciblent en particulier les expéditeurs, les besoins, les installations de confinement, les fabricants et les producteurs.

**Mme Jean Crowder:** Savez-vous combien de vérifications ciblent les installations où les risques sont les plus élevés?

**Mme Marie-France Dagenais:** Il y en a environ 3 000 par année.

**Mme Jean Crowder:** Environ 3 000 inspections par année?

**Mme Marie-France Dagenais:** Oui.

**Mme Jean Crowder:** Sur ces 3 000 inspections, combien aboutissent selon vous à un constat de conformité?

**Mme Marie-France Dagenais:** Selon nos paramètres de rendement en matière de conformité, environ 60 % des sites sont conformes.

**Mme Jean Crowder:** Ils sont conformes.

**Le président:** D'accord. Je vous ai laissé continuer plus longtemps que prévu.

Monsieur McGuinty, pour trois minutes.

**M. David McGuinty:** Merci, monsieur.

Monsieur McDonald, j'aimerais revenir sur un commentaire que vous avez fait en répondant à un de mes collègues du NPD.

Si je vous ai bien compris, vous avez dit que, malgré les restrictions budgétaires auxquelles Transports Canada fait face depuis plusieurs années, vous assurez notre comité qu'il n'y a pas eu d'effets sur la sécurité.

Dans votre document, vous dites qu'il y a, à l'échelle du Canada, 2 900 employés affectés à la sécurité. Ces employés ont des responsabilités. Vous dites ensuite qu'il y a 1 512 inspecteurs qui s'occupent des activités de contrôle et de l'application des exigences de la loi, et vous donnez la répartition par secteur.

Pourriez-vous préparer à notre intention une ventilation annuelle détaillée, à compter de 2006, du nombre d'employés et d'inspecteurs affectés à la sécurité, à l'échelle du Canada, pour montrer au comité que, comme vous le dites, il n'y a pas eu de répercussions sur la sécurité?

Pourriez-vous fournir ces renseignements au comité?

**M. Gerard McDonald:** Certainement, monsieur le président.

Si c'est ce que le comité désire, nous pouvons certainement lui transmettre ces renseignements.

**M. David McGuinty:** J'aimerais que les renseignements soient fournis annuellement, à partir de 2006, et secteur par secteur, et que le document montre si les chiffres augmentent, baissent, restent stables, etc. Cela serait très apprécié.

J'ai également parlé plus tôt de la tendance selon laquelle il se transporte beaucoup plus de pétrole qu'avant par chemin de fer. Cela a une incidence directe sur la question du SGS et de la capacité.

Les expéditions de pétrole par rail, au Canada, ont augmenté, passant de 6 000 wagons environ en 2009 à environ 14 500 cette année.

J'aimerais vous lire un extrait d'un article qui a été publié à la une du *Globe and Mail* de samedi:

*Le Globe and Mail* a découvert que les entreprises de transport de pétrole tiraient profit du libellé d'un ordre récemment rendu par Transports Canada et qu'elles expédient la plus grande partie du pétrole brut par voie ferrée, sans avoir d'abord établi son explosibilité ni déterminé s'il convient de transporter cette marchandise par train.

Le journal poursuit en citant des intervenants de l'industrie du Dakota du Nord, au champ pétrolifère de Bakken, d'où vient le pétrole qui a causé l'explosion à Lac-Mégantic: « On fait très peu d'essais sur le pétrole, et les procédures d'exploitation n'ont pas vraiment changé. »

**Le président:** Monsieur McGuinty, on invoque le Règlement.

Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Encore une fois, cela touche d'autres aspects de l'environnement de la réglementation. Cela ne touche pas le système de gestion de la sécurité proprement dit.

**Le président:** Monsieur McGuinty, il a raison, à ce sujet.

**M. David McGuinty:** Eh bien, monsieur le président, cela a une incidence directe sur le SGS pour cette entreprise particulière.

**Le président:** Eh bien, si vous pouvez nous expliquer cela, veuillez continuer.

**M. David McGuinty:** Tout à fait. Étant donné que le SGS a été accepté par l'organisme de réglementation et par l'entreprise de transport de pétrole, et étant donné qu'Ottawa a émis un ordre, on aurait dû voir cela. La loi aurait dû être appliquée. Ce que nous constatons, en fait, c'est qu'elle n'est pas appliquée. Cela a une incidence directe sur le SGS.

**M. Jeff Watson:** Un ordre a été émis.

**Le président:** J'ai lu le même article que vous, monsieur McGuinty. Ce qu'il dit, c'est qu'il y a matière à interprétation, jusqu'à un certain point. Les représentants des entreprises qui expédient du pétrole ne mentent pas; ils indiquent que c'est une marchandise de classe 1. J'imagine que chaque lecteur a son interprétation, mais j'ai lu le même texte.

• (1725)

**M. Jeff Watson:** Monsieur le président, cela a trait au nouvel ordre qui a été émis, pas nécessairement aux systèmes de gestion de la sécurité. La question peut se poser: cela sera-t-il reflété ou non dans les prochains systèmes de gestion de la sécurité, mais la question qu'on vient de poser concerne l'interprétation d'une nouvelle mesure réglementaire.

**Le président:** Oui, je crois que M. Watson a raison là-dessus. Nous ne parlons pas vraiment des SGS. Il s'agit de la sécurité du transport ferroviaire, et vous aurez l'occasion d'en discuter en détail, mais...

**M. David McGuinty:** Eh bien, monsieur le président, si vous me le permettez, j'aimerais demander au témoin si le nouvel ordre, en ce qui a trait à la classification du pétrole, est intégré aux systèmes de gestion de la sécurité qui sont en place?

**M. Gerard McDonald:** Cela concerne le transport des marchandises dangereuses, mais, de toute évidence, une entreprise quelconque, lorsque le règlement l'exige, doit avoir intégré à son SGS une méthode permettant de s'assurer que le règlement est respecté. Les ordres ont autant force de loi qu'une disposition réglementaire, et une compagnie de transport qui s'est dotée d'un SGS doit veiller à se conformer aux ordres, en effet.

**Le président:** Nous passons maintenant à M. Watson, pour les trois minutes qu'il reste.

**M. Jeff Watson:** Merci.

Les inspecteurs de Transports Canada pourront se pencher sur cette question.

J'aimerais rapidement citer un extrait tiré de la page 67 du rapport du comité consultatif du secteur ferroviaire avant de céder la parole à M. Komarnicki.

Sous la rubrique « Mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité », le comité pose que:

Cela fait maintenant près de sept ans que les chemins de fer sont tenus de se doter d'un SGS. Bien que des progrès aient incontestablement été enregistrés, de l'avis du Comité, l'adoption de SGS dans le réseau de transport ferroviaire et par l'organe de réglementation

— on parle ici de Transports Canada — n'a pas été homogène. Le Comité espérait qu'au bout de tant d'années, et l'organe de réglementation et l'industrie auraient réalisé plus de progrès. »

Laissons de côté l'opinion des membres du comité, qu'ils fassent partie du gouvernement ou de l'opposition. Est-ce qu'un tiers indépendant et digne de foi pourrait faire la même évaluation, aujourd'hui, des compagnies de chemin de fer, en ce qui a trait à la mise en oeuvre des SGS, six ans maintenant après la publication de ce rapport, ou, tant qu'à y être, une évaluation semblable de Transports Canada? Est-ce que son opinion serait la même,

maintenant que, je le répète, six ans de plus se sont écoulés, et que la mise en oeuvre n'a pas été homogène?

**M. Gerard McDonald:** Cela dépend de quel côté on se place, monsieur le président. Je suis certain que certaines personnes estimerait que nous n'en avons pas fait assez du côté des systèmes de gestion de la sécurité et que nous n'avons pas mis en oeuvre ces systèmes aussi rigoureusement qu'il l'aurait fallu.

Nous savons que les progrès se réalisent petit à petit, et nous essayons constamment d'améliorer nos systèmes, au quotidien: nous sommes on ne peut plus ouverts à la critique, car nous voulons améliorer le système chaque fois que nous trouvons un problème.

**Le président:** C'est M. Komarnicki qui posera la dernière question, et une seule question.

**M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC):** Très bien, je vais peut-être alors me contenter d'un commentaire.

Il a certainement été intéressant de vous écouter.

Le SGS, ce n'est pas comme un règlement qui ne porte que sur une question précise. Il s'agit plutôt d'un type de document évolutif, qui peut être élargi. Mais ce SGS vous assure une certaine uniformité, puisqu'il comporte les 12 composantes dont vous avez parlé, qui constituent une sorte de seuil ou de norme que tous doivent respecter.

**M. Gerard McDonald:** C'est cela.

**M. Ed Komarnicki:** Est-ce que ces 12 composantes comprennent également les enjeux relatifs à la sécurité?

**M. Gerard McDonald:** Eh bien, il s'agit d'une structure de réglementation. Un SGS, essentiellement, c'est un moyen pour nous de savoir dans quelle mesure une entreprise contrôle au quotidien son propre rendement par rapport au règlement en matière d'exploitation que nous avons imposé.

**M. Ed Komarnicki:** Il ne s'agit pas d'une façon de déréglementer la sécurité; c'est en fait une façon de tirer profit de la réglementation en matière de sécurité pour aller plus loin en nous assurant que les entreprises s'en occupent de manière continue.

**M. Gerard McDonald:** Oui. Plutôt que d'aller dans les installations d'une entreprise périodiquement, c'est-à-dire une fois par année, aux deux ans ou aux six mois, pour fureter partout afin de savoir si tout se passe comme il faut, on crée un système selon lequel l'entreprise a l'obligation de s'assurer au quotidien de respecter les exigences réglementaires et de vérifier les systèmes qu'elle a mis en place pour respecter ces exigences.

**M. Ed Komarnicki:** Cela plante une culture de la sécurité au sein de l'entreprise.

• (1730)

**M. Gerard McDonald:** Exactement, c'est cela.

**M. Ed Komarnicki:** Et voilà, monsieur le président. J'ai eu trois réponses pour le prix d'une.

**Le président:** Il n'arrive pas souvent que le président se réserve la possibilité de poser une question ou de faire un commentaire. Mais je crois qu'il est important que les membres du comité et les représentants du gouvernement, eux aussi, ne perdent pas de vue le fait qu'il est assez évident que le pétrole, et les autres marchandises dangereuses, doivent être transportés.

Monsieur McDonald, seriez-vous d'accord, de même que vos fonctionnaires, pour dire que le travail de Transports Canada, avec, nous l'espérons, l'aide de notre comité, consiste à améliorer les mécanismes de façon, non pas à faire cesser la circulation de ces marchandises, mais pour faire en sorte qu'elle soit sécuritaire? Seriez-vous d'accord avec ce principe?

**M. Gerard McDonald:** Tout à fait. En fait, cela est inscrit dans la loi qui régit l'industrie du transport ferroviaire. C'est une obligation que tous les transporteurs doivent respecter puisqu'ils transportent les marchandises qu'on leur propose de transporter.

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** Monsieur le président, allons-nous nous réunir de nouveau, en tant que comité de direction, pour préparer un plan de travail?

**Le président:** J'allais justement aborder rapidement le sujet.

Mercredi, nous allons accueillir des témoins qui parleront du transport des marchandises dangereuses, et le mardi suivant, je vais convoquer une réunion — une réunion à huis clos — pour discuter des affaires du comité et de l'orientation de notre comité sur cette étude. Elle aura lieu lundi prochain; je suis désolé.

Merci encore une fois à tous les représentants du gouvernement de s'être présentés ici.

La séance est levée.

---





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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>