



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 006 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 21 mars 2016

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le lundi 21 mars 2016

• (1535)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Bienvenue à la sixième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Monsieur Godin, bienvenue à vous et à vos collègues.

Madame Dabrusin, je vous remercie d'être ici à titre de remplaçante aujourd'hui.

Notre secrétaire parlementaire, Mme Kate Young, participe également à la réunion d'aujourd'hui.

Je vais maintenant donner la parole aux représentantes du ministère des Transports. Nous menons une étude très importante, et je vais examiner ce qui a été fait depuis votre dernière comparution devant le Comité.

Nous accueillons donc Laureen Kinney, sous-ministre adjointe, Sécurité et Sûreté, Brigitte Diogo, directrice générale, Sécurité ferroviaire, et Nicole Girard, directrice générale, Transport des marchandises dangereuses.

Bienvenue. Nous sommes heureux que vous soyez des nôtres.

Madame Kinney — ou le témoin qui souhaite prendre la parole —, nous vous écoutons.

Mme Laureen Kinney (sous-ministre adjointe, Sécurité et Sûreté, ministère des Transports): Bonjour, et merci, madame la présidente. J'aimerais également remercier les membres du Comité de m'avoir donné l'occasion de parler aujourd'hui des travaux que nous effectuons pour constamment améliorer la sécurité ferroviaire pour tous les Canadiens.

La sécurité ferroviaire et le transport sécuritaire des marchandises dangereuses par voie ferroviaire constituent l'une des priorités de Transports Canada. En effet, le ministère a adopté un régime de surveillance solide et rigoureux pour assurer la conformité aux règles, aux règlements et aux normes en vigueur par l'entremise d'audits et d'inspections, et la gestion continue des enjeux liés à la sécurité. Le ministère n'hésite pas à prendre des mesures d'application lorsque c'est nécessaire.

Dans le cadre de son programme de surveillance de la sécurité ferroviaire, Transports Canada mène, entre autres, des audits et des inspections. Ces activités de surveillance sont planifiées chaque année, évaluées régulièrement et révisées au besoin au moyen d'indicateurs de risque fondés sur des données probantes. Parmi ces indicateurs de risque, on retrouve notamment les enquêtes sur les accidents, les fiches de sécurité, les résultats d'inspections précédentes et les études sur la sécurité. Le ministère est en voie de terminer environ 33 400 activités liées à la surveillance ferroviaire en 2015-2016, ce qui représente une augmentation de 4 % comparativement à 2014-2015, et l'année n'est pas terminée.

Dans l'ensemble, madame la présidente, en plus des activités de surveillance menées annuellement par Transports Canada, le régime de sécurité ferroviaire repose sur l'exigence selon laquelle les compagnies de chemin de fer doivent mettre en oeuvre un système de gestion de la sécurité pour intégrer la sécurité à leurs activités ferroviaires quotidiennes.

Un SGS exige que les compagnies de chemin de fer assument la responsabilité de la gestion de la sécurité de leurs activités en indiquant les préoccupations liées à la sécurité, en évaluant le niveau de risque et en prenant les mesures nécessaires pour réduire ces risques, au besoin, tout en sensibilisant les employés à la sécurité dans leurs activités quotidiennes à tous les échelons de l'entreprise. Cet objectif est également atteint en obtenant la participation des employés de l'entreprise dans tous les processus du système en les consultant, en communiquant avec eux ou en les informant au sujet des risques relevés et de la façon dont ils ont été réglés, et en permettant aux employés de communiquer à l'entreprise les problèmes liés à la sécurité.

Un système de gestion de la sécurité ne remplace pas le régime de réglementation de la sécurité ferroviaire; il est complémentaire. Les entreprises doivent continuer de satisfaire aux exigences prévues dans la Loi sur la sécurité ferroviaire, ainsi qu'à tous les autres règlements, règles et normes techniques connexes. La réglementation ne remplace ou n'abroge pas la Loi ou ses instruments, ni ne l'emporte sur ceux-ci. Les systèmes de gestion de la sécurité sont conçus pour améliorer la sécurité en obligeant les entreprises à mettre en oeuvre des systèmes officiels afin de cerner les préoccupations en matière de sécurité et de les régler de façon proactive, de mesurer le risque qu'elles représentent et de mettre en oeuvre des mesures correctives pour réduire ces risques. On s'attend à ce que les entreprises cernent et gèrent les risques liés à la sécurité avant l'intervention de Transports Canada et avant que d'importants enjeux liés à la sécurité ferroviaire soient soulevés. Transports Canada s'est engagé à continuellement améliorer le régime de sécurité ferroviaire au Canada, ainsi que le transport sécuritaire des marchandises dangereuses. Dans ce contexte, nous accueillons favorablement la motion du Comité visant à entreprendre une étude sur la sécurité ferroviaire.

J'aimerais maintenant vous fournir une mise à jour de nos réponses aux recommandations formulées dans le rapport intitulé *Examen du régime de la sécurité des transports du Canada: Transport des marchandises dangereuses et systèmes de gestion de la sécurité*, qui a été déposé en mars 2015. Le rapport, en plus des recommandations liées à des mesures dont la mise en oeuvre était déjà en cours, présentait trois recommandations précises liées à la sécurité ferroviaire.

La première visait à ce que Transports Canada veuille à avoir le nombre adéquat d'inspecteurs de la sécurité ferroviaire et du transport des matières dangereuses pour remplir ses obligations en matière de surveillance. Transports Canada analyse continuellement ses effectifs et se concentre sur le recrutement et la rétention de personnel pour veiller à avoir suffisamment de personnel de surveillance possédant les capacités et les compétences requises pour planifier et mener des activités de surveillance. En décembre 2015, nous avons 137 employés affectés aux activités de surveillance en matière de sécurité ferroviaire et 122 employés dans la direction responsable du transport des marchandises dangereuses. Comme dans tous les milieux de travail, les effectifs peuvent varier en raison de changements démographiques, de promotions, de retraites et d'autres facteurs.

La deuxième recommandation visait à ce que Transports Canada mette en oeuvre toutes les recommandations liées à la surveillance en matière de sécurité ferroviaire contenues dans le chapitre 7 du rapport de l'automne 2013 du vérificateur général.

● (1540)

Comme vous le savez, Transports Canada a élaboré un plan d'action complet et ambitieux pour mettre en oeuvre les recommandations contenues dans le rapport de l'automne 2013 du vérificateur général. La mise en oeuvre de ce plan est une priorité du ministère.

Plus précisément, au cours des deux dernières années, le ministère a accéléré la mise en oeuvre d'une série de règlements pour satisfaire aux recommandations du rapport de l'automne 2013 du vérificateur général visant à ce que Transports Canada règle les questions laissées en suspens après l'examen sur la Loi sur la sécurité ferroviaire et l'étude sur la sécurité ferroviaire menée par votre Comité en 2008. Je suis heureuse de vous annoncer qu'au 1^{er} avril 2015, le Règlement sur les passages à niveau, le Règlement sur le certificat d'exploitation de chemin de fer, le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire, le Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire et le Règlement sur les renseignements relatifs au transport sont tous entrés en vigueur.

Enfin, le rapport cite une recommandation selon laquelle Transports Canada devrait demander aux compagnies de chemin de fer d'utiliser des enregistreurs vidéo ou de la parole à bord dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, conformément à la recommandation du Bureau de la sécurité des transports. Un projet mené conjointement par Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports a été lancé en mai 2015, et on a créé un groupe de travail pour examiner les exigences techniques et les avantages possibles en matière de sécurité que pourraient produire des enregistreurs vidéo ou de la parole à bord des locomotives. L'objectif est de produire un rapport final sur les avantages liés à la sécurité générés par cette technologie d'ici la fin avril 2016. Lorsque nous aurons les conclusions des études sur la sécurité, nous serons en mesure de formuler une recommandation sur la pertinence et la façon de rendre l'utilisation de cette technologie obligatoire au Canada.

Madame la présidente, nous prenons note des autres enjeux cernés dans la motion du 9 mars qui vise à entreprendre une étude sur la sécurité ferroviaire et nous sommes heureux de répondre à ces questions maintenant ou plus tard. J'aimerais répéter que la sécurité des Canadiens est notre priorité, et que nous tentons continuellement d'améliorer les activités ferroviaires et le transport de matières dangereuses par le renforcement des règlements et des règles, en nous fondant sur les tendances et les événements émergents.

Je vous remercie de votre attention. Nous sommes maintenant prêtes à répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous vous sommes reconnaissants d'avoir parlé de certaines préoccupations contenues dans la motion de Mme Block et d'avoir formulé des commentaires qui répondent directement à certaines de ces préoccupations. Nous vous en sommes très reconnaissants.

La parole est d'abord à Mme Block. Elle a six minutes.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Bienvenue, madame Kinney, madame Diogo et madame Girard. Je vous remercie d'être avec nous aujourd'hui. J'ai hâte de mener cette étude. Je sais que ce n'est pas votre première comparution devant le Comité. Manifestement, étant donné tous les sujets liés au transport, il se peut que vous comparaisiez souvent devant notre comité.

Je vous suis reconnaissante d'avoir fait référence au rapport, car il sera abordé dans la grande partie de nos réunions à venir. J'aimerais seulement préciser qu'on dit, à la page 2 du rapport: « au cours de l'année dernière, le gouvernement fédéral a beaucoup agi dans ce dossier, et il a notamment adopté une série de nouvelles règles ». Ce rapport a été déposé en mars de l'année dernière, donc au cours de cette année-là, le gouvernement fédéral a été très actif et a « adopté une série de nouvelles règles et normes pour renforcer le régime de transport des marchandises dangereuses. »

À la page 4, on dit que « Transports Canada, dans sa réponse au rapport intérimaire sur la sécurité ferroviaire, s'était engagé à recourir davantage à la collaboration pour l'établissement des règles. » Tout d'abord, pouvez-vous nous donner des exemples de la collaboration accrue pour l'établissement des règles exercée par Transports Canada depuis la publication du rapport parlementaire en mars 2015?

Mme Brigitte Diogo (directrice générale, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Depuis que le rapport a été publié, trois règles principales sont entrées en vigueur. La dernière concernait les routes principales des trains principaux, et elle faisait suite à une injonction ministérielle émise après l'accident qui s'est produit à Lac-Mégantic. La règle est entrée en vigueur le 19 février 2016, et a rendu permanentes certaines des dispositions de l'injonction ministérielle qui exigent que les compagnies de chemin de fer mènent des évaluations du risque. Elle a également déterminé la fréquence à laquelle ces évaluations devaient être menées. Elle a aussi imposé certaines limites de vitesse.

De plus, les règles exigeaient que les compagnies de chemin de fer mènent des inspections supplémentaires sur leur infrastructure, surtout les rails.

Enfin, une règle prévoyait une disposition sur la façon dont les entreprises ferroviaires doivent collaborer avec les municipalités et d'autres ordres de gouvernement en ce qui concerne l'évaluation du risque. Dans cet exemple précis, il y a eu plusieurs communications et discussions entre Transports Canada, l'Association des chemins de fer du Canada et la Fédération canadienne des municipalités sur les mécanismes de consultation des municipalités et le fonctionnement de cette relation. C'était donc l'un des volets.

Un autre volet concernait la règle d'immobilisation des trains. Cette règle est entrée en vigueur en octobre 2015, et encore une fois, elle rendait permanentes les dispositions de l'injection ministérielle sur l'immobilisation des trains. Cette règle comprenait plusieurs éléments, notamment le fait que les compagnies de chemin de fer doivent utiliser un tableau étalon pour déterminer le nombre de freins à main qui doivent être engagés sur un train laissé sans surveillance.

Il y avait également une règle sur les dispositifs d'immobilisation physique supplémentaires devant être engagés sur l'équipement laissé sans surveillance, par exemple un déraillement temporaire. Cette règle représentait une réponse directe au BST. De plus, la règle a rendu permanente l'exigence selon laquelle une fois qu'un employé a actionné les freins à main, il doit le confirmer auprès d'un autre employé, et ce dernier doit être qualifié pour recevoir cette information et prendre une décision ou assurer un suivi au besoin.

● (1545)

Mme Kelly Block: D'accord. J'ai seulement une brève question de suivi.

Comment l'injonction ministérielle diffère-t-elle de l'ordre préventif n° 32 auquel le rapport fait également référence?

Mme Laureen Kinney: Conformément aux deux différentes mesures législatives dont nous parlons, c'est-à-dire les dispositions législatives relatives au transport des marchandises dangereuses et à la sécurité ferroviaire, il existe deux mécanismes légèrement différents qui produisent sensiblement les mêmes résultats. L'ordre préventif représente également la mise en oeuvre d'une exigence temporaire qui a une équivalence dans l'exigence énoncée dans la réglementation et qui peut être appliquée par Transports Canada, et elle est utilisée lorsque nous constatons qu'une situation nécessite la prise d'une mesure rapide pour réagir à un enjeu lié à la sécurité.

La même chose s'applique à une injonction ministérielle émise en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Leurs mécanismes et certains détails sont légèrement différents, mais ces deux mesures sont très similaires.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey, vous avez six minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

À la page 11 du résumé que j'ai reçu, on parle des intervenants à l'échelle locale et de la nécessité de leur fournir un mécanisme qui garantit qu'une autorité publique — par exemple, les municipalités, et évidemment les services d'urgence qui lui appartiennent — ait un accès immédiat aux ressources et aux fonds requis pour permettre aux fournisseurs de services d'urgence d'agir dans une telle situation.

Comment répondriez-vous à cela?

Mme Laureen Kinney: Je peux vous donner une réponse générale, et si vous souhaitez obtenir plus de détails, Nicole Girard sera probablement en mesure de vous aider.

Au cours de la dernière année et demie, la tâche principale de Transports Canada a été de former le Groupe de travail sur les interventions d'urgence en réunissant des représentants de toutes les parties qui ont un rôle à jouer dans les premières interventions en cas d'urgence.

Transports Canada a manifestement un rôle à jouer, mais ce n'est pas le seul intervenant. En effet, de nombreux ordres de gouvernements et de nombreuses agences, entreprises et autres parties ont un rôle à jouer, ainsi que les premiers intervenants eux-mêmes.

Nous avons formé ce groupe pour cerner certains des problèmes communs auxquels font face les premiers intervenants, notamment ceux liés aux communications, aux protocoles de commandement en cas d'incidents, aux normes en matière de formation, aux occasions de formation et certainement à la question du financement pour la formation et l'équipement.

L'une des préoccupations principales soulignées par les premiers intervenants, dans ce cas particulier, c'est le niveau de formation qu'ils ont suivi pour agir en cas d'incidents liés à un type particulier de liquides inflammables. Dans ce cas-ci, les associations de l'industrie offrent certaines formations, mais Transports Canada, en collaboration avec le Groupe de travail sur les interventions d'urgence, s'est concentré sur les normes en matière de formation et leur uniformisation, et sur la façon de donner la formation. Par exemple, il y a quelques semaines, un exercice a permis de fournir une formation pratique, et on a élaboré un protocole sur l'éducation qui vient tout juste d'être publié.

En ce qui concerne les travaux supplémentaires sur... Comment les plans d'intervention d'urgence, qui exigent que les entreprises d'expédition fournissent de l'aide technique sur le site en cas d'accident, incluraient-ils les premiers intervenants?

Ce sont les principaux volets sur lesquels nous avons travaillé très fort avec ce groupe élargi, c'est-à-dire les volets généraux sur lesquels nous nous sommes concentrés.

● (1550)

M. Vance Badawey: Merci.

Puis-je faire un suivi? On m'a dit que vous travailliez sur les ressources, c'est-à-dire le financement. Manifestement, vous collaborez avec les représentants de chaque région, selon le niveau de préparation, pour veiller à ce que des plans soient établis et qu'ils soient en mesure d'agir dans ces situations.

J'ai une question à ce sujet. Est-il possible d'obtenir une liste des intervenants que vous avez rencontrés et des protocoles que vous mettez en oeuvre dans les différentes régions?

Mme Laureen Kinney: Si on manifeste un intérêt, madame la présidente, selon le niveau de détail que vous souhaitez obtenir, notre site Web fournit certainement un résumé sur le Groupe de travail sur les interventions d'urgence et sur ses membres. Je crois qu'il y a environ 70 membres, et ils représentent un large éventail de... Il y a l'Association canadienne des chefs de pompiers, certains groupes autochtones...

M. Vance Badawey: Si vous me le permettez, j'aimerais avoir plus de détails. Pourrais-je obtenir un résumé des personnes que vous avez rencontrées? De plus, quels sont les protocoles dans ces cas et les situations auxquelles ils correspondent?

Mme Laureen Kinney: Madame la présidente, si vous me le permettez, la plupart des consultations générales à l'échelle nationale se sont déroulées par l'entremise du Groupe de travail sur les interventions d'urgence et ces discussions sont consignées dans les comptes rendus des réunions, mais de nombreuses autres réunions ont été organisées à l'échelon local, où nous travaillons avec nos spécialistes en matière de mesures correctives et nos inspecteurs locaux sur des plans de formation, des exercices et des listes de questions et réponses; il serait donc difficile de dresser la liste de ces éléments.

M. Vance Badawey: Encore une fois, madame la présidente, et pour la troisième fois, si je pouvais simplement obtenir la liste des personnes que vous avez rencontrées, ainsi que des protocoles précis qui ont été mis en œuvre avec les personnes que vous avez rencontrées, en ce qui concerne leurs préparatifs en cas d'urgence, je vous en serais très reconnaissant.

Madame la présidente, ma dernière question... Vous avez mentionné qu'au cours des derniers mois, la troisième priorité sur votre liste découlant de l'évaluation menée en mars 2015 est l'exigence visant l'utilisation d'enregistreurs vidéo ou de la parole à bord. Nos partenaires américains ont-ils déjà adopté cette mesure?

Mme Laureen Kinney: En ce moment, non, cela n'est pas exigé aux États-Unis. Les Américains tentent de déterminer s'il est avantageux d'utiliser des enregistreurs vidéo ou de la parole à bord, et nous collaborons étroitement avec eux, car manifestement, cela soulève de nombreux enjeux transfrontaliers.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, puis-je avoir un résumé de cela également, pour voir exactement où nous en sommes? Ce que nous voulons, c'est avoir des règles du jeu égales pour tout le monde. Nous ne voulons pas qu'un ou l'autre ait à se conformer à une réglementation particulière de l'autre côté de la frontière, surtout quand il est question de commerce transfrontalier. Nous voulons que tout soit équitable des deux côtés. De cette façon, nous pouvons assurer un mode de transport uniforme.

Je demanderais, encore une fois, qu'on nous soumette un résumé des discussions tenues à ce jour à ce sujet.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Madame Kinney, si vous pouviez envoyer au greffier les documents demandés par le député, nous vous en serions très reconnaissants.

Madame Duncan, vous avez six minutes.

Mme Linda Duncan (Edmonton Strathcona, NPD): Merci. Je suis heureuse de vous revoir. C'est bien d'avoir des femmes fortes dans la fonction publique.

Je vais y aller tout de suite avec trois demandes d'information, puis j'aurai quelques questions à vous poser sur des points qui ont été soulevés.

Premièrement, pourriez-vous fournir au Comité les rapports d'évaluation des risques exigés par la directive émise par Transports Canada en octobre 2014?

Deuxièmement, le Bureau de la sécurité des transports a signalé que trop peu de mesures sont prises par l'entremise des systèmes de gestion de la sécurité pour effectivement réduire les risques. Pourriez-vous soumettre au Comité les systèmes de gestion de la sécurité du CN et du CP pour l'Alberta?

Ma troisième demande porte sur les politiques d'application de la loi et de conformité en matière de dotation. Cela fait suite à deux autres questions qui ont été soulevées, dont une par l'Association canadienne des chefs de pompiers cette semaine seulement. Elle a recommandé de se concentrer davantage sur les mesures proactives de sécurité et d'application de la loi, de façon à ce qu'on n'intervienne plus seulement après les faits et que tout ne repose pas sur les épaules des premiers répondants. En 2013, le vérificateur général a exprimé diverses réserves à l'égard de l'approche privilégiée par Transports Canada concernant l'application de la loi et la conformité: la méthode d'audit ne permet à peu près pas de garantir la conformité; bien des inspecteurs sont mal formés et reçoivent très peu d'encadrement; un faible pourcentage d'audits sont menés à bien; les vérifications sont trop ciblées; le niveau de surveillance est

inadéquat; et Transports Canada omet de recueillir et d'utiliser systématiquement les données pertinentes sur les risques en matière de sécurité.

J'aimerais que vous soumettiez au Comité, pour que nous puissions voir les changements que vous avez apportés depuis, la politique d'application de la loi et de conformité pour la sécurité ferroviaire, ainsi qu'une liste du personnel chargé de l'application de la loi. Pourriez-vous aussi indiquer quels sont les employés à temps plein et à temps partiel, leurs qualifications, leurs descriptions de travail et les exigences relatives à la formation? Veuillez nous donner une répartition du temps alloué aux audits sur papier par rapport aux inspections sur le terrain.

J'ai maintenant quelques questions concernant la réglementation.

Le Conseil canadien de la sécurité a témoigné devant notre comité en 2014. Il nous avait alors indiqué qu'il avait recommandé des mesures de protection pour les dénonciateurs, afin d'encourager les travailleurs ferroviaires à faire des signalements, de façon à prévenir les accidents. Est-ce que ces mesures seront bientôt mises en œuvre?

• (1555)

Mme Laureen Kinney: Madame la présidente, le nouveau Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire est entré en vigueur le 1^{er} avril 2015. Il prévoit une disposition dont il avait été question lors de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, en 2007-2008. La Loi avait été modifiée en 2013, si je me souviens bien, afin de mettre en œuvre certaines des recommandations issues de cet examen. Depuis, on a inclus au Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire une disposition qui oblige les entreprises à adopter une politique permettant aux employés de signaler des manquements à la sécurité sans peur de représailles. Cela fait partie du nouveau règlement qui est entré en vigueur. Nous sommes en phase de transition en ce moment, et nous procédons aux inspections initiales. Des audits à grande échelle seront effectués dès le prochain exercice financier, et ce sera certainement un des éléments qui seront examinés.

Je dois ajouter que tous les employés des entreprises ferroviaires peuvent bien sûr nous faire part de leurs préoccupations. Le Bureau de la sécurité des transports a d'ailleurs une ligne téléphonique permettant de faire des signalements en toute confidentialité. Les renseignements qui nous parviennent nous indiquent sur quoi nous devrions porter notre attention.

Mme Linda Duncan: D'accord. Le rapport Emerson a soulevé la question de l'assurance responsabilité civile. Pouvez-vous nous dire à quelle fréquence l'Office des transports du Canada révisé et réévalue la responsabilité civile? A-t-il revu les critères d'admissibilité à la couverture afin de tenir compte des nouveaux facteurs de risque dont il est question dans le règlement sur les systèmes de gestion ferroviaire?

Mme Laureen Kinney: Madame la présidente, je suis désolée, mais je ne suis pas une experte en la matière, et je ne saurais vous donner de détails sur les progrès réalisés par l'OTC dans l'application des nouvelles exigences prévues par les modifications apportées à la Loi sur la sécurité ferroviaire l'an dernier. Je pourrais peut-être renvoyer la question...

Mme Linda Duncan: Pourriez-vous nous fournir la réponse plus tard? Ce serait parfait.

Il y a deux ans, Unifor a recommandé devant le Comité que les mécaniciens du secteur ferroviaire bénéficient de pouvoirs semblables à ceux des mécaniciens des lignes aériennes, afin qu'ils puissent annuler des départs en cas de détection d'un wagon ou d'une locomotive non sécuritaire. Est-ce que des démarches ont été entreprises pour leur accorder ces pouvoirs?

Mme Lauren Kinney: Pour le moment, aucune proposition de consultation n'a été publiée à cet effet, et je ne suis au courant d'aucune démarche en ce sens.

Mme Linda Duncan: D'accord.

J'ai une question à vous poser rapidement, mais je ne crois pas que nous puissions avoir une réponse complète aujourd'hui. Je veux parler de la confusion qui règne au sein de ce secteur industriel qui est assujéti à des règles et des règlements. Il semble que les exigences relatives aux consultations soient différentes quand il s'agit de règles et quand il s'agit de règlements. Les règles requièrent de façon générale des consultations avec les travailleurs et les utilisateurs seulement. Envisagez-vous de modifier la Loi pour qu'il soit nécessaire de consulter aussi les villes, le grand public ou les Premières Nations, dont les populations ou les propriétés pourraient être touchées par les règles appliquées?

• (1600)

Mme Lauren Kinney: Madame la présidente, si vous me le permettez, je précise que la structure du régime de sécurité ferroviaire a été revue, comme en témoignent les changements proposés à la Loi sur la sécurité ferroviaire et mis en oeuvre en 2013 et en 2015.

Les principes du régime n'ont pas été mis en cause, à savoir comment les règles sont administrées par rapport aux règlements et aux normes, sauf pour quelques points à améliorer concernant l'exécution de la loi et la conformité. À l'heure actuelle, nous sommes régis par la loi en place, et je ne pourrais pas vous en dire plus à ce sujet.

La présidente: Merci beaucoup, madame Kinney.

Monsieur Hardie, vous avez 10 minutes.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente. Bonjour à vous tous.

Depuis une dizaine d'années, la population éprouve de plus en plus de réserves, et devient peut-être même de plus en plus méfiante, à l'égard de nos régimes de réglementation. Les gens ont l'impression qu'on a dilué, affaibli ou négligé la réglementation afin de réduire le fardeau administratif, mais aussi de permettre aux exploitants privés de faire ce qu'ils font de mieux, c'est-à-dire engranger des profits pour leurs actionnaires, entre autres choses.

Pardonnez-moi si mes questions peuvent paraître quelque peu tendancieuses, mais j'aimerais avoir vos opinions là-dessus. Y a-t-il des lacunes sur le plan de la réglementation? Avez-vous constaté des manques? Que faudrait-il faire pour assurer un meilleur équilibre entre ce qui permet aux exploitants de mener des activités fructueuses et ce qui assure la sécurité des Canadiens? Y a-t-il des lacunes dans la réglementation que vous aimeriez que le gouvernement examine?

Mme Lauren Kinney: Madame la présidente, je ne suis pas certaine de pouvoir avancer une réponse à des questions aussi larges. Je peux vous parler du processus de mobilisation des organismes gouvernementaux canadiens, y compris Transports Canada, concernant le volet réglementation de diverses initiatives — celles qui visent, par exemple, à réduire le fardeau administratif et à assurer la coordination et la coopération avec les États-Unis en matière de

réglementation. C'est un processus qui nous permet de tenir des discussions qui portent plus précisément sur les priorités en fait de sécurité, à savoir quelles sont ces priorités. Dans tous les cas, ces priorités sont notre considération première. Lorsqu'on examine sous un nouvel angle comment les choses se font, on trouve forcément des moyens de modifier ou de simplifier les processus. Il est toujours utile de faire ces analyses, qu'il soit question d'éléments fondamentaux de la réglementation qui portent sur la sécurité ou encore de processus administratifs, qui peuvent être ou non fastidieux. Nous prenons part à de tels exercices régulièrement.

Pour ce qui est des lacunes soulevées concernant la réglementation sur la sécurité, ou des lacunes pouvant être corrigées grâce à la réglementation, cela peut se faire par différents mécanismes, comme les rapports du Bureau de la sécurité des transports, nos propres analyses, les rapports d'incidents internationaux, les efforts de collaboration avec les États-Unis, et d'autres.

Lorsque de telles choses se produisent, nous évaluons ce que cela implique en fait de sécurité et nous déterminons quelles nouvelles dispositions réglementaires devraient être mises en oeuvre. Je répète ce que j'ai dit à deux ou trois reprises dans ma déclaration préliminaire: nous devons améliorer ces régimes de façon continue, les suivre de près pour veiller à leur efficacité et les actualiser au besoin.

M. Ken Hardie: Est-ce que vous avez certains points sur votre liste en ce moment qui méritent l'attention de notre comité? Des dispositions manquantes ou peut-être pas aussi strictes qu'elles devraient l'être?

Mme Lauren Kinney: Je crois que les problèmes soulevés ont fait l'objet de bon nombre de discussions déjà lors des réunions précédentes du Comité. Je vous laisse le soin de poursuivre l'étude en ce sens, mais un bon exemple de cela est la recommandation du Bureau de la sécurité des transports concernant les enregistreurs de conversations et les enregistreurs vidéo. C'est assez complexe, et nous travaillons de près avec le Bureau de la sécurité des transports à l'analyse de la situation et des solutions possibles. Lorsque nous aurons terminé notre étude en cours, nous pourrons ensuite déterminer ce qui sera approprié en fait de réglementation.

M. Ken Hardie: C'est peut-être plus une question de perception que des faits réels, alors n'hésitez pas à me ramener à l'ordre si c'est le cas.

J'ai l'impression que les services sur de courtes distances au Canada gagnent en popularité parce que ces activités n'étaient pas toutes rentables, ou à tout le moins viables, pour les lignes ferroviaires principales. Nous avons créé une catégorie d'activités ferroviaires au Canada qui pourraient être vulnérables à un piètre rendement économique, et qui risquent, selon les perceptions du moins, de négliger le volet sécurité par manque de ressources.

Un audit des lignes ferroviaires sur courtes distances devait être terminé au début de 2015. A-t-il été terminé? Si oui, quelles conclusions en a-t-on tirées?

• (1605)

Mme Lauren Kinney: Madame la présidente, je peux vous donner une réponse générale. Je crois que les sociétés exploitantes ou les organisations ont toutes, selon le type d'activités qu'elles mènent, des défis différents à relever. Les très grandes organisations ont peut-être des activités vastes et complexes, et il peut être difficile pour elles d'intervenir rapidement, mais les petites entreprises ont aussi leur lot de complexités. C'est vrai. Certaines doivent composer avec des difficultés financières, mais on peut aussi en dire autant pour certaines grandes entreprises.

Pour ce qui est de l'avis de sécurité émis par le Bureau de la sécurité des transports concernant la formation au sein des compagnies ferroviaires sur courtes distances, je demanderais à Mme Brigitte Diogo de répondre à la question.

Mme Brigitte Diogo: En réponse à la lettre reçue du Bureau de la sécurité des transports, toutes les entreprises offrant des services sur courtes distances ont soumis leur plan de formation à Transports Canada. L'examen de cette information a été effectué et au cours de la nouvelle année financière, dès avril — moment où nous avons effectué l'audit sur le système de gestion de la sécurité —, la formation demeurera un de nos secteurs d'intérêt. Mais j'aimerais ajouter que nous assurons un suivi continu des qualifications des employés des compagnies ferroviaires dans le cadre de nos inspections axées sur les risques, pour vérifier que les compagnies se conforment toujours aux dispositions de la loi. Nous tâchons entre autres de déterminer si les employés ont tous le plus haut niveau de qualification requis pour le travail qu'ils font.

Bien que nous ayons lancé une initiative particulière pour répondre à l'avis du BST, c'est un secteur clé pour nous et nous assurons un suivi constant à cet égard.

La présidente: Merci beaucoup, madame Diogo.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Je fais référence à Lac-Mégantic comme point final dans ma question, donc à 2013.

En 2003, on a établi des règles relatives au temps de travail et de repos des employés, et ces règles s'accompagnent de l'obligation de mettre en place des plans de gestion de la fatigue. Tout cela a été mis à jour et remplacé en 2005. Puis, en 2008, Transports Canada a formé un groupe de travail chargé d'étudier le phénomène de la fatigue, auquel a même participé un professeur universitaire de Denver. Une autre mise à jour a été effectuée en 2011. La Direction de la sécurité ferroviaire de Transports Canada a évalué la mise en oeuvre de ces plans de gestion de la fatigue par les compagnies ferroviaires, et elle a constaté qu'elles étaient nombreuses à ne pas se conformer aux critères établis.

Pourquoi n'arrivons-nous pas à régler le problème de la fatigue qui persiste au sein des compagnies ferroviaires?

Mme Laureen Kinney: Je peux commencer, madame la présidente, puis je céderai la parole à Mme Diogo, si elle a quelque chose à ajouter. C'est essentiellement une question qui demeure une préoccupation. C'est encore là un des éléments clés dont il faut tenir compte pour assurer la sécurité de tout système de transport. Généralement, on peut compter sur l'évolution des mentalités. Puis il y a l'évolution des exigences et celle de la réglementation, et cela découle de toute une gamme de nouvelles études sur le sujet, d'incidents qui se produisent à l'échelle mondiale, etc. C'est certainement ce qui se passe avec la sécurité ferroviaire, et c'est le cas depuis quelques années. Et les autres modes de transport ne font pas exception.

Je pense que le travail se poursuit et que les leçons apprises au fil des ans ont influé sur les nouvelles exigences relatives aux plans de gestion de la fatigue prévus par le nouveau règlement sur le système de gestion de la sécurité.

Avez-vous des détails à ajouter là-dessus?

Mme Brigitte Diogo: Je dirais que la question de la fatigue fait constamment l'objet de discussions. Je ne pourrais pas vous parler des examens ou des mises à jour auxquels vous avez fait référence, mais le nouveau règlement sur le système de gestion de la sécurité

qui est entré en vigueur en avril 2015 est venu resserrer les exigences à cet égard. Les compagnies ferroviaires doivent en effet tenir compte des signes de fatigue chez leurs employés dans l'établissement des horaires de travail. Nous allons aussi nous pencher sur la question dans le cadre des audits qui seront entrepris en avril.

Je dois ajouter que le Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire — auquel siègent des représentants des compagnies ferroviaires et de Transports Canada, de même que des agents négociateurs — a formé un groupe de travail chargé d'étudier la question de la fatigue et de formuler des recommandations au ministre. Le groupe de travail a été dissout depuis, car les membres n'arrivaient pas à s'entendre sur les recommandations à formuler au ministre. Le ministère se penche maintenant sur les résultats des audits, mais nous avons l'intention de mobiliser tous les intervenants du secteur pour déterminer les prochaines étapes dans ce dossier.

• (1610)

M. Gagan Sikand: Serait-il possible d'appliquer au secteur ferroviaire les lignes directrices sur la gestion de la fatigue qui sont en place dans le secteur de l'aviation et de la navigation?

Mme Brigitte Diogo: C'est une possibilité. Aucune option ne sera écartée des discussions sur la façon d'améliorer la gestion de la fatigue dans l'industrie ferroviaire. Nous allons certainement examiner ce qui se fait dans les autres secteurs de l'industrie du transport pour éclairer nos choix.

M. Gagan Sikand: Merci.

La présidente: Merci.

Madame Watts.

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): Merci, et merci à vous toutes d'être ici. J'apprécie que vous ayez accepté d'examiner le rapport sur le transport de marchandises dangereuses.

Le groupe de travail sur les interventions d'urgence de juillet 2014 a formulé 33 recommandations. Je sais que vous passez en revue le document et que vous mettez ces recommandations en oeuvre. Est-ce un document évolutif? Je jette un oeil à la portion formation des premiers répondants et à ce que cela implique. Je présume que cela continuera d'évoluer.

Mme Laureen Kinney: Le groupe de travail avait un mandat et un échéancier. Il vient de tenir sa dernière réunion. Nous nous attendons à ce qu'il fasse environ 40 recommandations dont un tiers ont déjà été mises en oeuvre et d'autres sont actuellement analysées.

Je tiens néanmoins à noter que bon nombre de ces recommandations visent d'autres compétences et d'autres secteurs de responsabilité. Les systèmes de commandement des interventions des premiers intervenants par exemple relèvent d'autres compétences, mais Transports Canada collabore de façon très proactive avec les autorités concernées pour en faire la promotion. Le groupe de travail arrive maintenant à la fin de son mandat et il a déjà fait de nombreuses recommandations qui seront mises en application. Nous poursuivrons, dans la mesure où faire se peut, la mise en oeuvre de ces recommandations et nous en ferons certainement rapport.

Mme Dianne L. Watts: Parfait. Merci.

Après avoir jeté un coup d'oeil aux documents, au cadre législatif et aux mesures d'application et de surveillance, pour ce qui est de l'évaluation des risques... Je comprends en quoi consiste la définition des risques. En fait, il y a plusieurs risques à divers égards.

Je suis certaine que dans certaines collectivités côtières, il arrive que des lignes ferroviaires soient bâties dans des zones inondables où il y a eu érosion de la zone intertidale. Compte tenu de ces éléments — et de la montée du niveau des eaux, parfois de deux mètres —, nous savons qu'il y aura de sérieux problèmes dans l'avenir. Comment ces risques sont-ils cernés et évalués? Comment fera-t-on pour les atténuer?

•(1615)

Mme Lauren Kinney: En gros, je dirais qu'on doit considérer des facteurs très précis pour établir les exigences particulières en matière d'évaluation des risques liés aux itinéraires clés et aux trains clés qui transportent des marchandises dangereuses. Ces facteurs comprennent entre autres la pente et son inclinaison, et le type de terrain. On cherche à savoir par exemple si le train traverse un plan d'eau, une zone environnementale fragile ou peut-être une source d'eau pour une collectivité.

Certaines exigences sont liées à la façon dont les municipalités font part de leurs préoccupations ou inquiétudes aux sociétés ferroviaires dans le cadre de l'évaluation des risques. Ces exigences figurent dans le règlement en ce qui concerne les itinéraires clés et les trains clés. Il s'agit d'une caractéristique importante du système. Dans le même ordre d'idées, les systèmes de gestion de la sécurité doivent généralement prendre en compte le même genre de facteurs pour l'évaluation des risques dans les secteurs où il n'y a pas d'itinéraires clés et de trains clés.

C'est aux sociétés ferroviaires qu'il incombe de voir comment fonctionnent les systèmes. Elles doivent évaluer les risques et se demander comment les atténuer. Lors de l'examen des risques dans le cadre de la vérification d'un système de gestion de la sécurité et d'autres inspections prévues dans le règlement, il faut chercher les failles et, le cas échéant, voir si on y a remédié adéquatement. Dans la négative, il faut envisager le recours à d'autres outils.

Mme Dianne L. Watts: Cela relève-t-il entièrement de la responsabilité de la société ferroviaire, du transporteur ferroviaire?

Mme Lauren Kinney: Je dirais que, au départ, cette responsabilité incombe aux exploitants qui connaissent leurs activités, leurs itinéraires, le type de terrain, les risques présents le long de l'itinéraire et qui savent ce qu'ils transportent.

Les exploitants reçoivent ensuite une rétroaction de la part des municipalités situées le long de l'itinéraire. La première responsabilité des compagnies ferroviaires consiste à se pencher sur ces questions pour adopter une approche de gestion des risques appropriée. Il revient ensuite à Transports Canada de vérifier si cette approche est satisfaisante et de prendre les mesures qui s'imposent au besoin. Néanmoins, au départ, la société ferroviaire est la première responsable.

Mme Dianne L. Watts: Comment cette information est-elle recueillie dans le cas des lignes ferroviaires qui arrivent des États-Unis?

S'il s'agit d'un système de déclaration, ce qui est vraisemblablement le cas, les compagnies ferroviaires envoient à Transports Canada des rapports sur les itinéraires et sur tous les problèmes rencontrés et vous examinez ces rapports.

Comment les choses se passent-elles avec les compagnies des États-Unis?

Mme Lauren Kinney: Toute compagnie de chemin de fer qui a des activités au Canada relève de la compétence de Transports Canada et est tenue de respecter les règles, les exigences et les règlements. Ces sociétés seraient également tenues d'évaluer les

risques de leurs activités, notamment au Canada. Pour sa part, Transports Canada s'occupe de la réglementation, de l'inspection et de la surveillance de même que de l'évaluation de la vérification.

La présidente: Monsieur Iacono, vous avez six minutes.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je vous remercie, madame Diogo, de votre présence parmi nous aujourd'hui.

J'aimerais parler de l'emploi de dispositifs de commande à distance par les compagnies de chemin de fer.

Depuis les années 1990, les compagnies de chemin de fer canadiennes utilisent des dispositifs de commande à distance dans certaines gares de triage afin de réduire les coûts et d'augmenter l'efficacité des opérations. Les préoccupations suscitées par l'emploi de tels dispositifs portent notamment sur la formation inadéquate des opérateurs et des employés de soutien, ainsi que sur la fiabilité du matériel.

Sachant que les trois plus importants pays importateurs et exportateurs du secteur ferroviaire sont la Chine, les États-Unis et l'Allemagne, quelles démarches, le cas échéant, ont été entreprises pour étudier les meilleures pratiques que ces pays adoptent en matière de réglementation touchant l'emploi de dispositifs de commande à distance et de formation du personnel à cette fin? Quelles mesures ont été prises pour améliorer la fiabilité du matériel?

Mme Brigitte Diogo: Nous sommes bien au courant de l'existence de ce matériel, mais il n'est pas certifié par Transports Canada.

En effet, ces appareils sont utilisés depuis les années 1990. Transports Canada met surtout l'accent sur la formation des opérateurs et s'assure que les conditions d'opération de ceux-ci sont bien précisés dans les règlements. Transports Canada s'assure aussi de la gestion et de l'analyse du risque. Cela représente l'un des éléments dont le ministère dispose pour s'assurer d'une utilisation sécuritaire de ces appareils.

En ce qui a trait aux inspections, les inspecteurs de Transports Canada examinent l'utilisation de ces appareils et d'autres appareils dans les gares de triage et posent des gestes quand cela est nécessaire, et ce, en conformité avec la loi.

•(1620)

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

Un peu plus tôt, vous avez mentionné qu'il y a eu un désaccord relativement à la gestion de la fatigue. Quel est exactement ce désaccord qui a fait en sorte que des mesures à cet égard ne sont pas entrées en vigueur?

Mme Brigitte Diogo: Le groupe de travail a fait une analyse pour déterminer comment améliorer la gestion de la fatigue au sein de l'industrie. Des études comparatives ont été réalisées par le groupe de travail.

Il n'y avait pas d'entente au sein du groupe de travail quant à la formulation de recommandations pour savoir ce que la ministre de l'époque pouvait considérer comme étant des changements réglementaires ou des demandes de l'industrie en vue de soumettre de nouvelles propositions réglementaires.

Après avoir parlé au syndicat ainsi qu'à l'industrie, on a conclu que le groupe de travail n'arrivait plus à avancer et que, dans ce contexte, cela ne valait donc pas la peine de continuer à travailler sur cette question.

[Traduction]

M. Angelo Iacono: Vous avez fait mention de certains problèmes complexes associés aux exigences réglementaires en matière d'enregistreurs audio et vidéo. Pourriez-vous préciser quels sont ces problèmes?

Mme Laureen Kinney: Un nombre assez considérable de problèmes sont examinés dans le cadre de l'étude actuellement en cours. Pour ce qui est des problèmes de nature technique, on s'interroge sur les normes. Par exemple, si on impose un type d'équipement en particulier, de quel genre d'équipement s'agira-t-il? Quelle en sera la fiabilité? Quelle sera entre autres la durabilité des enregistrements? Où cet équipement sera-t-il placé? Quel genre de données souhaite-t-on recueillir? De nombreux facteurs doivent être pris en compte.

Il faut également s'interroger sur les objectifs de l'information sur la sécurité et la fatigue, et voir quel autre genre de renseignements il est possible d'obtenir. De façon générale, il faut se demander quel résultat vise l'utilisation des enregistreurs?

Par ailleurs, il faut tenir compte des employés qui seront soumis à la surveillance de ces enregistreurs vidéo. De nombreux travaux sur la question, notamment par des commissaires à la protection de la vie privée, font état de problèmes à examiner qui relèvent de diverses lois-cadres dans d'autres domaines.

Enfin, les enjeux réglementaires et législatifs exigent la mise en place d'un régime réglementaire approprié. Il reste de nombreux problèmes à régler.

La présidente: Monsieur Godin, vous disposez de cinq minutes.

[Français]

M. Joël Godin (Portneuf—Jacques-Cartier, PCC): Merci, madame la présidente.

Mesdames Kinney, Diogo et Girard, je vous remercie de vous prêter à cet exercice avec les membres du comité.

Comme parlementaires, nous devons faire avancer la société. Je vais aborder les choses de façon plus concrète. Il y a des règlements, des études et des motions. Or, M. et Mme Tout-le-Monde, les Canadiens et les Canadiennes, s'y perdent un peu dans tout cela.

J'aimerais que vous puissiez me faire le portrait de la situation qui prévalait avant juillet 2013 et un portrait de la situation qui existe aujourd'hui. Vous comprenez sûrement que mon intervention a un lien avec la catastrophe qui a eu lieu à Lac-Mégantic. Je pense qu'on peut se servir de cet événement pour faire avancer les choses.

Quelle est le portrait qui prévalait avant juillet 2013 et celui du 21 mars 2016?

• (1625)

Mme Laureen Kinney: Disposons-nous d'une heure ou de deux heures pour bien expliquer tous les changements?

M. Joël Godin: Vous pourrez revenir nous rencontrer

Mme Laureen Kinney: Jusqu'à présent, Transports Canada a fait beaucoup de travail en ce qui a trait aux événements tragiques dont on vient de parler. Il est presque impossible de décrire tous les changements que nous avons apportés. Certains changements concernent les règles, les processus, les méthodes relatives aux inspections et, en ce qui concerne la sécurité ferroviaire, les marchandises dangereuses

[Traduction]

et les nouvelles exigences ou normes en ce qui concerne les wagons.

[Français]

Il y a beaucoup de différences entre le DOT-111 et le wagon de meilleur niveau. On attend en ce moment un TC-117. On peut trouver une liste de tous les changements sur le site Web de Transports Canada. Si le comité le désire, je peux la transmettre à la présidente.

M. Joël Godin: Pourriez-vous, en utilisant un pourcentage, nous donner des chiffres concrets sur la situation touchant la sécurité ferroviaire au Canada avant juillet 2013 et celle qui existe aujourd'hui? Nous sommes conscients qu'il y a eu une amélioration, mais il y a sûrement d'autres choses qui peuvent être faites à ce sujet.

Pourriez-vous quantifier cela en utilisant un pourcentage?

Mme Laureen Kinney: C'est presque impossible. Après avoir vécu un tel événement, nous avons voulu mettre l'accent sur les enjeux les plus importants ainsi que sur les recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Comme je le disais plus tôt, le travail va se poursuivre.

M. Joël Godin: Concrètement, tous les trains de marchandises au Canada doivent être opérés par deux membres d'équipage. Pourriez-vous nous confirmer que c'est le cas présentement?

Mme Laureen Kinney: Oui.

M. Joël Godin: Cette règle est appliquée et vous vous en êtes assurée.

Combien de wagons DOT-111 sont encore présentement en opération au Canada? Si vous faites la ventilation des chiffres, d'où sommes-nous partis et où sommes-nous rendus à cet égard? Va-t-on réussir à les éliminer et, si oui, quand allons-nous réussir à le faire?

Mme Nicole Girard (directrice générale, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports): La première étape, qui a été franchie l'année dernière, a été de faire en sorte que les wagons-citernes les plus dangereux soient éliminés en ce qui a trait au transport de marchandises dangereuses. Nous en avons éliminé au moins 5 000. Cela a été fait grâce à une de nos directives de protection.

En ce qui concerne les wagons-citernes DOT-111, lorsque nous avons publié notre règlement en mai 2015, nous estimions qu'il y avait environ 105 000 wagons de ce genre en Amérique du Nord. En ce qui a trait à la flotte canadienne, nous estimions qu'elle en comptait environ 7 500 lorsque le règlement sur les nouvelles exigences est entré en vigueur.

Présentement, nous étudions la transition des compagnies en ce qui a trait aux configurations des wagons-citernes TC-117 et les nouvelles configurations qui seront en vigueur à partir de mai 2017. Nous nous sommes assurés d'être bien arrimés des deux côtés de la frontière avec un homologue américain.

• (1630)

M. Joël Godin: Vous disiez...

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée, monsieur Godin, vous aviez déjà outrepassé de beaucoup votre temps de parole. Je tenais à ce que notre témoin ait suffisamment de temps pour répondre à votre question.

Madame Duncan, vous avez trois minutes.

Mme Linda Duncan: Merci.

J'ai tellement de choses à demander. J'ai encore deux questions à poser sur la réglementation, après ce que mon collègue vient de demander.

A-t-on entrepris d'élargir la catégorie des marchandises dangereuses, pour y inclure l'ammoniaque et le chlore? Qu'en est-il du mazout brut et du bitume qu'on appelle maintenant pétrole brut?

Mme Laureen Kinney: Madame la présidente, pourrais-je simplement demander une précision? Parle-t-on des modifications pour élargir la définition de la catégorie appelée « marchandises dangereuses »...

Mme Linda Duncan: C'est exact.

Mme Laureen Kinney: ... par opposition aux exigences du PCRE ou...?

Mme Linda Duncan: Si je ne m'abuse, le rapport Emerson faisait une recommandation à cet égard.

Mme Nicole Girard: Je veux simplement m'assurer d'avoir bien compris. Le chlore est déjà considéré et classé comme une marchandise dangereuse, mais on continue d'en étudier les propriétés, notamment pour avoir la certitude que le régime réglementaire est approprié.

Mme Linda Duncan: Et l'ammoniaque?

Mme Nicole Girard: La situation est la même.

Mme Linda Duncan: Qu'en est-il du mazout brut et du bitume, ou pétrole brut?

Mme Nicole Girard: Nous poursuivons nos études sur le pétrole brut. Une partie de nos recherches, qui a été publiée au début de l'été, portait sur les différents types de pétrole brut. Nous nous employons à mieux en comprendre les autres caractéristiques et les réactions.

Mme Linda Duncan: En 2015, le comité sur le règlement régissant les installations de transbordement a fait des recommandations à ce sujet. En Alberta, on compte déjà plusieurs installations de chargement de pétrole brut qui fonctionnent 24 heures sur 24 et on en a proposé une nouvelle.

Des dispositions réglementaires sont-elles imminentes? Quelle était votre position à l'égard du projet d'évaluation environnementale du terminal Hardisty?

Mme Laureen Kinney: Madame la présidente, je crois que Mme Girard a peut-être quelque chose à ajouter.

Des dispositions réglementaires s'appliquent aux installations de transbordement qui sont une des principales cibles des inspections. Je précise que les inspections sont effectuées régulièrement.

Je n'ai aucun commentaire à faire sur le processus d'évaluation environnementale. Ce n'est pas ma spécialité.

Mme Linda Duncan: Les dispositions réglementaires sont en place depuis 2015.

Mme Laureen Kinney: Pour l'inspection des installations de transbordement...?

Mme Linda Duncan: Non, les dispositions réglementaires qui s'appliquent aux installations de transbordement.

Mme Nicole Girard: Le programme national de surveillance qui accorde la priorité à l'inspection des installations de transbordement a déjà été mis en place.

Mme Linda Duncan: Vous pourriez peut-être me faire parvenir ces documents parce que je n'ai pas réussi à les trouver.

La présidente: Madame Duncan, il vous reste 40 secondes.

Mme Linda Duncan: Je suis préoccupée par ce qui se passe dans ma circonscription... Il s'agit d'une région très peuplée. Essentiellement, des convois ferroviaires de marchandises dangereuses y sont régulièrement immobilisés, notamment à des intersections principales, sans que ne soient prises des mesures de sécurité appropriées.

Que propose-t-on dans les rapports de gestion des risques pour régler ce problème?

Mme Laureen Kinney: Des exigences ont déjà été prévues en ce qui concerne l'immobilisation des trains. Dans l'injonction ministérielle et le règlement entré en vigueur par la suite au sujet de l'immobilisation des trains, certaines exigences précisent comment les trains doivent être sécurisés pour empêcher toute intrusion et d'autres risques, notamment la dérive. Ces éventualités sont prévues dans le règlement ou l'injonction dans ce cas en particulier. De plus, les inspecteurs du ministère mettent l'accent sur ces problèmes.

Pour ce qui est du blocage de certains secteurs, les règles d'exploitation régulières prévoient les mesures à prendre. Je répète qu'en cas de plainte concernant un secteur en particulier, nos inspecteurs interviennent généralement dans la collectivité.

Mme Linda Duncan: Rien n'a été réglé.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Block, vous disposez de six minutes.

Mme Kelly Block: Je vous remercie beaucoup, madame la présidente.

Pardonnez-moi, j'ai un mauvais rhume.

Je pense que bon nombre de nos questions tendent à se chevaucher. J'aimerais néanmoins revenir au Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer, qui est entré en vigueur en novembre 2014. J'aimerais savoir si tous les chemins de fer en activité au Canada respectent les dispositions du nouveau règlement décrit dans ce document.

Mme Brigitte Diogo: En vertu du règlement, toute nouvelle compagnie de chemin de fer doit respecter les exigences et avoir un certificat d'exploitation dès le début de ses activités. Les chemins de fer déjà en activité ont jusqu'en janvier 2017 pour obtenir un certificat. Nous avons déjà commencé à recevoir des demandes à cet égard.

Mme Kelly Block: Au Canada, combien d'itinéraires ferroviaires exigent une évaluation des risques? Cela nous ramène à la question que ma collègue a posée. Combien d'itinéraires nécessitent une évaluation des risques et quelle est la longueur moyenne d'un itinéraire ou d'un segment ferroviaire?

• (1635)

Mme Brigitte Diogo: Je peux répondre à cette question. L'exigence relative à l'évaluation des risques repose davantage sur la compagnie que sur le type. Dans l'arrêté ministériel, la définition d'« itinéraire clé » et de « train clé » précise quels corridors ou lignes doivent faire l'objet d'une évaluation.

Lorsque l'injonction ministérielle a été émise, neuf compagnies ferroviaires étaient visées. Au nombre de celles-ci, cinq ont dû présenter une évaluation des risques à cause du volume de marchandises dangereuses qu'elles transportaient. Depuis, seulement quatre compagnies sont tenues de présenter une évaluation des risques à Transports Canada. Il s'agit de sociétés de chemin de fer qui transportent actuellement au moins 10 000 wagons-citernes de marchandises dangereuses.

En vertu des nouvelles dispositions, l'évaluation des risques doit être effectuée aux trois ans, au moins. À cela s'ajoute l'exigence relative au système de gestion de la sécurité. Si les sociétés ferroviaires modifient leurs activités, elles sont également tenues d'évaluer les risques de leurs activités et de présenter le résultat de ces évaluations sur demande.

Mme Kelly Block: Je veux simplement être certaine de vous avoir bien comprise. Vous avez dit que l'exigence relative à l'évaluation des risques était fonction des compagnies ferroviaires. Auparavant, neuf compagnies étaient visées alors que maintenant, il n'y en a que quatre.

Mme Brigitte Diogo: Oui.

Mme Kelly Block: Tient-on compte également, comme vous l'avez dit, des marchandises dangereuses et de l'itinéraire des trains?

Mme Brigitte Diogo: L'exigence d'évaluation des risques s'applique aux compagnies qui transportent un certain volume de marchandises dangereuses. Auparavant, neuf sociétés ferroviaires avaient déclaré transporter un certain volume de marchandises dangereuses. Cinq de ces sociétés ont été tenues de présenter une évaluation des risques compte tenu du volume de marchandises qu'elles transportaient.

Mme Kelly Block: Quels sont les volumes?

Mme Brigitte Diogo: D'après la définition, « itinéraire clé » s'entend d'une voie qui est utilisée pour transporter au moins 10 000 wagons-citernes chargés ou citernes mobiles intermodales chargées de marchandises dangereuses. Le ministère collabore actuellement avec le Conseil national de recherches pour examiner cette définition et voir si ce seuil demeure approprié.

Mme Kelly Block: Certaines des compagnies ferroviaires visées transportent-elles des marchandises des États-Unis au Canada?

Mme Brigitte Diogo: Oui.

Mme Kelly Block: J'ai une dernière question. Quelles recherches effectuez-vous sur l'état des voies ferrées pour dissuader les sociétés ferroviaires de réduire la vitesse des trains plutôt que de réparer les voies par exemple? Un nouveau règlement sera-t-il pris ou s'agit-il d'un programme facultatif?

Mme Lauren Kinney: Si vous me le permettez, je vais expliquer brièvement la structure du régime ferroviaire et les différentes catégories de voies. Un certain niveau d'entretien des voies ferrées et une certaine qualité sont exigés pour circuler à une vitesse donnée. Au Canada, il y a diverses catégories de voies qui sont fonction de la vitesse de circulation qui est envisagée et proposée par les sociétés de chemin de fer et, partant, du niveau d'entretien et des investissements qu'elles font. Dans une certaine mesure, il s'agit de décisions commerciales des sociétés ferroviaires. Toutefois, celles qui mènent des activités dans une certaine catégorie sont tenues de respecter un ensemble d'exigences bien précises pour que leurs trains puissent circuler à une vitesse donnée.

Dans certaines situations, des réparations temporaires peuvent être nécessaires. En pareil cas, il se peut que les trains puissent circuler plus lentement pendant la période des réparations, parce que la voie ne satisfait pas aux exigences prévues en matière de vitesse. Néanmoins, une fois les réparations effectuées, les trains peuvent de nouveau circuler à la vitesse initialement prévue.

En général, il s'agit d'une décision d'affaires.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Dabrusin, vous avez six minutes.

Mme Julie Dabrusin (Toronto—Danforth, Lib.): Merci.

Pour faire suite à la question que Mme Block vient de poser, je cite la page 11 du rapport du Comité, publié en mars 2015, où il est dit:

Afin d'éviter que les sociétés ferroviaires ne substituent les réductions de vitesse aux travaux nécessaires de maintenance des voies, le gouvernement fédéral étudie actuellement l'état des voies, et il espère que les résultats de ces recherches encourageront l'industrie à mettre à niveau plus proactivement l'infrastructure ferroviaire.

Il est ensuite question des modifications au règlement qui sont entrées en vigueur le 1^{er} avril 2015 pour appuyer cet examen. Je sais qu'il y a eu des discussions sur la vitesse sur les voies ferrées, mais je me demandais si vous pouviez préciser quelles recherches ont été faites sur la question.

● (1640)

Mme Brigitte Diogo: Des recherches sont actuellement en cours. Nous participons à des projets de recherche avec nos homologues américains sur l'intégrité et l'usure des voies et sur les normes qui doivent être établies à ces égards. Nous nous employons également à tirer des leçons des accidents qui sont survenus depuis la tragédie de Lac-Mégantic et qui étaient attribuables à l'état de la voie ferrée. Les travaux se poursuivent dans ce domaine.

L'extrait que vous avez cité concerne le Règlement sur les renseignements relatifs au transport qui est entré en vigueur le 1^{er} avril 2015, et en vertu duquel les sociétés ferroviaires sont tenues de présenter certaines données à Transports Canada depuis le 1^{er} janvier 2016.

Nous recevons ces renseignements qui serviront d'indicateurs avancés. Par conséquent, nous pouvons nous demander quelle information il faut examiner à l'avance pour prévenir des accidents plutôt que pour prendre en compte... Auparavant, nous disposions d'information ou d'indicateurs suite aux événements. Par conséquent, ces renseignements font partie de ce que nous devrions analyser et prendre en compte pour établir nos priorités d'inspection à compter du mois d'avril. Il s'agit d'une source d'information pour savoir où et comment intervenir.

Mme Julie Dabrusin: En ce qui concerne seulement les inspecteurs, la première recommandation du rapport, dont vous avez parlé dans votre exposé, madame Kinney, concernait l'augmentation du nombre d'inspecteurs. Vous avez mentionné examiner certains éléments pour déterminer le nombre approprié d'inspecteurs.

Pourriez-vous m'expliquer les éléments dont vous tenez compte dans votre examen?

Mme Lauren Kinney: Transports Canada élabore chaque année le plan national de surveillance, qui est une partie importante du travail qui est fait pour assurer la surveillance du régime de sécurité ferroviaire et d'autres régimes de sécurité. Ce plan examine les facteurs de risque, ce qui se passe relativement aux compagnies, l'historique, les bilans, etc., et nous pourrions aussi inclure d'autres éléments lorsque nous aurons les données sur les nouveaux indicateurs principaux.

Nous considérons tous ces éléments, puis nous élaborons le plan d'inspection axé sur le risque; nous déterminons les principaux risques, leur intensité et les endroits où ils se trouvent et où les inspections devraient avoir lieu. Cela comprend différents types de surveillance, y compris des inspections planifiées et des inspections réactives: lorsqu'un accident se produit, qu'une situation nécessite une enquête plus approfondie ou qu'il y a un problème de conformité ou de sécurité à l'égard d'une compagnie au sujet duquel nous faisons un suivi.

Notre travail est varié. Nous élaborons chaque année un plan national de surveillance que nous mettons ensuite en oeuvre. Ce plan national de surveillance nous donne environ le nombre d'inspecteurs dont nous avons besoin pour ce faire. Comme le plan évolue au fil du temps, il faut déterminer nos besoins en la matière, mais cela demeure généralement stable d'une année à l'autre.

Il y a aussi d'autres exigences dont nous tenons compte dans notre analyse, mais ce sont les principales.

Mme Julie Dabrusin: Le plan de surveillance concernant l'année dernière est-il rendu public?

Mme Laureen Kinney: Je crois que nous l'avons peut-être souligné, mais j'ai certainement mentionné au début de mes commentaires que notre plan annuel pour la présente année prévoit environ 33 400 activités d'inspection.

Mme Julie Dabrusin: Je parlais de... parce que vous avez dit au sujet des évaluations des risques que vous aviez cerné certains endroits et certains secteurs à haut risque. Je me demandais si cette information était disponible.

Mme Laureen Kinney: Non.

• (1645)

Mme Julie Dabrusin: Je voulais vous demander cette information, parce que j'aimerais...

Mme Laureen Kinney: Il s'agit un peu d'un processus itératif, à savoir que nos bureaux régionaux recueillent des renseignements et versent le tout dans le système national. Une évaluation nationale est ensuite réalisée, puis nous vérifions à quand cela remonte. C'est vraiment un processus itératif.

Mme Julie Dabrusin: L'évaluation vous a permis de déterminer que l'objectif était de 33 400. Une certaine évaluation de la surveillance a dû être réalisée pour assurer le suivi et déterminer les endroits où ce serait fait. Pourrais-je avoir cette information?

Mme Laureen Kinney: Madame la présidente, je suggère au Comité de définir le type d'information qu'il aimerait que nous lui remettions concernant.... Je ne suis tout simplement pas certaine de bien comprendre.

Mme Julie Dabrusin: Il n'y en avait qu'une. J'aimerais connaître les éléments dont vous avez tenu compte. Vous avez dit que vous aviez tenu compte d'éléments précis dans votre évaluation de votre plan. Je crois que vous avez parlé de 33 400 activités et d'un certain nombre d'inspecteurs. Je crois que vous avez également mentionné des secteurs à haut risque. De mémoire, je n'avais pas tous les éléments, mais vous avez tenu compte de certains aspects dans le plan de surveillance qui vous ont permis d'arriver à ce chiffre. Bref, je crois qu'il nous serait utile d'avoir cette information.

Mme Laureen Kinney: Je crois que nous pouvons vous faire parvenir un résumé à ce sujet, si vous le souhaitez.

La présidente: Nous vous en serions très reconnaissants.

Madame Duncan, vous avez six minutes.

Mme Linda Duncan: Dans l'information fournie et la loi, je remarque que l'industrie consulte, en principe à tout le moins, les municipalités dans le cadre de ses études de gestion des risques. Cependant, l'industrie doit-elle également communiquer ses études et obtenir l'avis de la municipalité — par exemple, des premiers répondants — pour vérifier si l'évaluation des risques et l'intervention sont satisfaisantes?

Mme Brigitte Diogo: Le Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés oblige l'industrie à consulter les intervenants et à tenir compte dans les évaluations des risques des préoccupations

exprimées par les municipalités. Les compagnies de chemin de fer doivent répondre aux municipalités quant à la manière dont leurs préoccupations seront atténuées.

Mme Linda Duncan: Le divulguent-elles ensuite aux gens qui ont soulevé des inquiétudes?

Mme Brigitte Diogo: Nous l'espérons. C'est ce que le Règlement a...

Mme Linda Duncan: Ne vérifiez-vous pas que cette information est communiquée?

Mme Brigitte Diogo: Absolument. Transports Canada évaluera si le processus dont ont convenu la Fédération canadienne des municipalités et les compagnies de chemin de fer fonctionne et si les obligations sont respectées. Nous le ferons.

Mme Linda Duncan: En ce qui concerne le déversement du lac Wabamun, le déraillement et le déversement de 700 000 litres cubes de mazout C ont été causés par le remplacement d'un rail par un rail usagé remis à neuf, selon le Bureau de la sécurité des transports. Il y a eu une inspection de ce tronçon avant le passage du train, mais cette inspection n'a pas permis de détecter de défauts. Interdisez-vous qu'un rail soit remplacé par un rail remis à neuf ou exigez-vous maintenant que ce soit remplacé par un rail neuf?

Mme Laureen Kinney: Je crois que les exigences sont très rigoureuses en ce qui a trait aux normes techniques et à la qualité à respecter. Il faudrait vérifier les éléments précis qui sont interdits ou non recommandés.

J'ajouterai que les exigences en matière d'inspection sont devenues beaucoup plus contraignantes au fil des ans et que la technologie s'est grandement améliorée. La technologie est utilisée à profusion, y compris des transducteurs ultrasonores, pour essayer de détecter si des fissures apparaissent dans le rail, et les compagnies de chemin de fer ont recours à une panoplie d'autres outils technologiques. Ces compagnies doivent le faire par elles-mêmes. Par ailleurs, Transports Canada inspecte les voies pour s'assurer de leur qualité.

Mme Linda Duncan: Oui, mais cela n'a pas permis de détecter les problèmes.

Comme vous le savez, la question de la fatigue du personnel dans le domaine ferroviaire a même été abordée avant 2003. Cela fait 13 ans, et Transports Canada n'est toujours pas intervenu pour donner suite aux graves préoccupations qui avaient été soulevées. Le conseil consultatif avait très clairement signalé bon nombre de graves problèmes. N'est-il pas grand temps pour Transports Canada d'intervenir? Pourquoi devez-vous attendre que les compagnies de chemin de fer acceptent ces changements?

Mme Laureen Kinney: Si vous me le permettez, j'aimerais parler du Règlement sur le système de gestion de la sécurité qui est entré en vigueur le 1^{er} avril 2015 à la suite de discussions continues dans le domaine et de certains aspects soulevés dans le cadre de diverses tribunes. C'est une exigence, et elle est très claire.

Le Règlement prévoit des exigences et ce qui doit être fait, et nous le ferons, à savoir assurer une surveillance, réaliser des audits et faire des inspections au sujet également des exigences relatives au système de gestion de la sécurité, tandis que le nouveau règlement entre en vigueur. Je suis heureuse de dire que c'est le cas en vertu du Règlement sur le système de gestion de la sécurité.

•(1650)

Mme Linda Duncan: Vous exigez que les compagnies de chemin de fer aient un plan, mais vous n'exigez rien relativement aux très graves préoccupations qui ont été exprimées, comme l'imprévisibilité de l'heure du début de travail et la qualité du sommeil, parce que la majorité du personnel est sur appel.

Je crois qu'une étude, qui a été réalisée au sujet du réseau du CP, a permis de constater que seulement 17 % du personnel des services de transport ferroviaire des marchandises avaient un horaire de travail, que 83 % étaient sur appel jour et nuit, que seulement 7 % avaient des plages horaires et que 36 % étaient sur une liste de relève. Qui plus est, l'horaire était extrêmement irrégulier. Comment pouvons-nous nous assurer que ces problèmes sont corrigés? N'est-il pas grand temps pour Transports Canada d'établir des règles concernant la gestion de la fatigue au lieu de laisser les compagnies faire passer leurs profits avant la sécurité sur leur réseau?

Mme Laureen Kinney: Si vous me le permettez, j'aimerais faire un commentaire général au sujet des exigences pour corriger les problèmes liés à la fatigue et du présent Règlement sur le système de gestion de la sécurité. Nous avons des règles relatives à l'équilibre entre le travail et le repos en plus des règles en place qu'applique Transports Canada. Nous avons en fait pris des mesures lorsque nous avons constaté des cas de non-conformité à l'égard de ces règles. Nous l'avons déjà fait et nous continuerons de le faire; nous n'hésiterons pas à intervenir.

Cependant, j'aimerais aussi ajouter qu'en général c'est un problème qui exige du travail réfléchi et continu. À l'instar de tous les domaines d'une importance capitale à la sécurité du service ferroviaire, cela peut toujours être amélioré. En principe, je crois qu'il est juste de dire qu'il y a des obligations et des responsabilités. Chose certaine, les compagnies de chemin de fer, les employés et Transports Canada collaborent pour rectifier la situation.

Mme Linda Duncan: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Sikand, allez-y.

M. Gagan Sikand: Merci. En ce qui concerne les recommandations, pourriez-vous nous dire les recommandations auxquelles vous n'avez pas encore donné suite? Où en êtes-vous rendus par rapport à ces recommandations?

Mme Brigitte Diogo: Je crois que nous avons commencé nos travaux dans le cas de toutes les recommandations. La recommandation qui n'a pas mené à un règlement ou à des modifications législatives vise les enregistrements audio et vidéo à bord des locomotives. C'est un aspect de la sécurité ferroviaire sur lequel nous réalisons actuellement une étude en collaboration avec le Bureau de la sécurité des transports. Cette étude devrait nous donner des options en vue de déterminer la suite des choses en la matière.

C'est la seule recommandation qui me vient à l'esprit.

Mme Laureen Kinney: Pour répondre à votre question, nous venons de faire un survol des recommandations, et je crois que nous avons donné suite à toutes les autres recommandations. Nous donnons également suite à cette recommandation.

M. Gagan Sikand: Pouvons-nous savoir où vous en êtes rendus?

Mme Laureen Kinney: Si vous le souhaitez, nous pouvons passer en revue les recommandations et préciser où nous en sommes rendus.

Si j'utilise la même liste, à la page 47 se trouve la recommandation 1 au sujet du personnel. Comme je l'ai déjà

mentionné, nous avons du personnel qui s'occupe de notre régime de surveillance. C'est fait du côté de Transports Canada.

Je tiens seulement à m'assurer, pour...

Mme Linda Duncan: La page 47 de quel document?

La présidente: Le rapport sur l'examen du régime de sécurité. Est-ce que tout le monde l'a?

Mme Laureen Kinney: Oui. Désolée.

M. Vance Badawey: À titre de précision, s'agit-il du rapport dont nous avons discuté tout l'après-midi?

La présidente: Oui.

Mme Laureen Kinney: Nous avons donné suite à la recommandation 2 en adoptant une nouvelle norme ainsi qu'un calendrier de retrait graduel; cela a été publié au printemps dernier à la fin avril 2015.

La recommandation 3 vise l'harmonisation des mesures de modernisation et de remplacement des wagons-citernes. Nous l'avons fait, et beaucoup de travail a été nécessaire pour nous en assurer. L'annonce des deux régimes réciproques a été faite en même temps.

La recommandation 4 concernait la réforme complète du régime de responsabilité et d'indemnisation, et c'est évidemment le Parlement qui y a donné suite.

•(1655)

La présidente: Avez-vous d'autres questions, monsieur Sikand? Il vous reste deux minutes et demie.

M. Gagan Sikand: Je vais partager mes deux minutes.

La présidente: D'accord. Madame Dabrusin, aimeriez-vous reprendre là où s'est arrêté M. Sikand?

Mme Julie Dabrusin: J'aimerais mentionner qu'une ligne téléphonique de signalement confidentiel a été mise en place, je crois, dans le cadre de votre gestion des systèmes. Des appels à cette ligne téléphonique ont-ils entraîné des actions proactives en matière de sécurité?

Mme Laureen Kinney: J'aimerais peut-être tout d'abord préciser légèrement ce que j'ai dit plus tôt. Les employés de gares ferroviaires et le public, d'ailleurs, peuvent toujours communiquer avec Transports Canada qui interviendra en la matière. De plus, nous avons un système de signalement officiel et confidentiel par l'entremise du Bureau de la sécurité des transports, et je faisais référence à cet outil.

Je peux, par contre, vous dire que Transports Canada a mené des enquêtes à la suite de commentaires exprimés au sujet de problèmes relatifs aux employés ou aux syndiqués, et des mesures ont été prises lorsque c'était nécessaire.

Mme Julie Dabrusin: J'ai une question en ce qui concerne la section sur la planification des itinéraires aux pages 9 et 10 du rapport de 2015. Il est écrit que le ministère des Transports a ordonné aux compagnies de chemin de fer de procéder à l'évaluation des risques de leurs principaux itinéraires et d'en remettre les résultats au ministère avant octobre 2014 et que le ministère planifiait examiner la totalité de ces évaluations des risques à l'hiver 2015.

Cela a-t-il été fait?

Mme Laureen Kinney: Oui. Je suis ravie de dire que les évaluations des risques ont toutes été reçues et ont toutes été examinées par nos équipes de la Sécurité ferroviaire. Nous avons respecté l'échéancier prévu, et nous avons été en mesure d'évaluer si d'autres mesures étaient nécessaires.

Mme Julie Dabrusin: Avez-vous déterminé que d'autres mesures étaient nécessaires?

Mme Brigitte Diogo: Dans le cadre de l'examen, nous avons rencontré les compagnies pour préciser des aspects de l'évaluation des risques ou demander des renseignements additionnels.

Mme Julie Dabrusin: J'essaie seulement de déterminer si des mesures ont été prises à la suite de cet examen.

Mme Laureen Kinney: Je crois que certains changements ont été apportés aux exigences relatives aux évaluations des trains et des itinéraires clés à la suite de cet examen et des analyses connexes en vue, par exemple, de préciser légèrement certaines définitions.

Mme Julie Dabrusin: Pourriez-vous me remettre l'évaluation qui a été faite en 2015 et la liste des mesures qui en ont découlé?

Mme Laureen Kinney: Les évaluations ont été faites au cas par cas. Donc, chaque évaluation a été remise individuellement. Il s'agit de documents techniques relativement longs et complexes qui portent dans certains cas sur de très longs itinéraires. Bref, les évaluations sont assez volumineuses, et notre évaluation a été réalisée en fonction de chacune de ces évaluations individuelles. Comme nous traduisons les renseignements tirés des évaluations en changements dans le système, je ne suis pas certaine que nous avons un résumé des mesures prises qui serait facilement accessible.

Mme Julie Dabrusin: Existe-t-il une liste des mesures prises?

La présidente: Votre temps est écoulé. Je crois que vous avez compris la requête de Mme Dabrusin. Si vous disposez d'un résumé des mesures liées aux évaluations des risques, nous vous saurions gré de faire parvenir l'information au Comité.

Monsieur Badawey, vous avez six minutes.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Dans le rapport dont il est question cet après-midi, si vous me le permettez, voici ce qu'on peut lire à la page 9: « Lors de leur comparution, les représentants du Canadien National ont offert de remettre au Comité l'évaluation des risques que leur société a réalisée pour l'Ontario, mais ils n'ont fourni en fin de compte qu'une description du processus d'évaluation des risques. »

Puis, au paragraphe suivant, on apprend que le vérificateur général a recommandé que Transports Canada « améliore son accès aux évaluations des risques réalisées par les compagnies de chemin de fer ». Au paragraphe suivant, il est indiqué: « Transports Canada a également apporté des modifications au Règlement sur les renseignements relatifs au transport, proposées en juillet 2014, pour que les compagnies de chemin de fer soient tenues de donner plus de renseignements au ministère concernant les voies et autres structures ferroviaires. »

Ensuite, quand on passe à la page 26, on peut lire ceci au dernier paragraphe: « Le vérificateur général a recommandé à Transports Canada de mieux définir la méthodologie de vérification des SGS et d'effectuer une analyse sur les ressources dont il a besoin pour surveiller adéquatement la sécurité ferroviaire. »

Mesdames, sachant que Transports Canada délègue cette tâche au lieu de l'assumer directement, à qui revient, au final, la responsabilité de s'assurer que les intervenants ont non seulement compris, mais aussi mis en oeuvre les recommandations de mars 2015, ainsi que les dispositions du règlement?

Comme deuxième question, à qui revient la responsabilité de mesurer le rendement de manière continue, conformément aux recommandations du vérificateur général, c'est-à-dire au moyen de vérifications permanentes pour assurer un rendement constant et,

bien entendu, pour remplir les attentes mentionnées dans les recommandations et dans votre règlement?

• (1700)

Mme Laureen Kinney: Je pourrais peut-être faire le bilan de la situation, et il pourrait y avoir d'autres questions plus détaillées à ce sujet.

En général, comme c'est le cas pour toute exigence réglementaire, aux termes du Règlement sur le système de gestion de la sécurité, les compagnies de chemin de fer sont obligées de respecter les règles et de mettre en place des systèmes qui leur permettent de répondre aux exigences de toute réglementation ou de toute norme technique; elles doivent donc rendre compte de leurs actes à cet égard.

Transports Canada, pour sa part, doit assurer le maintien des systèmes de surveillance, et c'est bien ce que fait le ministère. Ainsi, à l'occasion de la mise en oeuvre du nouveau Règlement sur le système de gestion de la sécurité, Transports Canada a effectué un examen très exhaustif de la façon dont nous appliquons les systèmes de gestion de la sécurité.

Les résultats des recommandations du vérificateur général et certaines des mesures proposées, de même que les commentaires formulés ont tous été pris en considération lors de l'élaboration des nouvelles exigences législatives et réglementaires. C'est ainsi que nous avons pu déterminer les types de documents et d'éléments de preuve que les compagnies doivent fournir; de plus, nos inspecteurs ont reçu une formation sur les nouvelles exigences et la façon de les appliquer.

Par ailleurs, nous avons fourni des lignes directrices à l'industrie sur la façon de s'y prendre; par exemple, nous avons organisé des réunions et nous avons assuré l'encadrement des intervenants. Durant cette première année de transition, comme nous l'avons dit tout à l'heure, nous avons pris des mesures initiales pour effectuer des inspections par rapport aux exigences des systèmes de gestion de la sécurité. Au cours du nouvel exercice financier, nous continuerons de mener des vérifications et des évaluations sur la nouvelle utilisation du système de gestion de la sécurité, et nous commencerons à examiner, de façon continue, l'efficacité réelle du rendement de ce système.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Watts, vous avez six minutes.

Mme Dianne L. Watts: Merci.

En fait, ma question porte sur le même sujet, à savoir les évaluations des risques. À la suite de la nouvelle réglementation, les compagnies de chemin de fer ont probablement dû prendre des mesures correctives ou faire certains travaux en matière d'évaluation des risques et de tout le reste, pour que ces renseignements vous soient transmis. Est-ce exact?

Mme Laureen Kinney: À titre de précision, en ce qui concerne les exigences du Règlement sur le système de gestion de la sécurité, les compagnies de chemin de fer doivent évaluer les risques des divers types d'activités, en cas de changement important apporté à leur exploitation.

Les évaluations des risques sont effectuées et conservées par les compagnies de chemin de fer. Elles sont fournies à la demande de Transports Canada. Elles ne sont pas envoyées chaque fois qu'une mise à jour est apportée. Lorsque nous menons une inspection ou une vérification, ces évaluations des risques font partie de la documentation qui est examinée par l'inspecteur, de façon générale, ou par l'évaluateur du système de gestion de la sécurité, comme ce sera le cas au cours du prochain exercice.

Mme Dianne L. Watts: D'accord, c'est donc dire que les évaluations des risques ne vous sont pas transmises systématiquement chaque année.

Cela m'amène à la question suivante: à quelle fréquence effectuons-nous des inspections ou des vérifications pour les compagnies de chemin de fer? Si les compagnies font un tas d'évaluations et qu'elles respectent tous les règlements, à quel moment Transports Canada intervient-il pour s'assurer que des mécanismes adéquats de freins et de contrepoids sont en place et pour vérifier les mesures qui sont prises?

Mme Laureen Kinney: Les systèmes de gestion de la sécurité font l'objet d'une combinaison d'inspections et de vérifications, pour ainsi dire. On fait régulièrement des inspections par rapport au Règlement sur le système de gestion de la sécurité; elles représentent une part assez importante du nombre total d'inspections annuelles, qui s'élève à 33 400, comme je l'ai dit tout à l'heure.

À cela s'ajoutent les vérifications ou les évaluations spécialisées des systèmes de gestion de la sécurité. Durant cette première année de transition, nous avons mené des inspections des systèmes de gestion de la sécurité. Au cours du nouvel exercice financier, nous évaluerons régulièrement les programmes liés aux systèmes de gestion de la sécurité et la façon dont ils fonctionnent aux termes de cette nouvelle exigence réglementaire. Une fois que le système sera en place, ces évaluations se feront selon un cycle de trois à cinq ans.

Je crois qu'il est juste de dire qu'avec l'entrée en fonction du système, nous réaliserons des examens plus fréquents.

Mme Dianne L. Watts: Dois-je comprendre que les renseignements recueillis par les compagnies de chemin de fer feront l'objet d'une vérification quinquennale?

Mme Laureen Kinney: En ce qui concerne la nature des inspections, sachez que nous utilisons un système axé sur les risques, mais pour donner suite aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports, nous misons notamment sur la tenue de vérifications complètes et régulières.

Nous envisageons une période de trois à cinq ans, selon l'évaluation des risques du type particulier d'exploitation, des antécédents en matière de conformité et d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte. Cela dépend de la compagnie.

• (1705)

Mme Dianne L. Watts: Mais la compagnie fait sa propre évaluation des risques...?

Mme Laureen Kinney: Les compagnies sont tenues de faire leurs évaluations des risques, et Transports Canada effectue ensuite la vérification du système de gestion de la sécurité.

Je signale que si une compagnie ne réalise pas d'évaluation des risques à la suite d'un changement important apporté à son exploitation, Transports Canada pourrait évidemment intervenir, mais entretemps, la mise à jour régulière des vérifications se ferait selon un cycle de trois à cinq ans, en fonction des risques.

Mme Dianne L. Watts: D'après votre expérience, lorsque les compagnies font leurs propres évaluations des risques, trouvez-vous qu'elles ne divulguent pas parfois tous les renseignements?

Mme Laureen Kinney: Cet aspect fait partie intégrante de tout système de surveillance, mais je crois qu'il est juste de dire qu'en général, les compagnies veulent préserver leur dossier de sécurité. Chaque fois qu'il se produit un accident, aussi mineur soit-il, elles subissent des pertes sur le plan de leurs affaires, de leur clientèle et, bien entendu, de leur réputation. Voilà pourquoi, selon toute vraisemblance, les compagnies ont tout intérêt à faire leurs propres évaluations. Mais même si elles ne le font pas, elles doivent respecter une exigence réglementaire, et c'est ce que surveille Transports Canada.

Tout compte fait, aux termes de la réglementation, il incombe aux compagnies de comprendre leur secteur d'affaires et les risques posés par leur type précis d'activités, ainsi que leur mode et leur lieu d'exploitation, et elles doivent en tenir compte. Il semble donc raisonnable de penser que les compagnies sont les mieux placées pour évaluer les risques. Transports Canada, pour sa part, examine les évaluations des risques et se demande si elles sont adéquates ou efficaces et si des mesures d'atténuation suffisantes ont été prises.

Mme Dianne L. Watts: En effet, mais ce travail ne se fait habituellement que tous les trois à cinq ans.

Mme Laureen Kinney: C'est la période maximale, mais selon le contexte et d'autres facteurs de risque, ces vérifications pourraient bien être beaucoup plus fréquentes. Par exemple, si une compagnie de chemin de fer apporte un changement important à son exploitation, elle devra faire une autre évaluation des risques. Dans un tel cas, Transports Canada serait mis au courant du changement et il procéderait à un examen.

Mme Dianne L. Watts: Transports Canada a-t-il déjà entrepris une vérification indépendante de tous les itinéraires?

Mme Laureen Kinney: Je ne suis pas sûre de comprendre.

Mme Dianne L. Watts: Je parle de la condition des itinéraires.

Mme Laureen Kinney: Ces 33 400 inspections...

Mme Dianne L. Watts: Autrement dit, des éléments qui entrent en ligne de compte.

Mme Laureen Kinney: ... comprennent un examen des voies, des ponts, des règles d'exploitation et de leur respect, de l'immobilisation des trains, et j'en passe.

Mme Dianne L. Watts: D'accord. Parfait.

Merci.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Je veux revenir à la question de l'emploi de dispositifs de commande à distance. Je crois comprendre que ces dispositifs sont conçus pour être utilisés dans les gares de triage. Est-ce exact? Vous pouvez répondre par oui ou par non.

Mme Laureen Kinney: En gros, oui.

M. Ken Hardie: C'est ce que je pensais. J'ai entendu dire que les exploitants de chemins de fer peuvent désigner, de façon arbitraire, les zones où ils peuvent recourir à la commande à distance, notamment sur des tronçons de voies à l'extérieur des gares de triage, y compris des voies principales. Est-ce exact?

Mme Brigitte Diogo: Transports Canada ne réglemente pas la façon dont les compagnies de chemin de fer doivent utiliser le matériel. Lorsque nous apprenons qu'elles ont modifié leur utilisation, elles doivent alors nous présenter une évaluation des risques concernant le changement apporté à leur exploitation.

• (1710)

M. Ken Hardie: Doivent-elles le faire à l'avance?

Mme Brigitte Diogo: En vertu du Règlement sur le système de gestion de la sécurité, les compagnies de chemin de fer sont tenues d'aviser Transports Canada de tout changement apporté à leur exploitation. Si elles envisageaient de modifier la façon dont elles utilisent leur équipement, elles seraient tenues de le signaler à l'avance.

M. Ken Hardie: Avez-vous consigné le nombre de fois qu'une telle demande a été présentée?

Mme Brigitte Diogo: Vous voulez dire la notification qui nous aurait été transmise?

M. Ken Hardie: Je veux dire la notification envoyée à Transports Canada pour signaler l'intention de mener des activités à l'extérieur des gares de triage.

Mme Brigitte Diogo: Oui, ce serait consigné au dossier.

M. Ken Hardie: Pouvons-nous en obtenir une copie?

Mme Brigitte Diogo: Nous allons vérifier l'information et vous transmettre la réponse.

Mme Laureen Kinney: J'ajouterais qu'il existe des normes de sécurité strictes quant à l'utilisation du matériel de commande à distance: la façon dont on doit s'en servir, le type de formation à offrir et les règles que les utilisateurs doivent suivre. Toute utilisation du système de télécommande des locomotives ou du matériel de commande à distance doit se faire conformément à ces règles. Soyons bien clairs là-dessus.

M. Ken Hardie: Merci.

En ce qui concerne les inspections sur place, combien y a-t-il d'inspecteurs à temps plein sur le terrain parmi l'effectif de Transports Canada — et cela exclut les personnes envoyées sur place selon les besoins?

Mme Laureen Kinney: En date du 31 décembre 2015 — et nous compilons des données trimestrielles, en raison du roulement de la main-d'oeuvre —, nous comptons 137 inspecteurs chargés du transport ferroviaire.

M. Ken Hardie: S'agit-il du plus grand nombre d'inspecteurs jamais employés dans l'histoire de votre organisation?

Mme Laureen Kinney: Nous avons peut-être employé 138 ou 139 inspecteurs à un moment donné, mais de façon générale, c'est...

M. Ken Hardie: C'est à peu près cela.

Comment cet effectif est-il réparti dans l'ensemble du Canada?

Mme Laureen Kinney: On trouve plusieurs bureaux régionaux d'un bout à l'autre du pays. Transports Canada compte aussi des centres où sont déployés certains employés. Selon le mode de transport en question, ces centres sont situés près des lieux où sont menées les activités. Dans une ville comme Vancouver, par exemple, les inspecteurs du transport ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses travaillent dans un « bureau des transports de surface », comme nous l'appelons, à New Westminster, près des gares de triage. À cela s'ajoutent un certain nombre d'autres centres de Transports Canada, où travaille le personnel, et qui sont disséminés partout au Canada. Il faudrait que je vous transmette

une liste, mais somme toute, on trouve un groupe important d'employés dans les régions.

M. Ken Hardie: Ces bureaux ne s'occupent pas uniquement du transport ferroviaire. Leur mandat englobe-t-il aussi le transport par camion?

Mme Laureen Kinney: De façon générale, Transports Canada ne surveille pas directement le transport par camion. Ce travail se fait d'habitude par l'entremise des provinces, selon le mode de transport et l'entente en vigueur.

M. Ken Hardie: Le Bureau de la sécurité des transports a formulé plusieurs recommandations concernant le transport ferroviaire, recommandations dont l'état est toujours actif et dont certaines remontent à 1991, notamment celle d'installer des clôtures le long des emprises des chemins de fer. Ces recommandations, qui sont au nombre de 10, figurent sur une liste de surveillance. Pouvez-vous nous donner une idée des mesures que nous prenons à cet égard et des progrès que nous avons réalisés, sachant que la plupart des évaluations du Bureau de la sécurité des transports se résument à la mention « intention satisfaisante » ou « mesure en partie satisfaisante »? Certains des dossiers figurant sur la liste de surveillance sont là depuis un certain temps déjà.

Mme Laureen Kinney: Si vous me le permettez, j'aimerais dire quelques mots sur le contrôle de l'accès, comme on l'appelle souvent, ou l'installation de clôtures pour empêcher les gens de circuler sans autorisation sur les voies ferrées, comme c'est parfois le cas. En fait, nous examinons cet enjeu depuis un certain temps. Nous en avons d'ailleurs longuement discuté dans le cadre de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire de 2007-2008 afin de déterminer la compétence appropriée et d'en assurer la gestion.

En bref, ce processus de longue haleine et ces discussions, même celles tenues par votre comité, ont contribué aux modifications apportées en 2013 à la Loi sur la sécurité ferroviaire, ce qui a permis de clarifier la compétence. Le tout a abouti au Règlement sur les passages à niveau, qui porte sur des questions semblables. On travaille actuellement à déterminer la bonne méthodologie à adopter pour régler les questions liées au contrôle de l'accès. Des mesures ont été prises, et des travaux sont en cours sur plusieurs fronts, mais il s'agit d'un dossier complexe.

M. Ken Hardie: Merci.

La présidente: Merci, monsieur Hardie.

Monsieur Godin, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Joël Godin: Merci, madame la présidente.

Madame Girard, vous avez commencé plus tôt à nous exposer la ventilation des chiffres au sujet des DOT-111. Vous avez aussi parlé des wagons pour lesquels on veut créer un modèle plus sécuritaire. Vous avez parlé de 105 000 wagons à l'échelle nord-américaine et dit que 5 000 de ces wagons avaient été retirés au Canada. Vous avez aussi mentionné le chiffre de 7 500.

J'aimerais savoir comment le registre des trains — notamment l'information sur le nombre de trains et la description de chacun des trains pour chacune des compagnies — est établi par Transports Canada.

Avez-vous accès à cette information? Quelle est la procédure d'enregistrement à ce sujet?

• (1715)

Mme Nicole Girard: Nous travaillons étroitement avec nos homologues américains, entre autres avec l'Association of American Railroads, ou AAR. Ce sont eux qui, en collaboration avec nous, font la comptabilisation des modifications apportées aux wagons-citernes. De notre côté, nous nous chargeons de la surveillance. Une fois qu'un règlement entre en vigueur, nous devons nous assurer que, lors des inspections des wagons, les modifications sont faites et qu'ils transportent la marchandise dangereuse prévue. Nous nous assurons que les produits sont bien classifiés et qu'ils sont marqués correctement de façon à être publiquement bien identifiés. Nous nous assurons aussi que la marchandise dangereuse est mise dans le conteneur approprié. C'est en partie le processus de surveillance que nous assumons.

M. Joël Godin: Au-delà de la surveillance, pouvez-vous savoir combien de wagons circulent sur les rails au Canada, qu'ils soient enregistrés au Canada ou aux États-Unis? Un tel registre existe-t-il?

Mme Nicole Girard: Il n'y en a pas au Canada. Nous travaillons avec l'AAR, qui nous aide à quantifier le nombre de wagons-citernes dans le réseau nord-américain et à savoir quelles compagnies en sont les propriétaires. Nous essayons de déterminer également s'il s'agit de DOT-111, de CPC-1232 ou d'autres sortes de wagons-citernes.

M. Joël Godin: Avez-vous un registre qui donne le nombre précis de wagons qui circulent?

Mme Nicole Girard: Nous n'avons pas un tel registre. Nous travaillons de concert avec les autres instances à ce sujet.

M. Joël Godin: D'accord.

Selon une recommandation qui figure à la page 7 et qui a été faite le 29 octobre 2014, on peut lire que « les compagnies de chemin de fer devaient procéder à une évaluation des risques pour la sécurité et veiller à adopter un ensemble normalisé de freins à main, [...] ».

Quel est le nombre standard de freins à main devant être activés lorsqu'un train se trouve sur une voie ferrée?

Mme Brigitte Diogo: Transports Canada n'a pas établi un nombre standard. Toutefois, dans un règlement qu'il a publié, il énonce les facteurs à prendre en compte pour déterminer le nombre nécessaire de freins à main à activer, par exemple la pente sur la voie ferrée et le poids du train. Il y a une combinaison de facteurs qui déterminent combien de freins à main sont nécessaires. Avant sa mise à jour, le règlement mentionnait simplement de mettre un nombre suffisant de freins à main. Depuis, on a standardisé cette exigence en établissant une charte relative à la pente et au poids, ce qui permet de déterminer le nombre de freins à main qui sont au minimum nécessaires.

M. Joël Godin: Madame la sous-ministre adjointe, ma prochaine question s'adresse davantage à vous.

Dans les différents documents que j'ai consultés, le conditionnel est beaucoup utilisé. Ai-je raison de penser que Transports Canada n'a pas nécessairement un pouvoir d'exécution et de contrôle pour imposer des amendes aux compagnies ferroviaires lorsqu'elles sont fautives? En fait, je vais vous poser la question autrement: manquez-vous de pouvoirs pour intervenir?

• (1720)

Mme Laureen Kinney: Il est difficile de généraliser à ce sujet. Cependant, je peux dire que la Loi sur la sécurité ferroviaire est très puissante. Elle est très utile sous plusieurs aspects et donne beaucoup de possibilités au ministre, aux inspecteurs et aux directeurs généraux pour ce qui est des mesures à prendre dans toutes sortes de situations. C'est une loi puissante.

M. Joël Godin: En fait, ce que vous nous...

[Traduction]

La présidente: Monsieur Godin, je regrette, mais vous n'avez pas encore posé de question. Votre temps est écoulé.

M. Joël Godin: Ce n'est pas grave.

[Français]

Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Nous passons maintenant à Mme Duncan, qui dispose de trois minutes.

Mme Linda Duncan: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je suis un peu déroutée par les réponses fournies au sujet des dispositifs de commande à distance. Nous avons été témoins de quelques accidents très graves dans la région d'Edmonton. Dans un des cas, l'utilisation d'un tel dispositif a entraîné le déversement de presque 100 000 litres de styrène, et cet incident mettait en cause un membre du personnel qui n'occupait son poste que depuis un mois. Je ne dirais pas qu'il s'agit là d'une personne ayant reçu une formation adéquate. Les mécaniciens de locomotive n'ont d'ailleurs pas manqué de nous faire part de leurs préoccupations au sujet de cette pratique. Nous avons entendu dire que ce matériel est maintenant utilisé à l'extérieur des gares de triage et que le CP, en particulier, mise là-dessus pour réduire les coûts liés à l'embauche de mécaniciens de locomotive.

J'ai examiné le nouveau Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire. Aux termes des dispositions en vigueur, si une compagnie de chemin de fer prévoit apporter une modification à l'utilisation d'une technologie, elle est tenue d'élaborer un plan de gestion environnementale. Les compagnies de chemin de fer ont-elles présenté de tels plans dans le cadre de leur proposition en vue d'élargir l'utilisation des dispositifs de commande à distance et, si oui, pouvez-vous les mettre à notre disposition?

Mme Laureen Kinney: J'aimerais commencer par faire une observation générale, après quoi je donnerai une réponse plus précise.

En général, les exigences liées à l'utilisation du matériel de commande à distance n'ont pas changé. Si un incident survient... et, le cas échéant, nous avons certes pris des mesures immédiates pour la tenue d'enquêtes afin de savoir ce qui se passe et d'agir en conséquence. Chaque année, nos inspecteurs émettent divers avis assortis d'un ordre. En cas de menace, ils prennent les mesures qui s'imposent.

Pour ce qui est des changements proposés à l'exploitation, je ne crois pas que les compagnies de chemin de fer en aient fait mention dans leurs propositions visant à modifier leur usage du matériel, mais Mme Diogo pourrait peut-être apporter des précisions à cet égard.

Mme Brigitte Diogo: À ma connaissance, aucune compagnie n'a proposé de modifications.

Je tiens à clarifier quelque chose au sujet du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada. Plus tôt, il a été dit que le système de télécommande des locomotives était surtout utilisé dans les gares de triage. Or, le règlement permet effectivement sous certaines conditions d'utiliser ce système sur les voies principales. Alors, il ne s'agit pas d'un aspect qui échappe au règlement.

Mme Linda Duncan: Quand le CP informe ses syndicats qu'il a l'intention d'étendre cette technologie aux voies principales de Montréal, Calgary, Edmonton, Welland, Lethbridge, Regina et Bredenburg, dans le centre de la Saskatchewan, mais qu'il n'en informe pas le ministère, je crois qu'il y a lieu d'être préoccupé. Je suis de plus en plus inquiète de constater que le ministère perçoit son rôle comme celui d'un simple intervenant après coup. En réunion avec les municipalités, la Fédération canadienne des municipalités s'est dite profondément préoccupée par l'absence de consultation et par le fait que l'industrie semble pouvoir faire ce qui lui plaît. Les chefs des pompiers sont très inquiets du fait que l'on se contente de réagir aux incidents plutôt que de mettre l'accent sur la prévention.

Pour en revenir à ma question de tout à l'heure, comment se fait-il que ce secteur industriel semble avoir la notion qu'il peut faire comme bon lui semble? Il met au point son propre système de gestion de l'environnement et ses propres systèmes de gestion de la sécurité, lesquels feront peut-être l'objet d'un suivi par le ministère. Ce n'est pas ce qui se passe dans d'autres secteurs industriels, alors...

• (1725)

La présidente: Madame Duncan, je suis désolée...

Mme Linda Duncan: Mon temps est déjà écoulé?

La présidente: J'ai essayé d'être aussi généreuse que possible, mais vous avez de beaucoup dépassé votre temps. S'il y a une occasion de répondre, eh bien, nous aurons quelques questions de plus.

Monsieur Iacono, vous avez six minutes. Vous pouvez les prendre toutes ou partager votre temps avec vos collègues.

M. Angelo Iacono: Je vais le partager.

La présidente: D'accord.

Allez-y.

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Avez-vous dit que le Centre canadien d'urgence transport arrive à la fin de son mandat et que la dernière réunion aura lieu prochainement? Si c'est le cas, qu'a prévu Transports Canada pour veiller à ce qu'il soit en mesure de travailler avec les premiers répondants locaux pour assurer la sécurité lors de futurs accidents?

Mme Laureen Kinney: J'ai peut-être un peu embrouillé les questions lors de mes observations, alors permettez-moi de clarifier les choses.

CANUTEK, le Centre canadien d'urgence transport qui est chargé d'informer immédiatement les premiers répondants en ce qui concerne les produits chimiques et les déversements possibles va continuer d'exister. Le centre a tout l'appui qu'il lui faut, et il continuera de l'avoir. Aucun changement n'a été proposé à ce chapitre. Le Groupe de travail sur les interventions d'urgence qui avait été mis sur pied pour un an et dont le mandat a été prolongé à plus d'un an et demi arrive au terme de ses travaux. Il a fait ses recommandations et il met présentement la dernière touche à son rapport.

Et je souligne — ce que je n'ai pas fait tout à l'heure — que le travail de ce groupe se poursuivra par l'intermédiaire d'un nouveau sous-comité chapeauté par le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses du ministre. Il y aura donc un comité pour poursuivre l'excellent travail accompli par le Groupe de travail sur les interventions d'urgence.

Merci.

M. Angelo Iacono: Merci.

Me reste-t-il du temps?

La présidente: Vous en avez encore un peu.

M. Angelo Iacono: Comment les répondants locaux apprennent-ils les protocoles de sécurité que vous élaborez pour les chemins de fer ou les produits dangereux? Vous avez dit que vous aviez un comité national pour vous aider à mettre au point ces protocoles. Que faites-vous pour vous assurer que les petits villages ruraux de la Saskatchewan ou de la Nouvelle-Écosse apprennent ces protocoles et qu'ils ont les ressources nécessaires pour réagir en cas d'accident?

Mme Laureen Kinney: C'est une excellente question. Le groupe de travail poursuit ses travaux depuis un an et demi. Il a mis au point une série de très bonnes recommandations accompagnées de commandements et de protocoles en cas d'incident, de conseils en matière de formation et de documents d'orientation, etc. Le défi maintenant sera de disséminer toute cette information, de la rendre disponible et de faire en sorte que les collectivités et les premiers répondants soient informés de l'existence de ces documents.

L'un des éléments clés de la mise sur pied du groupe de travail était de s'assurer la participation des membres de l'Association canadienne des chefs de pompiers et d'autres associations qui ont ces contacts, ainsi que celle des membres de l'industrie qui forment les premiers répondants de différents types. Il faudra un effort concerté pour veiller à ce que cette information soit distribuée aux personnes concernées.

M. Angelo Iacono: Merci.

La présidente: Merci.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Pour aller dans la même veine, je le répète: je suis impatient de voir ce sommaire, car les chefs de pompiers et les intervenants de ce secteur d'activité sont des facilitateurs, en fait ils sont des ressources, mais ce sont les gestionnaires des préparatifs d'urgence qui doivent voir à la mise en place de ces préparatifs et, bien entendu, d'établir ces protocoles. Je suis impatient de voir ce sommaire afin de comprendre jusqu'où vous avez poussé l'exercice.

Pour ce qui est d'une observation que vous avez faite plus tôt au sujet de la fatigue et du fait de travailler au-delà du seuil critique des 14 heures, vous avez dit que vous ne vous étiez pas rendus jusque-là parce que vous n'étiez pas parvenus à conclure une entente avec vos interlocuteurs. Je crois bien que c'est ce que j'ai entendu. Cela dit, je croyais que la ministre — je crois que c'était l'ancienne ministre des Transports — avait en fait obligé Transports Canada à fixer le seuil critique à 14 heures maximum. Pouvez-vous m'apporter des précisions à ce sujet?

Mme Laureen Kinney: Je vais d'abord expliquer qu'en ce qui concerne les chemins de fer et la fatigue, il y a deux choses. Tout d'abord, il y a la nécessité d'avoir des plans pour la gestion de la fatigue, une nouvelle exigence qui s'est ajoutée au Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire mis en place le 1^{er} avril de l'an dernier. En elle-même, cette nouvelle mesure est un grand pas en avant. S'ajoute à cela une série de règles relatives au temps de travail et de repos qui précisent certains aspects des exigences.

Je dois aussi préciser que des ententes contractuelles sont aussi négociées au sujet de la façon de gérer le temps de travail et de repos au-delà des exigences réglementaires. Je dirais que ces exigences sont déjà en place, qu'elles sont déjà respectées. Il s'agit maintenant de voir si elles ont besoin d'être modifiées ou s'il y a de nouveaux aspects dont il faudrait tenir compte, des aspects qui restent à développer.

Pour ce que vous avez dit au sujet des 14 heures, je ne m'en souviens pas. Il faudrait que je retourne dans mes notes pour vérifier.

• (1730)

M. Vance Badawey: D'accord, merci.

La présidente: Votre temps est écoulé.

Je remercie aussi nos témoins pour la patience dont ils ont fait preuve aujourd'hui. Le Comité porte un grand intérêt à nombre de ces enjeux.

On vous a demandé de nous fournir divers rapports. Je ne sais pas si c'était l'intention des membres du Comité de vous demander de nous fournir 3 000 pages dans les deux langues officielles, mais je crois que vous avez compris ce que l'on attend de vous. Nous espérons que vous ferez de votre mieux pour nous transmettre cette information — dans les deux langues officielles, je le répète. Il se peut qu'il y ait un suivi, mais, quoi qu'il en soit, nous vous saurions gré d'acheminer tout ce qui vous est demandé au greffier, lequel se chargera de relayer l'information à l'ensemble des membres du Comité.

Merci beaucoup. Nous espérons de tout coeur vous recevoir de nouveau pour un autre après-midi, un plaisant après-midi avec votre comité.

Madame Block.

Mme Kelly Block: J'ai un commentaire à formuler à ce sujet. Est-ce que le greffier nous enverra tout ça par voie électronique? Ceux d'entre nous qui pourraient avoir à se servir de ce qui sera envoyé seront-ils en mesure d'y accéder par voie électronique? Je sais que nous travaillons de plus en plus sur nos iPad.

La présidente: Nous essayons de tout faire de façon électronique afin de sauver quelques arbres de plus, si possible.

Mme Lauren Kinney: Nous allons nous pencher là-dessus et faire de notre mieux pour tout vous transmettre de façon électronique. C'est assurément la chose à faire.

Mme Kelly Block: Bien sûr, d'accord. Merci.

La présidente: Merci à tous.

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>