



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

Comité permanent des comptes publics

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 005

Le jeudi 5 novembre 2020

Présidente : Mme Kelly Block



Comité permanent des comptes publics

Le jeudi 5 novembre 2020

• (1105)

[Traduction]

La présidente (Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC)): La séance est ouverte.

Chers collègues, bienvenue à la cinquième séance du Comité permanent des comptes publics. La séance d'aujourd'hui est publique et télévisée. J'aimerais que nous nous réservions une demi-heure à la fin pour discuter des affaires du Comité.

Vous êtes au courant que le Sous-comité du programme et de la procédure s'est réuni mardi soir, et vous devriez tous avoir reçu une copie de l'ébauche de son rapport. J'aimerais aussi vous informer qu'après la relâche parlementaire de la semaine prochaine, nous pourrions nous réunir deux fois par semaine. Notre prochaine séance se tiendra le mardi 17 novembre.

Conformément à l'alinéa 108(3)g) du Règlement, le Comité se réunit aujourd'hui pour examiner le Rapport 1, « Audit de suivi sur le transport des marchandises dangereuses », des Rapports de l'automne 2020 du commissaire à l'environnement et au développement durable.

La séance d'aujourd'hui se tient en format hybride, conformément à l'ordre de la Chambre du 23 septembre 2020. Les délibérations seront diffusées sur le site Web de la Chambre des communes, et la caméra montrera toujours la personne qui parle et non l'ensemble du Comité.

J'aimerais maintenant vous faire part de quelques règles pour assurer le bon déroulement de la séance.

Vous pouvez vous exprimer dans la langue officielle de votre choix, et des services d'interprétation sont à votre disposition. Au bas de votre écran, vous avez le choix entre « Parquet », « Anglais » ou « Français ».

Ceux qui participent par Zoom doivent, avant de prendre la parole, activer leur micro en cliquant sur l'icône correspondant. Lorsque vous avez terminé, veuillez le désactiver pour minimiser les interférences. Si vous voulez prendre la parole à l'extérieur du temps de parole que je vous accorde, vous devez activer votre micro et mentionner que vous avez un rappel au Règlement. Si un membre du Comité souhaite intervenir sur le rappel au Règlement d'un autre membre, il doit utiliser la fonction « Lever la main ». Je saurai ainsi, à titre de présidente, que vous voulez prendre la parole, et je pourrai ainsi créer une liste d'intervenants. Pour ce faire, vous devez cliquer sur « Participants » au bas de votre écran. Lorsque la liste s'affichera, vous verrez à côté de votre nom l'icône « Lever la main ». Cette fonction sert à créer une liste d'intervenants.

À moins de circonstances exceptionnelles, tous les participants à distance doivent utiliser le casque d'écoute avec microperche fourni

par la Chambre des communes. Si vous éprouvez des problèmes techniques, veuillez bien sûr m'en informer.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins.

Nous accueillons aujourd'hui M. Andrew Hayes, sous-vérificateur général et commissaire à l'environnement et au développement durable par intérim; M. Francis Michaud, directeur; et Mme Kimberley Leach, directrice principale, tous du Bureau du vérificateur général.

J'aimerais aussi souhaiter la bienvenue à Mme Gitane De Silva, présidente-directrice générale; et Mme Sandy Lapointe, première vice-présidente, Réglementation, de la Régie de l'énergie du Canada.

Enfin, nous accueillons également M. Michael Keenan, sous-ministre; M. Aaron McCrorie, sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté; et M. Benoit Turcotte, directeur général, Transport des marchandises dangereuses, de Transports Canada.

Mesdames et messieurs les témoins, vous disposez de cinq minutes pour faire vos déclarations liminaires.

Nous allons commencer par M. Hayes.

Monsieur Hayes, vous avez la parole.

[Français]

M. Andrew Hayes (sous-vérificateur général et commissaire à l'environnement et au développement durable par intérim, Bureau du vérificateur général): Madame la présidente, je vous remercie de nous donner l'occasion de discuter de notre rapport de suivi sur le transport des marchandises dangereuses, qui a été déposé au Parlement le 27 octobre dernier.

Je suis accompagné aujourd'hui de Mme Kim Leach, la directrice principale responsable de l'audit, et de M. Francis Michaud, qui faisait partie de l'équipe de l'audit.

Les marchandises dangereuses sont des solides, des liquides ou des gaz qui, s'ils sont déversés ou rejetés, peuvent menacer la santé des Canadiens et des Canadiennes ou celle d'autres organismes vivants, les biens matériels et l'environnement. Parmi les marchandises dangereuses, il y a le pétrole brut et les produits pétroliers, les gaz toxiques et explosifs, les substances inflammables et infectieuses, les matières radioactives et les produits chimiques corrosifs. Ces marchandises jouent un rôle essentiel dans l'économie et la société du Canada.

Elles sont acheminées par train, camion, navire, avion et pipeline dans toutes les régions du pays. Des déversements ou des rejets de marchandises dangereuses peuvent arriver, quel que soit le mode de transport de ces produits, et les accidents peuvent avoir des conséquences tragiques. Des précautions particulières doivent donc être prises pour assurer la sécurité de leur transport.

Transports Canada s'occupe de faire appliquer les lois et les normes sur la sécurité du transport de ces marchandises, et surveille la conformité des transporteurs. Il inspecte les installations de transport ferroviaire, maritime, terrestre et aérien, ainsi que les bâtiments où des marchandises dangereuses sont fabriquées, entreposées ou reçues.

L'examen et l'approbation des plans d'intervention d'urgence établis par les sociétés de transport de marchandises dangereuses sont une autre des fonctions de surveillance importantes de Transports Canada. La Régie de l'énergie du Canada, anciennement l'Office national de l'énergie, joue un rôle équivalent en surveillant les pipelines fédéraux qui servent à transporter du gaz et du pétrole.

Notre récent audit revient sur des recommandations tirées d'audits sur le transport de marchandises dangereuses, que nous avons réalisés en 2011 et 2015. L'audit visait aussi à déterminer si les organisations retenues avaient fait un suivi auprès des sociétés qui avaient enfreint les règlements, afin d'avoir l'assurance qu'elles avaient corrigé leurs écarts de conformité, entre autres.

• (1110)

[Traduction]

Dans l'ensemble, nous avons constaté que, depuis notre audit de 2011, Transports Canada avait réalisé certaines améliorations dans les domaines visés par notre suivi. Par exemple, le ministère a renforcé un certain nombre de ses politiques, procédures, systèmes et lignes directrices.

Toutefois, Transports Canada a encore des progrès à faire pour régler les problèmes que nous avons relevés afin d'assurer le transport sécuritaire des marchandises dangereuses. Nous avons constaté que le ministère n'avait toujours pas fait de suivi pour confirmer que les sociétés avaient pris des mesures en vue de corriger les infractions notées lors des inspections. Par exemple, le ministère n'avait pas vérifié si les sociétés avaient pris des mesures pour corriger les écarts de conformité dans 30 % des infractions que nous avons examinées.

De plus, le ministère n'avait pas donné d'approbation définitive à de nombreux plans d'intervention d'urgence. Ces plans exposent les mesures à prendre pour réagir à un rejet de marchandises dangereuses, en cours de manutention ou de transport, qui menace ou pourrait menacer la sécurité publique. Les plans doivent démontrer que la société peut vite mobiliser le personnel spécialisé et le matériel requis pour appuyer les premiers intervenants, comme les pompiers.

Nous avons constaté qu'environ un quart des plans n'avaient pas reçu d'approbation définitive et que certains d'entre eux avaient une approbation provisoire depuis plus de 10 ans.

Nous avons aussi constaté que, même si Transports Canada avait élaboré et mis en place un système national fondé sur le risque pour établir l'ordre de priorité de ses inspections, les données sous-jacentes étaient incomplètes et périmées. Par exemple, près du tiers des installations incluses dans le plan annuel d'inspection national de l'exercice 2018-2019 étaient fermées, avaient déménagé, étaient

inscrites en double, ou n'étaient peut-être plus chargées du transport de marchandises dangereuses.

Autrement dit, au moment de notre audit, Transports Canada n'avait pas une idée précise de l'ensemble des sociétés réglementées ni de leur état de conformité. Comme le Comité le sait, la qualité des données est un thème commun à nos rapports d'audit de performance, et ce, à l'échelle du gouvernement. Il faut des données de bonne qualité pour prendre des décisions de bonne qualité.

Nous avons formulé cinq recommandations à l'intention de Transports Canada, et le ministère les a toutes acceptées. Dans ses réponses, le ministère a inclus des échéanciers précis.

En ce qui concerne les pipelines, nous avons constaté que, depuis 2015, la Régie de l'énergie du Canada avait donné suite en grande partie aux trois recommandations sur lesquelles nous avons fait un suivi, et qu'elle avait aussi amélioré sa surveillance des sociétés qui construisent et exploitent les pipelines. Par exemple...

La présidente: Monsieur Hayes, je suis vraiment désolée de vous interrompre, mais vous avez dépassé les cinq minutes. Pourriez-vous conclure? Les membres du Comité pourront peut-être reprendre là où vous avez terminé.

M. Andrew Hayes: Bien sûr. Merci, madame la présidente.

J'ajouterais en terminant que nous avons formulé des observations et avons recommandé à la Régie de l'énergie du Canada de mieux documenter ses analyses de la mesure dans laquelle les sociétés respectent les conditions d'approbation du pipeline, et elle a accepté notre recommandation.

Je termine ainsi ma déclaration d'ouverture. Nous serons heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, M. Hayes. Je sais que nous essayons de concentrer beaucoup d'information dans un court laps de temps.

Madame De Silva, c'est maintenant à votre tour pendant cinq minutes.

Mme Gitane De Silva (présidente-directrice générale, Régie de l'énergie du Canada): Merci, madame la présidente.

Bonjour et merci de nous avoir invitées à nous joindre à vous aujourd'hui.

Je m'appelle Gitane De Silva et je suis présidente-directrice générale de la Régie de l'énergie du Canada, ou REC. C'est un honneur de comparaître aujourd'hui au nom de l'organisation. Je suis accompagnée de Sandy Lapointe, première vice-présidente de la réglementation à la Régie.

Je tiens à souligner que je m'adresse à vous à partir des terres visées par le Traité no 7, dans le Sud de l'Alberta, qui font partie du territoire traditionnel de la Confédération des Pieds-Noirs, lequel compte les Premières Nations Siksika, Piikani et Kainai; la Première Nation Tsuut'ina; les nations des Stoney Nakoda, regroupant les Premières Nations Chiniki, Bears paw et Wesley.

La ville de Calgary est aussi la patrie de la nation métisse de l'Alberta, région III.

• (1115)

[Français]

La Régie de l'énergie du Canada est une nouvelle organisation qui adopte une approche moderne en matière de réglementation de l'énergie. Notre loi habilitante n'a été adoptée que l'an dernier. La Régie elle-même a été créée il y a environ 15 mois, remplaçant l'ancien Office national...

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée.

Madame la greffière, il semble que nous entendions l'anglais et l'interprétation en français en même temps. Les voix se chevauchent. J'utilise le canal de l'interprétation en anglais.

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Mme De Silva doit sans doute choisir le bon canal.

Mme Gitane De Silva: Oui, je viens de passer au canal français.

La présidente: Merci beaucoup, Mme De Silva. Vous pouvez poursuivre.

[Français]

Mme Gitane De Silva: Je vous remercie. Excusez-moi.

La Régie elle-même a été créée il y a environ 15 mois, remplaçant l'ancien Office national de l'énergie. Je suis nouvelle moi aussi. J'occupe ce poste depuis l'été dernier.

Mon travail consiste à diriger la Régie pour faire avancer son nouveau mandat et veiller à ce qu'elle s'acquitte de ses quatre responsabilités essentielles, qui sont les suivantes: la surveillance de la sécurité et de l'environnement, le processus décisionnel relatif aux projets énergétiques, l'information sur l'énergie et la mobilisation.

Je veille également à ce que la Régie réalise les quatre objectifs stratégiques prioritaires suivants: la réconciliation, l'innovation en matière de données et de technologie numérique, l'amélioration de la compétitivité du Canada à l'échelle mondiale et le resserrement des liens de confiance entre la Régie et les Canadiens.

[Traduction]

Le mandat de la Régie consiste à réglementer l'infrastructure afin d'assurer la livraison sécuritaire et efficace de l'énergie aux Canadiens et ailleurs dans le monde, protéger l'environnement, respecter les droits des peuples autochtones, et fournir des analyses et des informations pertinentes et opportunes sur l'énergie.

J'aimerais commencer en disant que la priorité absolue de la Régie est la sécurité. Notre engagement à assurer la sécurité des personnes est au coeur de notre identité et de notre travail. Comme bon nombre d'entre vous l'ont probablement entendu, un travailleur a perdu la vie tragiquement la semaine dernière à la suite d'un incident sur un chantier de Trans Mountain Pipeline, près d'Edmonton. Au nom de la Régie, j'offre mes plus sincères condoléances à la famille et à toutes les personnes touchées par cette tragédie. Il s'agit d'un événement extrêmement déchirant et nulle famille ne devrait avoir à vivre pareille épreuve.

J'aimerais faire part aux membres du Comité permanent des mesures prises par la Régie à la suite de cette tragédie. Les travaux sur le chantier ont été interrompus et deux spécialistes de la sécurité de la Régie ont immédiatement été dépêchés sur les lieux. Leur rôle a consisté à surveiller les enquêtes menées par la société et l'entrepreneur et à faire leur propre évaluation des risques et des non-conformités.

Vendredi dernier, la Régie a délivré une ordonnance d'inspecteur à Trans Mountain en ce qui a trait à l'incident. En tant qu'organisme de réglementation, la Régie partage avec les autorités provinciales la responsabilité de surveiller les mesures de santé et de sécurité au travail pour le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain. Les leçons apprises au terme de l'enquête serviront à prévenir d'autres tragédies.

[Français]

Passons maintenant à la publication du rapport d'audit de suivi sur le transport des marchandises dangereuses par le Bureau du vérificateur général du Canada. L'audit visait à déterminer dans quelle mesure la Régie et Transports Canada avaient donné suite aux recommandations formulées par le commissaire à l'environnement et au développement durable dans le rapport d'audit de 2015 portant sur le transport des marchandises dangereuses.

À titre d'organisme national de réglementation du secteur énergétique du Canada, la Régie se réjouit de cet audit, car elle vérifie si les systèmes mis en œuvre par l'Office national de l'énergie pour donner suite à l'audit de 2015 sont bien en place.

L'audit de 2015 a permis à l'organisation de cerner ce qui était important et d'améliorer son rendement.

[Traduction]

Je suis heureuse de constater que, dans l'ensemble, le Bureau du vérificateur général a établi que la Régie avait mis en œuvre en grande partie les recommandations du rapport d'audit et amélioré la surveillance des sociétés qui construisent et exploitent des pipelines. Il a tout particulièrement fait l'éloge du système ORCA que la Régie utilise pour suivre et documenter les activités de surveillance de la conformité. Il a aussi indiqué que la Régie avait amélioré ses contrôles en vue de vérifier si les sociétés prennent des mesures pour corriger les situations de non-conformité.

Le Bureau du vérificateur général a formulé une recommandation sur la façon de documenter l'analyse des documents soumis par les sociétés se rapportant aux conditions d'approbation. Il a fait la recommandation suivante: « La Régie de l'énergie du Canada devrait s'assurer de documenter ses analyses des documents soumis par les sociétés qui servent à déterminer dans quelle mesure les conditions d'approbation du pipeline ont été respectées ». La Régie est d'accord avec cette recommandation.

Elle s'emploie à donner suite à la constatation du Bureau du vérificateur général et à mettre en place une mesure corrective d'ici la fin de 2020. Elle veillera à ce que la documentation appropriée soit ajoutée en mettant à jour les lignes directrices à l'intention du personnel et les systèmes qu'elle utilise.

Je vous remercie de me donner l'occasion aujourd'hui de vous parler du travail de la Régie. Nous sommes déterminés à nous améliorer constamment. Nous accepterons toujours toute mesure, comme cet audit, qui nous aidera à devenir un meilleur organisme de réglementation.

Avant de conclure, j'aimerais remercier les employés de la Régie qui ont travaillé d'arrache-pied sur cet audit. Leur professionnalisme et leur passion sont grandement appréciés.

Je serai heureuse de répondre à vos questions.

Merci.

• (1120)

La présidente: Merci beaucoup, Mme De Silva.

Nous passons maintenant à M. Keenan pour votre déclaration liminaire de cinq minutes.

M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports): Bonjour. C'est un plaisir de vous revoir, madame la présidente.

Je vous remercie de l'invitation à comparaître devant le Comité permanent des comptes publics aujourd'hui.

Dans le cadre de la vérification du Programme de transport des marchandises dangereuses de Transports Canada, le commissaire à l'environnement et au développement durable a émis cinq recommandations.

J'aimerais tout d'abord remercier le commissaire par intérim et son équipe de leur examen rigoureux du programme. Nous prenons très au sérieux les conclusions et les recommandations de l'audit et nous avons commencé à les mettre en oeuvre.

Nous reconnaissons la valeur de cet audit qui nous aide à continuer d'améliorer la surveillance et le transport sécuritaire des marchandises dangereuses au Canada et à concrétiser notre mission d'être un régulateur de classe mondiale.

Tel que l'indique la vérification, Transports Canada a fait d'importants progrès dans la mise en oeuvre des recommandations précédentes du commissaire à l'environnement et au développement durable, notamment en mettant en oeuvre des accords avec toutes les provinces et un territoire afin de partager les données relatives au transport des marchandises dangereuses, étant donné qu'il s'agit d'un effort commun des gouvernements; en clarifiant les exigences relatives à l'examen et à l'approbation des plans d'intervention d'urgence, les PIU; et en adoptant un plan basé sur le risque afin de cibler les inspections.

[Français]

À la suite de la tragédie de Lac-Mégantic, Transports Canada a adopté une série de mesures immédiates et à plus long terme dans le but de renforcer la sécurité ferroviaire fédérale et le transport des marchandises dangereuses. Les mesures ont été prises dans le cadre des piliers suivants: la promotion d'un engagement ouvert et transparent du gouvernement ainsi que de la collectivité, l'amélioration de la collaboration internationale et le renforcement du régime de surveillance.

Transports Canada a également modifié la réglementation afin d'imposer des exigences plus strictes en matière d'immobilisation des trains sans surveillance et d'exiger que les compagnies ferroviaires transportant de grands volumes de marchandises dangereuses réduisent la vitesse de leurs trains.

En ce qui concerne la surveillance, le ministère a supervisé la mise en oeuvre d'un régime de surveillance plus solide au cours des dernières années. Le nombre d'inspecteurs chargés de la surveillance employés par le programme du transport des marchandises dangereuses a quadruplé, passant d'une trentaine à plus d'une centaine d'inspecteurs. Environ 5 900 inspections sont prévues en 2020, comparativement aux 2 300 inspections qui ont été effectuées en 2012.

[Traduction]

Bien que toutes ces mesures représentent un énorme progrès dans l'amélioration de la sécurité ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses, nous acceptons la conclusion du commissaire qu'il faut faire plus. Nous avons déjà mis en oeuvre des changements qui répondent à deux des cinq recommandations. Le premier concerne de nouvelles procédures et la formation de nos inspecteurs dans le but d'assurer le suivi des non-conformités par les entreprises qui ne respectent pas la réglementation. Le second concerne un processus de surveillance plus rigoureux afin de garantir que les installations ne fonctionnent pas avec des enregistrements pirés.

Nous nous penchons sur les trois autres recommandations et elles seront traitées au cours des deux prochaines années en procédant à des améliorations continues et à la mise en oeuvre d'un système national de surveillance fondé sur le risque; en affinant et en modernisant les efforts de collecte de données dans le but de mieux comprendre le taux national de conformité réglementaire et les risques émergents pour le transport des marchandises dangereuses; et en remédiant aux retards dans l'approbation finale des plans d'intervention d'urgence.

Madame la présidente, je dois dire que les progrès dans la mise en oeuvre de ces recommandations sont étroitement liés à la transformation organisationnelle en cours à Transports Canada, la grande priorité étant de faire passer nos processus de travail du papier au numérique, de transformer notre prestation des services et de moderniser la réglementation sur la sécurité et la surveillance.

Dans le cadre de nos programmes de surveillance de la sécurité, nous voulons que nos inspecteurs utilisent des outils et des plateformes numériques pour avoir des systèmes réactifs et fondés les risques, afin de nous doter de processus de surveillance communs et de faire un usage plus efficace des données et des capacités d'analyse pour gérer notre programme de surveillance. La transformation du programme TMD est un élément important de cette stratégie ministérielle globale. À titre d'exemple, nous modernisons nos systèmes d'information numérique afin de mieux saisir et d'analyser les données et d'effectuer une surveillance plus complète et fondée sur les risques des entreprises réglementées. Le nouveau système d'information des inspecteurs du TMD en est un exemple, et il est en cours d'essai. Nous prévoyons le déployer au printemps 2021. Ce système ne permettra pas de clôturer ou d'achever les inspections tant qu'il n'y aura pas eu confirmation du suivi.

En terminant, nous sommes déterminés à améliorer continuellement la prestation de notre programme pour veiller à ce que le transport des marchandises dangereuses dans tous les modes de transport se fasse de façon sécuritaire au Canada, et nous sommes très reconnaissants au commissaire de ses analyses, critiques et recommandations pour orienter nos efforts.

Mes collègues et moi attendons avec impatience vos questions et commentaires.

• (1125)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Keenan. C'est bon de vous revoir. Je suis heureuse que nous ayons eu l'occasion de travailler ensemble dans les différents postes que vous avez occupés.

Avant de passer aux questions, j'aimerais souhaiter la bienvenue à notre collègue, M. Bachrach, un député du NPD si je ne m'abuse. Son temps de parole sera partagé avec notre collègue, M. Green.

La première période de six minutes revient à M. Luc Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Tout d'abord, monsieur Hayes, je vous remercie de votre rapport qui met en lumière ce qui s'est passé à Transports Canada au cours des dernières années.

Je vous remercie beaucoup également, madame De Silva, de votre témoignage.

Monsieur Keenan, je vous remercie. Ce n'est pas la première fois que nous avons l'occasion de nous parler. Je tiens à souligner les progrès qui ont été réalisés par Transports Canada au cours des dernières années, concernant l'amélioration ferroviaire depuis la tragédie de Lac-Mégantic. Il y a eu beaucoup d'améliorations, mais vous me permettez de me concentrer sur ce qui peut être encore amélioré, monsieur Keenan. Je pense que c'est important.

Un rapport comme celui qui a été déposé par M. Hayes est inquiétant pour la population de la région de Lac-Mégantic. À cet égard, pour vous mettre en contexte, je vais lire deux extraits de la lettre de la mairesse de Lac-Mégantic qui a été publiée:

Au lendemain de la tragédie de Lac-Mégantic, les consciences se sont éveillées, les volontés politiques se sont élevées, des comités se sont mobilisés. Mais sept ans plus tard, sommes-nous collectivement en train d'oublier ce qui s'est passé cette nuit-là ?

Un peu plus loin, elle écrit:

Mais ma demande aujourd'hui, celle que je vous fais par devoir de mémoire, est de faire en sorte que chacun passe aux actes, et ce, rapidement. Ce n'est pas normal que, sept ans plus tard, des rapports soient aussi préoccupants. Je vous remercie de les prendre au sérieux.

Monsieur Keenan, j'ai vu dans vos réponses que vous aviez décidé d'agir, mais, ce qui inquiète beaucoup la population de Lac-Mégantic, c'est justement le temps de réponse dans le cadre de cette modification vers le numérique que vous êtes en train de faire. Aujourd'hui, comment pouvez-vous assurer aux gens de Lac-Mégantic que les mesures sont prises et que vous faites le plus vite possible? En ce moment, quand je regarde le rapport, je constate qu'il y a beaucoup de lacunes. On y voit que le ministère n'a pas fait le suivi des infractions relevées lors des inspections. Certaines lacunes soulevées en 2011 n'ont pas encore été corrigées.

Monsieur Keenan, en quelques mots, qu'est-ce que vous pouvez faire pour accélérer les choses? En effet, ce qu'on veut, c'est que cela aille encore plus vite.

• (1130)

[Traduction]

M. Michael Keenan: Merci beaucoup de poser la question.

La tragédie du Lac-Mégantic date déjà de quelques années, mais elle est encore bien présente dans l'esprit des citoyens qui ont souffert au sein de la communauté, mais aussi du pays tout entier. Nous poursuivons nos efforts pour améliorer notre programme sur les marchandises dangereuses et la sécurité ferroviaire afin qu'une telle tragédie ne se reproduise plus jamais.

[Français]

Je comprends tout à fait les préoccupations de la mairesse de Lac-Mégantic.

[Traduction]

Je peux vous dire que nous travaillons sur de nombreux fronts pour continuer d'améliorer de façon marquée la rigueur du programme sur les marchandises dangereuses et celui sur la sécurité routière.

Transports Canada a, en particulier, mis en place une série de mesures d'application vigoureuses dans la subdivision Sherbrooke au cours des deux dernières années pour remédier à divers problèmes relevés dans le cadre des activités du CMQ.

[Français]

M. Luc Berthold: Monsieur Keenan, je comprends, il y a toujours une question de délais. Cependant, les gens de Lac-Mégantic sont inquiets; il est arrivé plusieurs choses.

Au cours des dernières années, Transports Canada s'est engagé à corriger les lacunes, mais, à chaque rapport, on constate qu'on revient encore en arrière. Dans son rapport, le commissaire à l'environnement et au développement durable dit ceci:

1.30 Nous avons constaté que pour 18 des 60 infractions relevées (30 %), Transports Canada n'avait pas vérifié si les sociétés avaient pris des mesures pour corriger [...]

- n'avait pas d'élément prouvant que l'infraction avait été corrigée, et n'avait pas fait de suivi auprès des sociétés pour obtenir les preuves nécessaires;

C'est très inquiétant de lire cela, quand on a vécu et traversé une tragédie comme celle de Lac-Mégantic.

En 2009, j'ai envoyé une lettre au ministre Garneau pour lui demander qu'on cesse de transporter des matières dangereuses sur les rails à Lac-Mégantic parce qu'ils étaient dans un état lamentable. Malheureusement, je n'ai même pas eu d'accusé de réception, ni de Transports Canada ni du cabinet du ministre. On sait que ces rails n'ont pas été construits pour que des trains y roulent à une si basse vitesse.

Les gens sont toujours inquiets, monsieur Keenan. Quel suivi faites-vous dans ce dossier? Je pourrais demander à Mme Crandall de vous transmettre les photos que j'ai reçues ce matin sur l'état actuel des rails. Il serait bien qu'on les fasse parvenir aussi à tous les membres du Comité. Malgré les réparations du Canadien Pacifique, il y a encore des problèmes de sécurité à Lac-Mégantic.

Monsieur Keenan, vous avez établi des échéances jusqu'en 2021. Honnêtement, avec le personnel dont vous disposez, je me demande comme vous allez pouvoir accélérer les choses, afin que le prochain rapport d'un commissaire, quel qu'il soit, ne soit pas aussi dévastateur. Malgré les progrès, il reste malheureusement de grandes lacunes.

[Traduction]

M. Michael Keenan: Madame la présidente, le député parle de questions très importantes concernant la sécurité ferroviaire. Je peux vous confirmer qu'au cours des dernières années, nous avons pris des mesures imposantes pour améliorer la surveillance. Nous avons, par exemple, multiplié par quatre le nombre d'inspections.

Le député a mentionné à juste titre que nous effectuons un suivi de la majorité des inspections, mais pas de toutes, et c'est pourquoi nous mettons en place un système numérique pour gérer les inspections qui obligera nos inspecteurs à effectuer un suivi de chacune d'elles. Ce système sera en place au printemps 2021.

Là où nous avons la possibilité...

La présidente: Monsieur Keenan, je suis désolée, mais le temps est écoulé. Nous pourrions peut-être revenir à ces questions un peu plus tard.

Je cède maintenant la parole à M. Longfield pendant six minutes.

M. Lloyd Longfield: Encore une fois, merci à tous les témoins pour les exposés qu'ils nous ont présentés aujourd'hui. Je vais enchaîner sur la question des données avec M. Keenan. J'avais une question à ce sujet.

Je m'intéresse d'abord à la portée de l'audit.

Monsieur Hayes, j'ai trouvé très intéressant de lire dans l'audit que votre plan d'audit comptait des objectifs de développement durable, en particulier la cible 3.9, soit: « D'ici à 2030, réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses et à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol. »

Nous appuyons-nous habituellement sur les objectifs de développement durable des Nations unies dans le cadre de nos plans d'audit?

• (1135)

M. Andrew Hayes: Merci.

Oui, le Bureau du vérificateur général utilise et intègre les cibles et objectifs de développement durable dans ses audits de performance en général. Vous pouvez vous attendre à les voir fréquemment ou régulièrement dans les rapports d'audit du commissaire et de la vérificatrice générale.

M. Lloyd Longfield: Fantastique. Merci.

Ma question s'adresse à Mme De Silva. Il est intéressant d'avoir un nouvel organisme qui, comparativement à l'ancien office de l'énergie, a une portée élargie, qui englobe la réconciliation avec les Autochtones. Je me demande comment votre organisme pourra utiliser la gouvernance autochtone pour respecter les exigences réglementaires en matière de transport des marchandises dangereuses dans les communautés autochtones.

Mme Gitane De Silva: Nous avons récemment annoncé la création, en août dernier, d'un comité consultatif autochtone, composé de neuf membres représentant les nations et communautés autochtones de tout le Canada. Nous avons un membre de chaque organisation autochtone nationale, ainsi que six autres membres qui occupent des postes de leadership dans leurs communautés. Les points de vue sont vraiment diversifiés.

Leur travail consiste à formuler des avis stratégiques à notre conseil d'administration sur une gamme de sujets. Il peut s'agir d'avis sur des questions comme la surveillance autochtone et la façon de mieux intégrer les peuples autochtones dans les activités de surveillance et de contrôle dans le cadre du processus réglementaire complet ou des questions plus précises comme le rehaussement des compétences culturelles du personnel au sein de cet organisme.

Nous cherchons toujours des occasions de faire mieux entendre cette voix. La réconciliation est une de nos priorités et nous y sommes très attachés. Notre conseil consultatif autochtone nous aidera à la concrétiser.

M. Lloyd Longfield: Comment ce travail se traduit-il dans le contexte de ministères comme Transports Canada, qui doit alors modifier certaines de ses normes et opérations? Devrait-on le soumettre à un audit?

La question s'adresse à Mme De Silva, mais c'est en fait une question conjointe, monsieur Keenan. Peut-être que Mme De Silva pourrait commencer par nous dire comment vous communiquez et, ensuite, M. Keenan pourrait nous dire comment vous intégrez le concept dans vos opérations.

Mme Gitane De Silva: Il est clair que nous échangeons les leçons apprises des collègues au gouvernement fédéral et que nous continuerons. Il existe divers forums pour ce faire.

Nous ne sommes pas directement responsables des normes du transport des marchandises par rail que suivrait Transports Canada, alors je vais laisser M. Keenan répondre à cette partie de la question.

M. Lloyd Longfield: Monsieur Keenan, d'une manière générale, vous pourriez peut-être intégrer les modifications réglementaires provenant de la nouvelle Régie canadienne de l'énergie qui tiennent compte des objectifs des Nations unies. Comment Transports Canada travaille-t-il avec les champs d'application plus larges auxquels nous nous conformons maintenant?

M. Michael Keenan: C'est une excellente question. En général, il y a probablement trois voies pour intégrer les normes internationales dans notre programme sur les marchandises dangereuses, que ces normes soient fondées sur les objectifs de développement durable des Nations unies ou.... Les Nations unies disposent d'un système, par exemple, pour classer les marchandises dangereuses et leur traitement. Nous l'intégrons. L'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale, a des normes pour les marchandises dangereuses à bord des avions. Un bon exemple est la liste des piles, et nous avons un tout nouvel ensemble de normes à cet égard.

Nous intégrons un grand nombre de ces normes issues directement d'organismes internationaux. Nous travaillons également avec la Régie canadienne de l'énergie, parce qu'il y a beaucoup de choses, par exemple, sur les expéditions de pétrole par pétroliers, comme un projet qui a un pipeline dans un réservoir, donc il y a une approche intégrée là aussi.

M. Lloyd Longfield: Je regarde votre budget qui est passé de 13,9 millions de dollars en 2011-2012, et qui s'est élevé à 36,2 millions de dollars pendant l'exercice 2018-2019, de sorte que le gouvernement du Canada augmente ses ressources. Vous avez parlé d'une augmentation des audits et du personnel, mais vous avez également évoqué les frais liés au numérique. Dans le cadre de l'audit, des jalons ont été posés pour cet automne. Il semble que ceux-ci soient repoussés au printemps 2021. Les données, c'est tout.

Pourriez-vous commenter la manière dont ces ressources, qui vous ont été données par le gouvernement, sont destinées à l'amélioration des données?

• (1140)

M. Michael Keenan: Je vais faire un commentaire général et j'inviterai peut-être mon collègue, M. Turcotte, à donner une réponse complémentaire.

C'est exactement ce que nous faisons. Nous construisons un système dans lequel les inspecteurs utilisent des appareils portables pour saisir directement les données. Nous mettons en place des bases de données numériques plus sophistiquées pour échapper aux problèmes que le commissaire à l'environnement et au développement durable a constatés en ce qui concerne la qualité de certaines données. S'il y avait trois infractions au titre du même article du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, elles ne seraient signalées qu'une seule fois.

Nous nous efforçons de remédier à tout cela afin d'obtenir un cycle continu de meilleures données, à la fois de nos inspections et d'autres sources, afin d'avoir un plan d'inspection fondé sur les risques. Nous aurions alors une saisie sans heurts des données provenant des inspecteurs de première ligne. L'autre partie de l'équation est que nous avons plus que triplé le nombre d'inspecteurs de première ligne par rapport à ce que le transport de marchandises dangereuses justifie. Nous avons plus de données, de meilleures données et un meilleur plan.

La présidente: Monsieur Longfield, votre temps est écoulé.

Nous allons maintenant passer à M. Blanchette-Joncas.

[Français]

M. Maxime Blanchette-Joncas (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, BQ): Bonjour, monsieur Hayes, monsieur Keenan et madame De Silva. Je vous remercie de vos présentations, qui étaient très intéressantes.

Je suis d'accord sur ce qu'a dit mon collègue M. Berthold. Nous connaissons tous la tragédie de Lac-Mégantic survenue il y a sept ans. Elle a laissé des traces très douloureuses dans l'ensemble de la population. Il est important d'explorer les pistes de solutions et les choses à améliorer pour éviter que ce genre de tragédie se reproduise.

Ma première question s'adresse au commissaire à l'environnement et au développement durable, M. Hayes.

Je consultais votre rapport. À la lumière de ce que nous pouvons voir sur les inspections ferroviaires, est-il possible d'exiger des mesures coercitives de la part des inspecteurs en sécurité ferroviaire? Les normes de Transports Canada ne sont pas nécessairement suffisantes. En tant qu'agent du Parlement, pouvez-vous ordonner des réformes en ce sens?

M. Andrew Hayes: Je vous remercie.

Je n'ai pas de pouvoir dans ce domaine. C'est une question de politiques que le ministère ou le Parlement, peut-être, pourraient régler.

M. Maxime Blanchette-Joncas: Je vous remercie.

En ce qui concerne Transports Canada, on nous disait que le nombre d'inspecteurs ferroviaires avait augmenté, mais cela ne semble pas suffisant.

Avez-vous plus d'information là-dessus? Un plan d'action a-t-il été dévoilé?

M. Andrew Hayes: Est-ce que cette question s'adresse à moi ou à sous-ministre?

M. Maxime Blanchette-Joncas: De votre côté, au Commissariat, y a-t-il eu des choses à ce sujet?

M. Andrew Hayes: Si j'ai bien compris, on a vu que le ministère avait augmenté le nombre de ses employés et ses ressources pour régler les problèmes relevés en 2011.

De notre côté, dans le présent rapport, nous avons formulé des recommandations similaires. Les problèmes existent encore, et je pense que le ministère pourrait y répondre avec un plan d'action.

M. Maxime Blanchette-Joncas: D'accord. Je vous remercie, monsieur Hayes.

Monsieur Keenan, à la page 4 de votre rapport, il est indiqué, en ce qui concerne la surveillance effectuée par Transports Canada,

que le nombre d'inspecteurs chargés de la surveillance employés par le programme du transport de marchandises dangereuses avait quadruplé, passant de 30 à plus de 127.

De quelle année s'agit-il, monsieur Keenan? On ne mentionne pas de date à ce sujet.

[Traduction]

M. Michael Keenan: Ils ont quadruplé de 2012 à 2020. Nous sommes passés de 30 à 130 inspecteurs dans le cadre du Programme de transport des marchandises dangereuses, qui couvre tous les modes de transport inspectés par le gouvernement fédéral. En ce qui concerne la sécurité ferroviaire, nous sommes passés de 107 à 152 inspecteurs au cours de cette période.

Outre l'augmentation du nombre d'inspecteurs et d'inspections, nous avons utilisé les données pour élaborer des plans d'inspection fondés sur les risques afin de mieux cibler ces inspections. Conformément aux recommandations du commissaire à l'environnement et au développement durable, nous nous efforçons d'améliorer la qualité des données dans ce ciblage.

• (1145)

[Français]

M. Maxime Blanchette-Joncas: Je veux m'assurer de bien comprendre, monsieur Keenan. Est-ce que ce sont des inspecteurs spécifiquement affectés au programme du transport de marchandises dangereuses?

J'ai ici un article de l'Agence QMI datant de juillet 2013, à la suite à la tragédie de Lac-Mégantic. À ce moment-là, Transports Canada mentionnait qu'il disposait de 101 inspecteurs ferroviaires et que c'était un nombre constant depuis les six dernières années.

Or, selon vous, le nombre d'inspecteurs a augmenté de 30 à 130 entre 2012 et 2020. Il aurait donc quadruplé. J'essaie de comprendre cela, car, si je fais le calcul, entre 2013 et 2020, l'augmentation n'aurait été, en moyenne, que de quatre inspecteurs par année.

[Traduction]

M. Michael Keenan: C'est une très bonne question. Je vous remercie de me donner l'occasion de donner des précisions sur ce point.

À Transports Canada, il existe deux grands programmes d'inspection différents: celui du transport des marchandises dangereuses, qui comprend le transport ferroviaire, mais aussi les transports maritime et aérien et, par l'intermédiaire des autorités provinciales, le transport routier, et qui met en œuvre la Loi sur le transport des marchandises dangereuses; et nous avons un programme distinct d'inspecteurs de la sécurité ferroviaire qui mettent en œuvre la Loi sur la sécurité ferroviaire.

En ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses, le nombre d'inspecteurs est passé de 30 à 130; leur nombre a donc plus que quadruplé.

Je pense que la statistique à laquelle vous faites allusion concerne probablement les inspecteurs de la sécurité ferroviaire. Dans les statistiques que j'examine, ce nombre est passé de 107 en 2012 à 152.

Le nombre d'inspecteurs de la sécurité ferroviaire a augmenté d'environ 50 % et le nombre d'inspecteurs des marchandises dangereuses a connu une hausse de plus de 300 %.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Keenan.

Je crois que le temps de M. Blanchette-Joncas est écoulé.

Nous allons maintenant passer à M. Green pour six minutes.

M. Matthew Green (Hamilton-Centre, NPD): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je suis très fier d'accueillir au sein de notre comité Taylor Bachrach, député néo-démocrate de Skeena—Bulkley Valley, qui prendra cette première section.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous. Je vous prierais d'adresser vos questions par l'intermédiaire de la présidence.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur Green, et merci à vous, madame la présidente.

J'ai beaucoup apprécié les exposés de nos témoins et je tiens à les remercier d'être ici aujourd'hui.

En guise d'introduction, la région que je représente, Skeena—Bulkley Valley, comprend environ le quart nord-ouest de la Colombie-Britannique. Elle englobe la ligne principale du service ferroviaire du CN, qui traverse un certain nombre de collectivités, notamment des localités comme Fraser Lake, Burns Lake, Houston, Smithers, Hazelton, Terrace et Prince Rupert. Un grand volume de marchandises dangereuses est transporté le long de cette ligne principale, et plusieurs projets l'augmenteraient. Cette situation fait du rapport dont nous avons entendu parler aujourd'hui un sujet de grande préoccupation pour les habitants de la circonscription que je représente.

Le projet Alta Gas est un terminal propanier à Prince Rupert, qui est actuellement desservi par 60 voitures par jour. Le terminal de Pembina est sur le point d'être ouvert et permettra d'acheminer 28 voitures supplémentaires par jour. Quant à lui, le projet Vopak, qui est en cours d'évaluation, entraînera la circulation de pas moins de 240 voitures ferroviaires par jour.

De nombreuses collectivités situées le long de la ligne principale du CN sont protégées par des services de pompiers volontaires, et leurs maires ont exprimé au fil des ans de vives inquiétudes quant au transport de marchandises dangereuses et à leur capacité à répondre aux situations d'urgence.

Je suis en train de lire ce rapport. Je vais lire quelques passages qui sont ressortis pour moi de l'exposé de M. Hayes:

Nous avons constaté que le ministère n'avait toujours pas fait de suivi pour confirmer que les sociétés avaient pris des mesures en vue de corriger les infractions notées lors des inspections. Par exemple, le ministère n'avait pas vérifié si les sociétés avaient pris des mesures pour corriger les écarts de conformité dans 30 % des infractions que nous avons examinées.

De plus:

Autrement dit, au moment de notre audit, Transports Canada n'avait pas une idée précise de l'ensemble des sociétés réglementées ni de leur état de conformité.

Cette situation est hautement préoccupante pour les habitants de notre région.

Ma question s'adresse à M. Keenan. Vous avez mentionné que vous envisagiez de remédier à ces lacunes au cours des deux prochaines années. Je me demande ce que vous diriez aux maires, aux services de pompiers volontaires et à leurs chefs, et surtout aux résidents qui vivent le long de cette ligne de chemin de fer dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique. Devraient-ils attendre deux ans pour que ces lacunes soient comblées?

• (1150)

M. Michael Keenan: C'est une excellente question.

Madame la présidente, comme le député l'a indiqué, c'est une ligne de chemin de fer très fréquentée qui traverse ces collectivités. La réponse est non, ils ne devraient pas avoir à attendre deux ans. Ces deux ans représentent le délai dans lequel nous pensons avoir terminé la mise en œuvre complète des cinq recommandations.

En ce qui concerne la question soulevée par le député concernant le suivi de la conformité à la majorité, mais pas à la totalité, de nos conclusions concernant les infractions et les problèmes, permettez-moi de dire que nous avançons maintenant. Le commissaire à l'environnement et au développement durable a noté un taux de 30 % de non-suivi; nous avons fait baisser ce chiffre depuis ce constat. Nous pensons que nous sommes presque à zéro et nous sommes en train de mettre en place un outil pour les inspecteurs au début de 2021 qui exigera qu'il soit à zéro, parce qu'ils ne pourront pas fermer un dossier tant qu'ils n'auront pas vérifié qu'il y a un suivi complet de la conformité.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Keenan.

Si je comprends bien, ces lacunes ont été relevées dès 2011, et il a fallu jusqu'à présent pour en arriver à ce que certaines d'entre elles soient corrigées, mais pas encore toutes.

Je me demande pourquoi il a fallu tant de temps, alors que les collectivités s'expriment depuis toutes ces années sur la sécurité ferroviaire et les risques liés aux marchandises dangereuses, et pourtant nous avons ce rapport très récent qui montre des lacunes importantes dans 30 % des cas d'infractions.

M. Michael Keenan: À cet égard, si vous revenez à l'audit réalisé en 2011 par le commissaire à l'environnement et au développement durable, il a relevé un certain nombre de problèmes majeurs, que Transports Canada a tous résolus. Nous avons apporté des améliorations spectaculaires au Programme de transport des marchandises dangereuses depuis lors.

Par exemple, à l'époque, nous n'avions pas vraiment de plan d'inspection et nous n'avions que 30 inspecteurs. Nous avons élaboré un plan d'inspection fondé sur les risques. Nous ciblons les inspections là où il y a un risque, et nous effectuons presque le triple des inspections. Nous avons apporté des améliorations spectaculaires année après année depuis l'audit. Il y a certains domaines dans lesquels nous avons encore du travail à faire.

Nous avons donc augmenté le nombre d'inspections et nous nous sommes dotés d'un plan d'inspection. Nous n'assurons pas un suivi à 100 % des inspections et nous prenons actuellement des mesures pour y parvenir.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Keenan.

Au fil des ans, en ma qualité de maire de Smithers, j'ai rencontré à plusieurs reprises des représentants du CN et du gouvernement fédéral. Ils nous ont toujours assuré que les plans d'intervention en cas d'incendie industriel majeur le long de la voie ferrée étaient en toute épreuve. Il s'agissait d'excellents plans qui allaient protéger les collectivités, mais nous constatons dans ce rapport que le ministère n'avait pas donné son approbation finale à de nombreux plans d'intervention d'urgence.

Pourquoi? Pourquoi ces plans ont-ils languï sous forme de projet pendant tant d'années?

La présidente: Il reste seulement du temps pour une très courte réponse, monsieur Keenan.

M. Michael Keenan: Bien sûr, je serai bref, madame la présidente.

Le rapport note à juste titre que nous avons dû renouveler les plans intérimaires. Il y a deux raisons à cela. La première est qu'un certain nombre d'entre eux n'avaient pas encore défini de manière définitive la norme de lutte contre les incendies de liquides inflammables. Nous sommes en train de les terminer. Ensuite, un certain nombre d'entre eux nécessitaient une inspection physique.

Nous avons un important arriéré de plans intérimaires qui n'avaient pas été finalisés. Nous nous efforçons de réduire cet arriéré. Nous sommes en voie de le réduire à zéro.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Keenan.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, madame la présidente.

La présidente: Nous allons maintenant passer à notre deuxième série de questions, en commençant par M. Lawrence pour cinq minutes.

M. Philip Lawrence (Northumberland—Peterborough-Sud, PCC): Je vous remercie, madame la présidente.

Je voudrais profiter de cette occasion pour présenter une motion. J'espère que nous l'appuierons à l'unanimité.

Elle ne fait que rappeler ce que la vérificatrice générale avait demandé dans son témoignage. Je vais lire la motion pour le compte rendu.

[Français]

Que le Comité permanent des comptes publics demande au gouvernement de fournir à la vérificatrice générale les 31 millions de dollars qu'elle a demandés et dont elle a besoin pour atteindre les objectifs du Bureau du vérificateur général, et que le Comité en fasse rapport à la Chambre.

● (1155)

[Traduction]

Je pense que cette motion devrait bénéficier d'un soutien unanime, car elle ne fait qu'officialiser la demande de la vérificatrice générale.

Elle a dit dans son témoignage que, en fait, le gouvernement laissait présager qu'il allait lui fournir ces informations. Comme tous les membres du Comité le savent bien sûr, le travail de la vérificatrice générale est extrêmement important. Si son bureau n'est pas correctement financé, nous ne pourrions pas obtenir des renseignements importants qui permettraient au gouvernement, et en fait à tous les parlementaires, de prendre de meilleures décisions, car les bonnes décisions sont fondées sur de bons renseignements.

Je me réjouis à la perspective de recevoir vos questions et commentaires sur ma motion. J'espère obtenir le soutien unanime du Comité.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

Nous pouvons proposer un débat sur cette motion. Elle a été distribuée à tous les membres dans les deux langues officielles en respectant le délai de préavis.

Monsieur Lawrence, je tiens à confirmer que vous souhaitez passer au débat plutôt que d'attendre que cette question soit traitée dans le cadre des affaires du Comité.

M. Philip Lawrence: Oui, je vous remercie. Je voudrais passer au débat.

La présidente: Merci beaucoup.

Je vois que M. Longfield souhaite intervenir au sujet de la motion.

M. Lloyd Longfield: C'est une bonne motion. Je veux discuter plus longuement avec les témoins qui se sont préparés à être ici aujourd'hui concernant les détails des 31 millions de dollars et le délai qui a été dépassé.

Elle nous a indiqué que les discussions étaient très positives et se déroulaient bien avec le gouvernement. Nous aimerions donc soutenir la vérificatrice générale et nous assurer qu'elle dispose des ressources nécessaires pour effectuer le travail d'audit avec son ministère.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Longfield.

Monsieur Sorbara, vous avez la parole.

M. Francesco Sorbara (Vaughan—Woodbridge, Lib.): Merci beaucoup.

Bonjour à tous. Bien sûr, monsieur Lawrence, c'est toujours un plaisir de vous voir, cher collègue.

Si nous sommes d'accord, je voudrais une dérogation pour passer au vote sur la motion de M. Lawrence.

La présidente: Merci beaucoup.

Est-ce une motion de dérogation?

M. Francesco Sorbara: Oui, c'en est une.

La présidente: Merci beaucoup.

Je dois admettre que j'apprends au fur et à mesure que nous avançons dans cette procédure.

Madame la greffière, si nous avons demandé une dérogation, je suppose que nous passons directement au vote sur la motion qui a été présentée.

La greffière: Oui, s'il n'y a pas d'autres interventions.

La présidente: Je vois que M. Berthold a levé la main.

[Français]

M. Luc Berthold: Je vous remercie, madame la présidente.

Je suis d'accord pour que nous passions immédiatement au vote. Normalement, nous devrions nous prononcer d'abord sur la proposition de M. Sorbara et, ensuite, sur celle-ci.

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Berthold.

Oui, monsieur Blois.

M. Kody Blois (Kings—Hants, Lib.): Je serai très bref, madame la présidente.

Je tiens à réitérer les propos d'autres membres, c'est-à-dire que j'appuie la motion.

Je crois qu'il est important que la vérificatrice générale dispose des ressources dont elle a besoin, surtout compte tenu de l'ampleur des dépenses au titre des programmes dans le contexte de la COVID-19.

Je tiens simplement à le préciser.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Blois.

Madame la greffière, puisque nous sommes dans un environnement virtuel, pourriez-vous nous préciser de quelle façon mettre cette motion aux voix s'il vous plaît?

La greffière: Il semble y avoir consensus sur l'adoption de la motion.

Si tel est le cas, nous pouvons procéder par consensus. Sinon, il doit y avoir un vote par appel nominal.

La présidente: Je suis d'accord avec vous, madame la greffière.

Je crois que tout le monde a donné son aval pour adopter la motion.

(La motion est adoptée.)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Lawrence, je ne suis pas certaine qu'il vous reste du temps.

Madame la greffière, reste-t-il encore du temps ou avons-nous épuisé les six minutes?

• (1200)

La greffière: Le temps est écoulé.

La présidente: Merci beaucoup. C'est ce que je pensais.

Passons à M. Fergus et reprenons les questions aux témoins.

Monsieur Fergus, vous avez la parole pendant cinq minutes.

[Français]

M. Greg Fergus (Hull—Aylmer, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

M. Luc Berthold: Madame la présidente, j'invoque Règlement.

Depuis le dépôt de la motion, Mme la greffière a-t-elle continué de compter le temps de M. Lawrence? Il me semble que M. Lawrence n'a pas utilisé ses cinq minutes pour présenter sa motion. Il devrait donc normalement lui rester un peu de temps pour discuter.

La greffière: J'avais mis le chronomètre à cinq minutes quand il a commencé et il a sonné pendant le débat.

M. Luc Berthold: Oui, mais le débat ne fait pas partie du temps de parole. Habituellement, nous devons arrêter le chronomètre.

La greffière: Non, pas dans le cas d'une motion. Il a pris son temps pour déposer sa motion. Il a donc écoulé tout le temps dont il disposait pour discuter de la motion.

M. Luc Berthold: Je vous remercie. Je ne mettrai pas cette décision en doute, mais je suis persuadé que le temps de débat ne doit pas compter dans le temps attribué à un député.

[Traduction]

La présidente: Madame la greffière, pouvez-vous confirmer le temps qu'a pris M. Lawrence pour déposer et expliquer sa motion avant que nous en discutons?

La greffière: Je peux seulement vous dire que le tout a duré plus de cinq minutes, car j'ai réglé le chronomètre à cinq minutes au début de l'intervention et tout le temps s'est écoulé. L'alarme a sonné pendant les discussions. C'était probablement moins d'une minute après l'intervention.

Évidemment, c'est à la discrétion de la présidente d'accorder plus de temps à M. Lawrence. Habituellement, la seule chose qui stoppe le temps accordé à un membre est un rappel au Règlement comme celui-ci. J'ai arrêté le chronomètre quand M. Berthold a commencé à parler. Toutefois, le Comité peut, à sa discrétion, accorder plus de temps à M. Lawrence.

La présidente: Merci beaucoup, madame la greffière. J'apprécie votre explication sur la façon dont nous devrions procéder.

Monsieur Berthold, en réponse à votre rappel au Règlement et en tenant compte du fait que la majeure partie du temps de M. Lawrence a été consacrée à sa lecture de la motion et à l'exposition de la logique sous-jacente avant le début des discussions, je suis prête à accorder une minute et demie à M. Lawrence pour qu'il puisse poser d'autres questions.

M. Philip Lawrence: Merci, madame la présidente.

Non pas que je veuille compliquer davantage les choses, mais pourrais-je céder mon temps à M. Webber?

La présidente: Oui. Ce temps vous appartient et vous pouvez le partager avec qui vous voulez.

M. Philip Lawrence: Vous n'en voulez pas, monsieur Webber?

Dans ce cas, ma question sera assez brève. J'ai seulement quelques préoccupations par rapport à ce qui s'est passé avec Trans Mountain et le décès qui y est associé, et je me demande si Mme De Silva, notre témoin, pourrait nous fournir d'autres renseignements là-dessus. Évidemment, elle a déclaré que, en se fondant sur ce qu'en disent les médias, il semble y avoir des signes d'infraction.

Peut-elle nous fournir d'autres détails là-dessus à ce point-ci?

La présidente: Madame De Silva, je vous en prie.

Mme Gitane De Silva: Désolée, mon micro n'était pas activé.

Merci beaucoup pour votre question.

Bien sûr, la Régie canadienne de l'énergie s'attend à ce que les entreprises réglementées ne connaissent aucun incident et, comme je l'ai déjà dit, la sécurité est vraiment au cœur de tout ce que nous faisons. Immédiatement après cette tragédie, nous avons dépêché sur les lieux deux spécialistes de la sécurité, puis, dans la foulée de leur évaluation, nous avons délivré une ordonnance d'inspecteur qui exige que Trans Mountain remédie à diverses non-conformités.

J'aimerais céder la parole à ma collègue, Sandy Lapointe, qui dirige nos services de réglementation et qui pourra vous donner plus de détails sur le contenu de l'ordonnance d'inspecteur.

Mme Sandy Lapointe (première vice-présidente, Réglementation, Régie canadienne de l'énergie): Merci.

Du point de vue du décès, l'Alberta Occupational Health and Safety se charge du dossier. Nous supervisons l'entreprise réglementée, c'est-à-dire Trans Mountain, et l'ordonnance a été délivrée à Trans Mountain, à qui ses entrepreneurs doivent répondre de leur conduite et de leur respect des exigences.

L'ordonnance porte sur la pleine résolution des problèmes immédiats et l'élimination immédiate de tout danger lié aux caissons de tranchée utilisés dans le cas présent. Elle porte également sur d'éventuels problèmes systémiques, donc elle traite à la fois de problèmes directs et systémiques.

• (1205)

La présidente: Merci beaucoup, madame Lapointe.

La parole est maintenant à M. Fergus pendant cinq minutes.

[Français]

M. Greg Fergus: Madame la présidente, j'aimerais poser une question très brève à MM. Keenan et Hayes. Ensuite, je vais céder la parole à mon collègue de la Nouvelle-Écosse, M. Blois.

J'ai eu le privilège de visiter la ville de Lac-Mégantic en compagnie de M. Berthold — c'est dans sa circonscription —, après que nre gouvernement ait pris le pouvoir en 2015. Nous avons visité le site et parlé aux gens, qui ont été vraiment affectés par cette tragédie. Je sais que ce dossier est très important, non seulement pour les gens de Lac-Mégantic, mais pour tous les Québécois et tous les Canadiens.

Monsieur Keenan, au huitième point de son témoignage, le commissaire disait que le ministère n'avait pas vérifié si les sociétés avaient pris des mesures pour corriger les écarts de conformité dans 30 % des infractions qui avaient été examinées. J'imagine que son bureau n'a pas examiné toutes les infractions. Vous avez parlé des mesures que vous avez prises pour rectifier la situation.

Si le vérificateur se présentait à votre ministère aujourd'hui, pourrait-il constater que ce taux de 30 % a été réduit de beaucoup?

[Traduction]

M. Michael Keenan: Je ne peux qu'être d'accord avec vous et le ministre de la région quant à l'impact de la tragédie de Lac-Mégantic et ses ravages.

En ce qui a trait à cette question, vous avez tout à fait raison: la commissaire à l'environnement et au développement durable a bien parlé d'un taux de 30 %. C'est trop élevé. Si elle faisait une vérification aujourd'hui, elle constaterait que le taux est bien inférieur à 30 %. Il n'est pas encore de zéro, mais nous nous approchons de zéro. D'ici le début de 2021, nous aurons un système en place qui exige que le taux soit toujours de zéro.

J'ajouterais un point sur ces efforts, car vous parlez de la nécessité d'accroître et d'accélérer nos progrès autant que possible. Le retrait progressif des wagons de mauvaise qualité au profit de wagons-citernes pour le transport sécuritaire des marchandises dangereuses est un secteur où nous avons réussi à progresser plus rapidement. En 2014, nous avons retiré progressivement les wagons-citernes DOT-111 et dispositions d'un calendrier de retrait progressif visant l'introduction de wagons-citernes respectant la norme de sécurité la plus stricte, soit les TC-117. Ce calendrier a été accéléré à trois occasions au fil des ans. Certains des wagons-citernes de qualité moyenne ou intermédiaire qui devaient circuler sur les voies ferrées jusqu'en 2025 ne sont déjà plus en service au Canada.

[Français]

M. Greg Fergus: Je vous remercie.

Madame la présidente, je cède la parole à M. Blois.

[Traduction]

M. Kody Blois: Merci, monsieur Fergus et madame la présidente.

J'ai une question pour Mme De Silva, mais je m'adresserais aussi à M. Keenan qui pourra peut-être me répondre dans ses observations à un autre moment. De quelle façon obtenez-vous les données

et les renseignements sur la conformité des entreprises, et Transports Canada dispose-t-il de suffisamment de ressources dans les régions? S'agit-il d'avoir assez de personnel sur le terrain? Vous pouvez me répondre à un autre moment.

Madame De Silva, dans votre déclaration, vous avez dit que l'une des priorités de la Régie canadienne de l'énergie est d'être compétitive à l'échelle mondiale. Je présume que vous marchez en quelque sorte sur la corde raide, puisque vous devez à la fois susciter la certitude dont les entreprises ont besoin pour investir ici et, bien sûr, ne faire aucun compromis en matière de sécurité, mais plutôt veiller à la limpidité de notre système réglementaire. À votre avis, de quelle façon pouvons-nous créer cette compétitivité à l'échelle mondiale qui nous permettrait d'attirer des investissements au Canada?

• (1210)

Mme Gitane De Silva: C'est exact. Notre législation stipule explicitement que nous avons l'obligation d'accroître notre compétitivité à l'échelle mondiale.

Accroître la transparence et la prévisibilité de nos différents processus est une des mesures que nous prenons à cet effet. Rendre plus de renseignements accessibles en ligne est un exemple. Nous nous sommes également engagés à fournir des renseignements et des analyses sur l'énergie. Donc, nous travaillons actuellement à la mise en ligne d'environ 60 ans de données, qui sont dans des classeurs et sous forme de PDF, pour les rendre accessibles à la population. Nous travaillons aussi à l'automatisation de certains de nos processus de demande les plus simples afin de réduire les délais, mais aussi d'aider les gens à mieux comprendre où ils se situent dans le processus.

Aussi, nous échangeons régulièrement avec l'industrie et un large éventail d'intervenants afin de cerner les possibles difficultés, puis intégrons cette rétroaction. Actuellement, nous étudions entre autres la réglementation sur les pipelines extracôtiers et avons entamé un examen à cet effet. Nous souhaitons obtenir de la rétroaction, car nous concentrons beaucoup d'efforts là-dessus, et comme vous l'avez dit, nous souhaitons renforcer la compétitivité à l'échelle mondiale tout en gardant toujours la sécurité au premier plan, en protégeant l'environnement et en favorisant la réconciliation tout à la fois.

La présidente: Merci beaucoup, madame De Silva.

Nous entamons maintenant nos interventions de 2 minutes et demie avec M. Joncas.

[Français]

M. Maxime Blanchette-Joncas: Je vous remercie, madame la présidente.

Madame De Silva, l'expansion du pipeline de Trans Mountain est en cours, et c'est une situation qui me préoccupe, particulièrement en ce qui concerne la préparation aux situations d'urgence.

En 2015, dans le rapport sur la surveillance des pipelines de compétence fédérale de la commissaire à l'environnement et au développement durable, on faisait des constats assez frappants. On mentionnait qu'il y avait des progrès à faire quant au processus d'examen des manuels d'urgence des compagnies, en prenant le dernier audit comme point de comparaison. C'est dans le tiers des manuels examinés qu'on relevait toujours l'absence d'éléments d'information importants.

La Loi sur la sûreté des pipelines est entrée en vigueur le 18 juin 2016. Que se passe-t-il à cet égard, du côté de la Régie de l'énergie?

Comment la situation a-t-elle évolué depuis 2015 et depuis la mise en place de cette nouvelle réglementation?

Mme Gitane De Silva: Je vous remercie beaucoup de votre question. Je vais demander à ma collègue Sandy Lapointe d'y répondre.

[Traduction]

Mme Sandy Lapointe: Après l'audit de 2015 et les recommandations formulées par la commissaire à l'environnement et au développement durable, nous avons mis un plan d'action en œuvre. Celui-ci, maintenant terminé, est accessible sur notre site Web. Nous avons donné suite à l'audit et avons fourni cette preuve à la commissaire.

Plus particulièrement, en ce qui a trait aux manuels d'urgence, nous avons mis en œuvre un encadrement strict de notre personnel de même que des procédures pour revoir ces manuels. Aujourd'hui, ces manuels sont revus. Nous avons également fait du pourcentage de manuels conformes une mesure dans notre cadre ministériel des résultats, et ces résultats sont d'accès public. La révision de nos manuels se poursuit au fil des changements apportés et les entreprises doivent les soumettre.

[Français]

M. Maxime Blanchette-Joncas: Je vous remercie, madame Lapointe.

J'ai une question au sujet de la Régie, qui donne accès au public à l'information sur les incidents liés aux pipelines...

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée, monsieur Blanchette-Joncas, mais il vous reste environ sept secondes. Je devrais probablement passer à M. Green.

[Français]

M. Maxime Blanchette-Joncas: Je serai bref.

Actuellement, la Régie de l'énergie du Canada donne-t-elle accès aux renseignements sur les incidents qui surviennent à l'extérieur de son champ de compétence? Je parle des cartes virtuelles des déversements.

[Traduction]

La présidente: Je suis sincèrement désolée, monsieur Blanchette-Joncas, mais il ne reste plus de temps pour une réponse.

La parole est maintenant à M. Green pendant deux minutes et demie.

M. Matthew Green: Madame la présidente, M. Bachrach a tellement fait du bon travail que je vais lui céder mon temps moi aussi.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Green.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup, madame la présidente. J'ai trois questions très courtes pour M. Hayes.

Monsieur Hayes, aussi troublantes que puissent être certaines des conclusions de votre rapport, je suis très heureux d'avoir entendu votre déclaration aujourd'hui.

Peut-on dire que le but d'un système d'inspections fondées sur le risque est de minimiser le risque?

• (1215)

M. Andrew Hayes: Vous pourriez poser la même question au sous-ministre. J'estime que oui. Je crois qu'il vise à cerner les secteurs prioritaires où les ressources devraient être affectées.

M. Taylor Bachrach: D'accord.

Selon vous, est-ce que les risques que courent aujourd'hui les collectivités le long de la voie ferrée du CN dans la région que je représente sont plus ou moins grands que ce qu'ils auraient été si Transports Canada avait suivi toutes les recommandations dans votre rapport d'audit initial, en 2011?

M. Andrew Hayes: Il y a toujours des risques inhérents au transport des marchandises dangereuses, peu importe le moyen de transport. Il est important que le ministère agisse quand il discerne une infraction et qu'il veille à disposer des bons renseignements pour prendre des décisions en fonction du risque.

M. Taylor Bachrach: Diriez-vous que les risques sont aujourd'hui plus ou moins grands que ce qu'ils auraient été si le ministère avait suivi toutes les recommandations, car elles n'ont pas toutes été suivies à ce jour, n'est-ce pas?

M. Andrew Hayes: À ce point-ci, les recommandations n'ont pas toutes été suivies. Il y a du progrès par rapport à certaines d'entre elles.

Il y a encore des risques, et des accidents sont possibles.

M. Taylor Bachrach: Est-ce que ce risque aurait été moins grand si toutes les recommandations avaient été suivies?

M. Andrew Hayes: Je crois que si le ministère peut atteindre 100 % dans ses suivis et disposer de renseignements fiables, cela limitera en partie les risques. Les plans d'interventions d'urgence sont très importants pour limiter les risques et remédier à des situations aux conséquences imprévisibles quand un accident se produit, pour soutenir les premiers répondants et ainsi de suite. Je crois que c'est un volet important du risque qui n'a toujours pas été traité.

M. Taylor Bachrach: La voie ferrée du CN longe la rivière Skeena, qui héberge les cinq espèces de saumon sauvage. C'est aussi la deuxième source en importance de pêche au saumon sauvage en Colombie-Britannique. J'ai cité certains déraillements de changements de granules de bois et de charbon survenus sur cette voie ferrée. Un jour, il s'agira du déraillement de chargements de produits comme du condensat ou du diesel. Que nous disent ces conclusions sur les risques environnementaux et est-ce que ces risques sont aujourd'hui plus ou moins grands qu'ils ne l'auraient été si Transports Canada avait suivi toutes les recommandations de votre rapport initial?

La présidente: Monsieur Hayes, je vous prie de donner une réponse très courte, s'il vous plaît.

M. Andrew Hayes: Je dirais seulement que les risques pour la santé humaine et l'environnement dépendent de la nature de la substance déversée. Pour ce qui est de l'exemple que vous avez donné, les conséquences peuvent être graves.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant aux interventions de cinq minutes, et la parole est à M. Webber.

M. Len Webber (Calgary Confederation, PCC): Merci, madame la présidente.

Monsieur Hayes, dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit à propos des pipelines que la vérificatrice générale avait constaté que, depuis 2015, la Régie canadienne de l'énergie avait donné suite en grande partie aux trois recommandations.

Je souhaite simplement féliciter Mme De Silva pour son merveilleux travail et celui de son personnel. Je crois qu'il est fabuleux que vous ayez donné suite à ces recommandations. C'est une bonne chose.

J'ai une très brève question sur la tragédie survenue à Edmonton. Et, bien sûr, j'offre mes sincères condoléances à la famille.

Madame De Silva, pendant combien de temps le chantier a-t-il été interrompu? Est-il toujours arrêté?

Mme Gitane De Silva: D'abord, merci pour vos bons mots.

Le travail lié aux caissons de tranchée en question ne peut pas reprendre tant que l'ordonnance de l'inspecteur est en vigueur, ce qui nécessite entre autres la suspension par l'entreprise de l'utilisation de ces caissons jusqu'à ce qu'elle puisse montrer sa capacité à superviser de telles activités à haut risque.

Aussi, l'entreprise doit mener une enquête pour établir les causes fondamentales de l'incident. Ce sera seulement quand nous, en tant qu'organe de réglementation, jugerons que ces objectifs ont été atteints que le travail pourra reprendre avec ces pièces d'équipement.

M. Len Webber: Avez-vous une idée du temps qu'il faudra pour effectuer l'évaluation de la conformité et l'évaluation des risques?

Mme Gitane De Silva: Je ne suis personnellement pas en mesure de spéculer là-dessus. Je ne sais pas si...

M. Len Webber: D'accord, je vais passer à autre chose, alors.

Nous savons que le transport de marchandises telles que le pétrole est beaucoup plus sûr par pipeline que par rail. Il est également moins néfaste pour l'environnement. Toutefois, le transport du pétrole par rail ne fait qu'augmenter. Il a presque doublé au cours des 10 dernières années, ce que je ne comprends pas.

Je suppose que mes questions s'adressent à M. Keenan.

Monsieur Keenan, dans votre exposé, vous dites que Transports Canada « a également modifié la réglementation afin d'imposer des exigences plus strictes en matière d'immobilisation des trains sans surveillance ». Ma question est la suivante: pourquoi y a-t-il des trains sans surveillance qui transportent des marchandises dangereuses? À quelle fréquence les trains sans surveillance transportent-ils des marchandises dangereuses?

• (1220)

M. Michael Keenan: Au cours des dernières années, Transports Canada a, en plusieurs étapes, renforcé la réglementation sur l'immobilisation des trains sans surveillance. Je n'ai pas les statistiques sur les trains sans surveillance et les marchandises dangereuses, mais je peux vous dire qu'un train peut rester sans surveillance pendant un certain temps au cours d'un trajet.

À titre d'exemple, je peux vous parler du dernier resserrement des règles qui a été pratiqué après la terrible tragédie survenue à Field, en Colombie-Britannique, impliquant un train de céréales. Transports Canada a imposé des règles très strictes pour l'immobilisation des trains sur les pentes en région montagneuse. Ce train

était sans surveillance, mais il l'est resté pendant quelques minutes seulement, alors qu'on procédait au changement d'équipe. Comme l'équipe de départ avait atteint sa limite de fatigue, on procédait à son remplacement. Toutefois, quelque chose s'est produit durant ce processus et le train s'est mis à rouler. En réponse à cela, nous avons mis en place l'obligation d'appliquer les freins à main, et ce, même si le train ne doit s'arrêter qu'une minute alors qu'il est sur un terrain en pente.

M. Len Webber: Voilà qui est rassurant.

Des amendes ont-elles seulement été prévues pour sanctionner les infractions à cet égard?

M. Michael Keenan: Oui, il y en a. Une partie du renforcement de la surveillance a consisté à renforcer l'application de la loi. Chaque fois que nos inspections rapportent des informations ou des observations indiquant qu'un train sans surveillance a été mal sécurisé ou qu'un train a bougé sans que ce soit voulu, nous prenons des mesures.

Dans la subdivision Sherbrooke, qui comprend la région de Lac-Mégantic, nous avons trouvé un wagon sans surveillance. Nous avons donc imposé une sanction administrative pécuniaire à l'exploitant, car nous ne tolérons aucun écart pour ce genre de violation des règles les plus strictes.

M. Len Webber: Quelle sorte d'amende s'applique à une infraction comme celle dont vous venez de parler? Je suis juste curieux. De quel montant s'agit-il?

La présidente: Monsieur Keenan, veuillez donner une réponse très brève.

M. Michael Keenan: Je pense que la sanction administrative pécuniaire était pour un wagon, et qu'il s'agissait d'une amende de 33 000 \$.

M. Len Webber: Je vous remercie.

La présidente: Nous allons maintenant passer à M. Blois.

M. Kody Blois: Merci, madame la présidente.

Je tiens à remercier tous nos témoins d'aujourd'hui de leurs témoignages et de leurs exposés.

La statistique qui m'a vraiment frappée, c'est que 99,998 % de nos transports de marchandises dangereuses se déroulent comme nous le souhaitons. Il est clair que Transports Canada a encore du travail à faire, et je pense que M. Keenan l'a reconnu. Je ne veux pas diminuer l'importance des événements qui se sont produits, mais je pense qu'il ne fait aucun doute que nous avons une excellente norme.

Monsieur Keenan, j'aimerais revenir à vous pour parler de la question de la capacité régionale. Pouvez-vous nous en parler brièvement?

M. Michael Keenan: Bien sûr, c'est une excellente question.

Au fur et à mesure que nous avons amélioré notre capacité d'inspection et mis en ligne plus de personnes pour mener à bien le programme de surveillance, nous sommes passés de 30 à 130 inspecteurs environ. La très grande majorité d'entre eux — 99 % — ont été affectés aux régions, car c'est là qu'est l'activité. Ils sont dans la subdivision Skeena, à Smithers, dans la subdivision Sherbrooke, autour de Sherbrooke et de Lac-Mégantic, et dans tout le pays.

• (1225)

M. Kody Blois: M. Webber a parlé des sanctions ou des amendes qui pourraient figurer dans la réglementation.

S'agit-il de quelque chose qui est administré directement par le ministère ou par l'intermédiaire de l'Office des transports du Canada? Y a-t-il un organisme distinct qui se prononce sur ces questions?

M. Michael Keenan: Toutes les amendes liées à la sécurité et aux violations de la sécurité sont administrées par des fonctionnaires délégués de Transports Canada. L'un des moyens que nous avons pris pour renforcer l'application de la loi a été de créer une unité spécialisée dans l'application de la loi qui possède les compétences nécessaires pour mener des enquêtes requises pour les amendes et les infractions les plus sérieuses.

Tout cela est fait par des fonctionnaires délégués du ministère. Les inspecteurs et les agents chargés de l'application de la loi ont le pouvoir d'imposer des infractions et des peines lorsqu'ils constatent des infractions.

M. Kody Blois: Ce n'est pas que nous voulions nécessairement pénaliser nos entreprises qui, nous en sommes convaincus, essaient de faire du bon travail et de prioriser la sécurité, mais la multiplication des inspections et l'augmentation du nombre d'inspecteurs sur le terrain se sont-elles traduites par une augmentation du nombre d'amendes ou du nombre de problèmes de conformité qui ont été réglés par ces procédures?

M. Michael Keenan: Depuis quelques années, le nombre d'amendes a augmenté. En même temps, nous constatons de façon générale une diminution des risques et une amélioration de la sécurité.

La raison en est que nous avons instauré des systèmes. Nous ne les avons pas encore mis en place pour le transport des marchandises dangereuses. Dans le domaine de la sécurité ferroviaire et dans d'autres domaines, nous avons mis de l'avant des systèmes qui permettent d'imposer des sanctions administratives pécuniaires. Dès que nous constatons de petits problèmes, nous pouvons imposer des amendes. Cela permet d'éviter que ces petits problèmes deviennent de gros problèmes qui nous obligent à avoir recours aux tribunaux.

M. Kody Blois: Encore une fois, je pense que personne n'est d'avis que nous devrions simplement mettre chaque entreprise à l'amende, mais il est bon que les mesures contribuent à améliorer la conformité.

Madame De Silva, rapidement, parce que je veux laisser du temps à M. Longfield, vous avez mentionné la concurrence mondiale. J'aimerais revenir là-dessus.

Que disent nos entreprises et nos industries à propos des choses qu'elles recherchent et qui sont importantes? Y a-t-il une autre administration que nous considérons à l'échelle mondiale, un point de comparaison de premier plan pour nous, une sorte d'étalon-or?

Mme Gitane De Silva: Nous nous entretenons régulièrement avec les entreprises pour obtenir leur avis sur ce qui fonctionne et sur ce qui doit être amélioré.

La transparence est une chose à laquelle elles accordent beaucoup d'importance. La certitude et la compréhension de nos processus sont toujours essentielles. Elles sont heureuses de se conformer et de fournir les bons renseignements; elles veulent simplement être

certaines de bien comprendre en quoi consistent ces renseignements.

Nous cherchons constamment à améliorer ce processus. Comme je l'ai dit, l'une des choses que nous faisons en ce moment est d'examiner notre réglementation sur les pipelines terrestres et de solliciter des suggestions et commentaires sur ce qui pourrait être amélioré.

Comme vous l'avez souligné, nous nous tournons toujours vers d'autres administrations. Nous voulons nous assurer que nous avons les meilleurs systèmes possible, et c'est pour cela que nous participons à un certain nombre de forums, tant au Canada qu'à l'étranger. Il y a par exemple le Western Regulators Forum, par l'intermédiaire duquel nous travaillons avec les provinces de l'Ouest afin de voir ce qu'elles font et comment nous pouvons mieux collaborer. Nous interagissons avec des organismes comme l'OCDE et nous consultons nos collègues américains.

En somme, je ne dirais pas qu'il n'y a qu'un seul système, mais nous sommes toujours à la recherche d'occasions de mieux nous renseigner. Souvent, cela concerne un incident particulier ou une région bien précise. Il y a toute une série de facteurs. Nous recherchons ces occasions d'échanger sur autant de choses que possible.

M. Kody Blois: Je suis désolé, monsieur Lloyd. Je ne vous ai laissé environ que 25 secondes, donc je ne suis pas un très bon collègue aujourd'hui. Voulez-vous rapidement poser votre question?

M. Lloyd Longfield: J'ai une question très courte pour M. Keenan.

Un dossier reste-t-il ouvert jusqu'à ce que les travaux découlant d'une inspection soient terminés? La Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph avait beaucoup de voies qui, à des températures élevées, avaient des problèmes d'écartement. La compagnie a dû faire de l'entretien, et il a fallu procéder à une nouvelle inspection. À quel moment ferme-t-on le dossier?

M. Michael Keenan: C'est une excellente question.

Cela aurait été le cas aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire, mais c'est exactement cela. Lorsque nous constatons une infraction, nous émettons un arrêté et, en général, la compagnie doit nous dire comment elle entend corriger la situation, puis apporter les correctifs nécessaires. Ensuite, nous inspectons les correctifs qui ont été apportés. Cela renvoie au point que d'autres membres ont soulevé concernant l'amélioration de notre suivi. Les 30 % qui nous manquaient au moment de l'audit sont maintenant tombés à 8 % et nous sommes en voie d'arriver à 0 % pour la nouvelle année.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Keenan.

Voilà qui met fin à cette période de questions. Avant de remercier nos témoins et de leur demander de partir, j'ai une question à leur poser.

Avez-vous soumis ou comptez-vous soumettre des plans d'action au Comité de l'environnement pour cet audi? Si c'est le cas, pourriez-vous nous en fournir une copie?

• (1230)

M. Michael Keenan: Madame la présidente, je vais commencer. Nous avons un plan d'action pour répondre aux audits, mais en fait, c'est celui-là même qui est publié dans l'audit du Commissaire à l'environnement et au développement durable. Nous travaillons avec diligence pour respecter les engagements décrits dans ce plan.

M. Francesco Sorbara: Madame la présidente, puis-je invoquer le Règlement rapidement?

La présidente: Bien sûr.

M. Francesco Sorbara: Je ne suis pas certain qu'il s'agit vraiment d'un rappel au Règlement.

Je sais que le temps que nous avions prenait fin à 12 h 30. J'ai la chance de représenter une circonscription où passent à la fois la ligne principale du CP et la ligne principale du CN. C'est aussi dans cette circonscription que se trouvent l'installation du CN la plus fréquentée au pays et l'installation intermodale du CP la plus fréquentée au pays. Madame la présidente, existe-t-il un processus qui me permettrait, soit de manière indépendante, soit par votre intermédiaire, de soumettre des questions au ministère? Si c'est le cas, pourriez-vous me le faire savoir? Nous n'avons plus de temps. C'est regrettable. Comme vous pouvez le comprendre, c'est quelque chose de très important pour ma collectivité. Pouvez-vous me donner des conseils à cet égard?

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Sorbara.

Je vais d'abord demander à Mme De Silva de répondre à ma question, puis je relayerai la vôtre à la greffière.

Mme Gitane De Silva: Merci, madame la présidente.

Nous avons un plan d'action et nous serions heureux de vous en faire tenir copie.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame la greffière, pouvez-vous répondre rapidement à la question de M. Sorbara?

La greffière: Je vous prie de m'excuser, monsieur Sorbara. Avec toute cette technologie, j'étais en train d'envoyer un message texte à quelqu'un à propos d'autre chose et j'ai raté votre question. Pourriez-vous la répéter?

M. Francesco Sorbara: Madame la présidente, pour résumer rapidement à nouveau à l'intention de la greffière, j'aimerais savoir s'il existe un processus permettant de soumettre des questions au ministère, soit indépendamment, soit par l'intermédiaire de la présidente et de vous-même, madame la greffière, au sujet de certaines des références figurant dans les notes d'allocation du sous-ministre Keenan. Au risque de me répéter, ma circonscription est traversée par les lignes principales du CP et du CN. La ville de Vaughan abrite l'installation du CN la plus fréquentée au pays et ma circonscription abrite l'installation intermodale du CP la plus fréquentée au pays. J'aimerais poursuivre avec quelques questions.

Je vous remercie.

La greffière: Comme d'habitude, c'est toujours au Comité de décider de ce qu'il veut faire. Si le Comité souhaite écrire une lettre au service susceptible de répondre aux questions de M. Sorbara, il peut assurément le faire.

M. Michael Keenan: Madame la présidente, nous serons heureux de répondre à ces questions aussi vite que possible.

La présidente: Merci beaucoup.

Plaît-il aux membres du Comité de faire un suivi auprès de nos témoins en leur adressant quelques questions écrites?

M. Matthew Green: Madame la présidente, on serait portés à croire que mon collègue du côté du gouvernement pourrait peut-être même envoyer un courriel à un certain ministre libéral pour ob-

tenir ces réponses. Je suis sûr qu'il est très débrouillard, mais je voudrais peut-être aussi ajouter quelques questions de mon cru.

M. Francesco Sorbara: Dans un esprit de coopération, monsieur Green et monsieur Bachrach, député de Skeena—Bulkley Valley, sachez que c'est là que je suis né et que j'ai grandi. Par conséquent, les voies ferrées, les gares de triage et tout ce genre de choses, c'est de la nourriture pour...

La présidente: Ne voyant pas d'autres mains levées, ni de pouces tournés vers le bas, nous allons procéder à cette demande.

Je vais maintenant...

M. Luc Berthold: Je suis désolé, madame la présidente, mais ne pouvons-nous pas envoyer la lettre sans avoir vu la question? Je pense que M. Sorbara devrait s'adresser directement au cabinet et poser la question.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Berthold. Je vais prendre cela en considération.

Cela met fin à notre période de questions. Je vais maintenant remercier nos témoins. Merci beaucoup de vous être joints à nous aujourd'hui.

Nous allons passer aux travaux du Comité, ce qui vous donnera le temps de mettre fin à l'appel.

M. Michael Keenan: Merci et au revoir.

La présidente: Bon, nos témoins ont-ils eu le temps de se débrancher?

M. Matthew Green: Madame la présidente, vous vous souviendrez peut-être que nous avons longuement discuté lors de la réunion de notre sous-comité. J'espère que nous pourrions adopter rapidement son rapport, car j'ai eu le sentiment qu'il y avait peut-être eu plus de délibérations qu'il n'en fallait sur le plan administratif lors de notre dernière réunion de sous-comité. J'aimerais que ce rapport soit présenté et que nous passions à autre chose.

• (1235)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Green. Bien sûr, cela dépendra du nombre d'interventions que nos collègues souhaiteront faire, compte tenu du rapport qui est soumis par le sous-comité.

Sur ce, madame la greffière, pouvons-nous procéder?

La greffière: Oui, les témoins sont partis.

La présidente: Merci.

Mesdames et messieurs, vous devriez normalement tous avoir reçu le rapport du sous-comité. Souhaitez-vous que nous le passions en revue point par point? Nous pourrions laisser les deux premiers points en suspens jusqu'à ce que nous ayons examiné le plan de travail qui est également présenté dans ce rapport.

Souhaitez-vous procéder de cette manière, c'est-à-dire en parcourant le rapport point par point, mais en gardant les deux premiers pour la fin?

M. Luc Berthold: Oui, je pense que c'est une bonne idée.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Berthold.

M. Lloyd Longfield: Cela me semble correct.

C'est formidable de savoir que nous allons avoir deux réunions par semaine. Le calendrier sur lequel M. André Léonard a travaillé va s'aligner sur ce que nous visons.

M. Luc Berthold: Madame la présidente, si vous le demandez, je pense que vous obtiendrez un consentement unanime sur tous les points après les deux premiers, c'est-à-dire pour tout ce qui concerne notre programme des prochaines semaines.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Berthold.

Y a-t-il consentement unanime pour les points trois à neuf du rapport, dans sa forme actuelle?

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

La présidente: Merci beaucoup.

Nous sommes très efficaces. J'espère que c'est à votre satisfaction, monsieur Green.

Enfin, nous allons examiner les deux premiers points. Je vais peut-être céder la parole à la greffière afin qu'elle mette en contexte ces deux points du rapport pour la gouverne des membres du Comité qui ne siègent pas au sous-comité. Nous pourrions ensuite passer au débat.

La greffière: Merci, madame la présidente.

À titre d'information, notre comité est membre du Conseil canadien des comités des comptes publics, ou CCCCCP, depuis un certain nombre d'années. Chaque année, le CCCCCP tient une conférence annuelle pour tous ses membres, ce qui comprend les membres du comité des comptes publics de chaque province et territoire. Les responsables nous ont demandé à plusieurs reprises d'organiser la conférence, mais nous n'avons jamais pu le faire. Ils nous ont invités à organiser l'assemblée annuelle de 2022, et les membres précédents du Comité ont accepté de le faire. Or, en raison des élections et de la prorogation, c'est maintenant aux membres actuels du Comité d'en décider.

Nous avons fait quelques tentatives informelles pour faire avancer ce dossier en raison des délais. Je fournirai aux députés des renseignements sur l'association. J'ai pu repérer quelques documents en copie papier sur ses programmes; je n'ai pas pu trouver de copies électroniques. Je vais les numériser et les envoyer aux députés sous peu.

En gros, le Comité doit décider s'il organisera ou non l'assemblée, puis donner instruction à la présidente et à moi-même de préparer un budget que le Comité adoptera et soumettra ensuite au Bureau de régie interne pour approbation. Nous verrons ensuite quel genre de situation nous pourrions mettre en place au cas où il y aurait des élections avant 2022, empêchant ainsi les membres d'un nouveau comité de voter sur la décision d'organiser cette réunion.

Nous en sommes vraiment aux premières étapes du processus. Les anciens présidents du Comité qui vous ont parlé il y a quelques semaines étaient certainement très favorables à ce que le Comité fédéral soit l'hôte de cette conférence.

D'une certaine manière, nous sommes un peu en retard, non pas par manque d'efforts, mais à cause des circonstances liées aux élections et aux prorogations. Si le Comité souhaite aller de l'avant, nous avons pris la décision de faire élire la présidente de notre comité au conseil d'administration, ce qui lui permettrait de participer aux discussions pour la planification des réunions futures. Mme Block serait donc cette représentante si le Comité décidait d'organiser la conférence de 2022.

Si vous avez des questions, je me ferai un plaisir de tenter d'y répondre.

La présidente: Merci beaucoup, madame la greffière.

Je cède la parole à M. Longfield.

M. Lloyd Longfield: Je pense que nous devrions poser une condition en disant que nous pouvons le faire dans la mesure du possible. Nous devrions également avoir un plan B de sorte que nous puissions nous occuper d'une partie de la planification préliminaire, tout en sachant qu'il y aurait un autre partenaire à qui nous en remettre. Si des ressources s'avèrent nécessaires pour la planification, nous pourrions commencer par aider les provinces et les territoires, mais s'il y a des élections, nous devons naturellement leur confier la tâche.

À mon avis, nous devrions faire preuve de bonne foi en participant au moins au lancement du processus et, avec un peu de chance, nous mènerons le tout à bien s'il n'y a pas d'élections.

• (1240)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Longfield.

Monsieur Webber, à vous la parole.

M. Len Webber: Je suis tout à fait d'accord avec M. Longfield. J'aimerais toutefois avoir une idée du budget nécessaire pour organiser une telle assemblée, madame la greffière. J'ai hâte d'en prendre connaissance.

Merci.

La présidente: C'est une très bonne observation, monsieur Webber.

Monsieur Blois, la parole est à vous.

M. Kody Blois: Merci, madame la présidente.

Je suis d'accord pour que nous organisions cette conférence. Je suppose que le gros du travail relèverait probablement de nos analystes ou de nos personnes-ressources au sein du Comité. J'aimerais savoir qui aiderait à planifier cette conférence, même si elle aura lieu en 2022. Serait-ce la présidence en collaboration avec la greffière et d'autres analystes et personnes-ressources? Qui planifierait réellement cet événement?

Je crois que c'est ce à quoi M. Longfield faisait allusion lorsqu'il a dit que nous devrions accepter l'invitation sous toute réserve, et c'est pourquoi le député veut en savoir plus. Il se pourrait très bien que nous ne siégions pas en 2022, mais s'il y a d'autres personnes qui peuvent poursuivre ce travail, quelle que soit la présidence du Comité, alors je suis certes d'avis que nous devrions aller de l'avant.

La présidente: D'accord. Je n'ai pas...

Oui, madame la greffière.

La greffière: Madame la présidente, je peux aborder certaines de ces questions.

Le budget est en fait relativement modeste. Nous demandons une certaine somme d'argent et, ensuite, nous recevons un remboursement grâce aux frais d'inscription. De plus, les coûts sont partagés avec les vérificateurs législatifs. Il s'agit d'une réunion conjointe. Une partie de la réunion se déroule en plénière, puis chaque groupe tient sa réunion de travail. Les participants se partagent les coûts selon un ratio de 60-40. Leurs organismes étant de plus petite taille, ils reçoivent un remboursement de 40 %. Au bout du compte, le montant réel en dollars n'est pas trop élevé pour une conférence de cette envergure. Elle ne dure qu'environ deux jours et demi. Il y a des frais d'inscription et, bien sûr, les gens paient leurs propres frais d'hébergement et tout le reste.

Pour ce qui est de la planification, le comité de direction est composé du président du comité des comptes publics de l'organisme hôte pour l'année en cours, du président du comité qui a organisé la conférence l'année précédente et du président du comité qui organisera la conférence l'année suivante. Ils s'occupent de la planification, et la mise en œuvre est assurée par le personnel parlementaire et le personnel du Bureau du vérificateur général, car ils participent ensemble à la planification.

La présidente: Y a-t-il d'autres questions?

M. Len Webber: Par votre entremise, madame la présidente, j'aimerais poser une question à la greffière: qui assumait la présidence au moment de prévoir la tenue de la réunion à venir?

La greffière: Parlez-vous de la présidence du conseil d'administration ou de celle du Comité?

M. Len Webber: Je parle de la présidence du Comité. N'était-ce pas M. Sorenson?

La greffière: En effet.

M. Len Webber: Très bien.

Nous devrions donc également faire appel à ses connaissances pour faire ce travail.

La présidente: Merci, monsieur Webber.

Y a-t-il d'autres questions? Si non, je pourrais peut-être en poser une.

Madame la greffière, vous avez dit que le budget est plutôt modeste. Avez-vous un chiffre approximatif à nous donner afin que nous ayons un point de référence pour savoir ce que le terme « modeste » pourrait signifier?

La greffière: J'essaie de me rappeler, mais je crois que c'était un montant de l'ordre de 25 000 \$. Comme je l'ai dit, nous récupérons environ 60 % de cette somme grâce, entre autres, aux frais d'inscription. Le nombre de participants à cette conférence s'élève généralement à une centaine de personnes. C'est une réunion raisonnablement importante pour un coût raisonnablement minime. Tous les membres à qui j'ai parlé et qui ont participé à la conférence l'ont trouvée très utile pour leur travail au sein des comités des comptes publics.

La présidente: Merci beaucoup, madame la greffière.

Je vois qu'un de nos analystes aimerait intervenir.

Nous vous écoutons.

• (1245)

M. Dillan Theckedath (attaché de recherche auprès du comité): Je vous remercie, madame la présidente.

Nous vous fournirons l'ordre du jour approprié des réunions antérieures, mais je pourrais peut-être prendre 30 secondes pour en parler tout de suite. Il s'agit d'une conférence typique. Elle dure trois nuits et deux jours ou deux jours et demi. Il y a un cocktail d'ouverture et, généralement, une séance plénière. La plupart des activités se déroulent le deuxième jour.

Habituellement, le deuxième soir, on s'attend à un repas dans le cadre d'une excursion. Les dernières fois, nous nous étions rendus sur un site colonial. Le repas avait été servi dans une immense cabane traditionnelle. Il y a aussi eu des croisières, des excursions en autobus et d'autres activités de ce genre. Le deuxième jour, il y a un discours d'ouverture et des conférenciers invités. À la fin du deuxième jour, le groupe des vérificateurs et celui des comptes publics se séparent généralement et tiennent leurs propres réunions. Au cours des quatre dernières années, le président du comité fédéral des comptes publics a toujours été invité à prendre la parole, tout comme le vérificateur général.

Cela ressemble donc à la plupart des conférences auxquelles nous avons tous assisté. Voilà, en quelque sorte, la structure générale. Pour les gens qui viendront à Ottawa, il s'agira probablement d'une expérience très emballante, car il ne s'agit pas simplement d'une des capitales provinciales. Les collines de la Gatineau, le canal, les rivières et d'autres attraits de ce genre viendraient également agrémente le tout.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Fergus, vous avez la parole.

[Français]

M. Greg Fergus: Je vous remercie beaucoup, madame la présidente.

[Traduction]

Je voudrais dire à tous mes collègues du Comité qu'il est très important que ces personnes participent. J'appuie sans réserve cette proposition. Toutefois, je pense qu'il est particulièrement important que les gens profitent pleinement de la région de la capitale nationale. J'espère pouvoir compter sur votre appui collectif pour encourager les gens à traverser le pont pour se rendre à Hull—Aylmer, qui, nous le savons tous, est vraiment le joyau de la région. Nous allons certainement faire passer à tous les participants un excellent moment de notre côté de la rivière.

Je demande donc à tous mes collègues ici présents d'encourager notre greffière à faire en sorte qu'une bonne partie de cet événement se déroule du côté québécois de la rivière.

M. Lloyd Longfield: Nous le ferons chez M. Fergus.

M. Kody Blois: Madame la présidente, je ne suis pas d'accord. Je pense que nous devrions tenir la réunion fédérale en Nouvelle-Écosse, dans la région viticole, dans la vallée de l'Annapolis. Rien ne dit que toutes nos activités fédérales doivent se dérouler à Ottawa, dans la région de la capitale.

Malgré l'excellente suggestion de M. Fergus concernant sa ville, réunissons-nous plutôt dans la vallée de l'Annapolis.

M. Greg Fergus: En tout cas, si la conférence devait se dérouler dans la région de la capitale nationale, j'espère pouvoir compter sur votre appui.

La présidente: Merci beaucoup à vous deux.

Je crois que Mme Yip souhaite intervenir.

Mme Jean Yip (Scarborough—Agincourt, Lib.): J'ai assisté à une conférence à l'Île-du-Prince-Édouard et je l'ai trouvée très utile, d'autant plus que j'étais toute nouvelle au Comité. C'était très intéressant d'entendre comment les provinces fonctionnaient. Cela m'a permis d'être très reconnaissante de toutes les ressources dont nous disposons à l'échelle fédérale. Je pense que cela vaut vraiment le coup.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, madame Yip.

J'apprécie toutes les interventions qui ont été faites sur cette motion.

Je me demande si le Comité est prêt à adopter la motion qui figure dans le rapport au sujet de cette conférence.

Je vois des pouces en l'air. Très bien. On dirait bien que la motion est appuyée.

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

La présidente: Le rapport est-il adopté?

(La motion est adoptée.)

La présidente: Très bien.

Notre prochaine réunion aura lieu le mardi 17 novembre.

M. Luc Berthold: Madame la présidente, j'ai une dernière question sur la séance de formation avec l'association canadienne... Je ne me souviens pas du nom de l'association que nous étions censés inviter. Cela fait-il toujours partie des plans du Comité? Nous n'en avons pas parlé au sous-comité.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Berthold.

Oui, la plupart des membres du Comité, voire la totalité, ont indiqué qu'ils aimeraient poursuivre la formation que nous avons entamée durant cette session. Je vais demander à la greffière de nous dire où en sont les choses.

Je m'en veux de ne pas avoir inscrit ce point à l'ordre du jour de notre sous-comité. Je vous remercie de l'avoir signalé.

La greffière: Je suis désolée, moi aussi, de ne pas l'avoir porté à l'attention du Comité.

Les représentants de l'association avaient indiqué qu'ils seraient en mesure de faire un exposé, mais pas avant la fin novembre. Nous n'avons pas fixé de date précise. Nous devons probablement le faire lors d'une de nos séances, car selon le nouveau calendrier que nous avons reçu et qui prévoit deux réunions par semaine, nous ne pouvons pas siéger le soir, dans le créneau horaire de 18 h 30 à 20 h 30, puisque ces créneaux seront réservés à d'autres comités en guise d'heures de séance habituelles. Les représentants avaient fait savoir qu'ils préféreraient venir durant la semaine du 24 ou 25 novembre. Les députés pourraient peut-être y réfléchir, et nous pourrions en discuter lors de notre prochaine séance.

● (1250)

La présidente: Monsieur Berthold, voulez-vous répondre?

M. Luc Berthold: Cela me convient parce que je crois que c'était la date pour les comptes publics.

La présidente: Oui.

M. Luc Berthold: Nous ne savons pas si nous l'obtiendrons, alors nous attendons la suite des choses, et c'est bien ainsi. Nous allons donc attendre.

La présidente: Merci beaucoup. Nous continuerons de surveiller la situation.

Comme il n'y a pas d'autres mains levées pour d'autres interventions, le Comité est-il d'accord pour lever la séance?

Des députés: D'accord.

La présidente: Merci beaucoup. Je vous souhaite une excellente journée.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 des communes.

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 de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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 House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>