



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 131 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 21 février 2019

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 21 février 2019

• (1100)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la séance n° 131 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous allons tenir une séance d'information sur le transport ferroviaire de liquides inflammables.

Les témoins que nous recevons de 11 heures à midi ce matin sont du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Nous avons parmi nous la présidente, Kathleen Fox.

Je vous souhaite encore une fois la bienvenue, madame Fox. Je suis heureuse de vous voir.

Nous accueillons également Faye Ackermans, qui est membre du Bureau.

Kirby Jang, directeur, Enquêtes ferroviaires et pipelines, ainsi que Jean Laporte, administrateur en chef des opérations, se joignent également à nous.

Bienvenue à vous tous. Merci d'être revenus.

Madame Fox, vous avez la parole.

Mme Kathleen Fox (présidente, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): Madame la présidente, chers membres du Comité, merci d'avoir invité le Bureau de la sécurité des transports du Canada, le BST, à s'adresser à vous et à répondre à vos questions concernant le retrait du transport de liquides inflammables par rail de notre dernière liste de surveillance.

Publiée pour la première fois en 2010, la liste de surveillance du BST contient les principaux enjeux de sécurité auxquels il faut remédier pour rendre le système de transport canadien encore plus sécuritaire. Chacun des sept enjeux de notre nouvelle liste a fait l'objet de rapports d'enquête, de préoccupations liées à la sécurité et de recommandations du Bureau.

[Français]

Au fil des ans, la liste de surveillance a servi à mobiliser les intervenants et à guider le changement, tout en rappelant à l'industrie, aux organismes de réglementation et au public que les enjeux en cause sont complexes et qu'ils nécessitent les efforts conjugués de nombreux intervenants afin que nous puissions réduire les risques pour la sécurité.

C'est précisément ce qui s'est produit. Tout comme le système de transport canadien, la liste de surveillance a évolué. Tous les deux ans, nous y plaçons des enjeux et nous appelons au changement. Nous retirons également de cette liste les enjeux dont les risques ont été suffisamment atténués par les mesures prises.

[Traduction]

Le transport de liquides inflammables par rail a été ajouté à la liste de surveillance en 2014, à la suite de la tragédie de Lac-Mégantic au Québec, et a fait l'objet de nombreuses recommandations du Bureau. En 2016, nous avons laissé cet enjeu sur la liste de surveillance; nous avons aussi explicité les types de mesures que nous désirions voir mettre en oeuvre, dont deux en particulier.

Premièrement, nous avons demandé aux compagnies ferroviaires de planifier et d'analyser exhaustivement leurs itinéraires et d'effectuer des évaluations de risques afin de s'assurer de l'efficacité des mesures d'atténuation. Deuxièmement, nous avons recommandé l'utilisation de wagons-citernes plus robustes pour le transport par rail de grandes quantités de liquides inflammables afin de réduire les risques et les conséquences d'un déversement de marchandises dangereuses en cas de déraillement.

Depuis ce temps, Transports Canada et l'industrie ont pris un certain nombre d'initiatives concrètes. Notamment, les compagnies ferroviaires ont élargi leur planification des itinéraires et leurs évaluations des risques, et multiplié leurs inspections ciblées des voies lors du transport de grandes quantités de liquides inflammables.

De nouvelles normes de construction de wagons-citernes ont été mises en oeuvre, et le processus de remplacement des wagons DOT-111 — comme ceux impliqués à Lac-Mégantic — a été amorcé. Puis, en août 2018, le ministre des Transports a ordonné un échéancier accéléré pour le retrait des wagons-citernes les moins résistants à l'impact. Ainsi, à partir de novembre 2018, en plus du retrait prévu des DOT-111 existants, les CPC-1232 sans chemise ne devraient plus être utilisés pour transporter du pétrole brut et, à partir du 1^{er} janvier 2019, ils ne devraient plus servir à transporter du condensat.

Compte tenu de ces mesures, nous avons retiré cet enjeu de la liste de surveillance. Toutefois, cela ne veut pas dire que tous les risques ont été éliminés et que le BST a cessé toute surveillance.

Au contraire. Nous surveillons toujours étroitement le transport des liquides inflammables par rail grâce à l'examen des statistiques sur les événements, durant nos enquêtes et lors de la réévaluation annuelle de nos recommandations en suspens. Dans le but d'aider le Comité, c'est avec plaisir que je dépose aujourd'hui un extrait de nos plus récentes statistiques sur le transport ferroviaire, qui présente les accidents et les incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, y compris le pétrole brut, de 2013 à 2018.

Nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup, madame Fox. Nous allons passer aux questions.

Allez-y, madame Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente. Comme c'est M. Aubin qui a présenté la motion, je vais lui céder mon tour et prendre le sien pour qu'il puisse être le premier à poser une question.

La présidente: Je pense qu'il n'y a jamais eu d'aussi bon comité, n'est-ce pas? Tout le monde s'entend à merveille. Vous voyez.

Des voix: Ha, ha!

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Nous n'avons pas encore terminé. Attendez un peu.

La présidente: Allez-y, monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Merci, madame Block.

Merci à l'ensemble des membres de ce comité d'avoir accepté de tenir cette étude.

Si nous nous penchons sur cette question, c'est parce que j'ai l'impression que les citoyens, qui — comme moi — ne sont pas des spécialistes de la sécurité ferroviaire et qui constatent l'augmentation exponentielle du transport par rail, sont pour leur part généralement inquiets quant à la multiplication du nombre d'incidents et qu'ils ont besoin d'être rassurés, si tant est que la chose soit possible.

Madame Fox, vous avez déjà dit que si les risques venaient à s'aggraver, rien n'empêcherait le Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou BST, de remettre cet enjeu sur la liste de surveillance. Sur quels critères se fonderait-il pour prendre cette décision? Au lieu de toujours réagir après un accident, ne serait-il pas possible de mettre en place de façon proactive des mesures qui permettent d'éviter ces accidents?

Mme Kathleen Fox: Lorsque nous inscrivons un enjeu sur la liste de surveillance, c'est parce que nous avons déterminé qu'un risque n'était pas suffisamment atténué. Nous demandons au gouvernement, à l'organisme réglementaire ou au secteur industriel visé de prendre des mesures qui permettraient d'atténuer davantage ces risques. Nous étudions les statistiques dont nous disposons sur les incidents et les accidents ainsi que les recommandations auxquelles aucune suite n'a encore été donnée.

Dans le cas du transport des liquides inflammables, nous avons pris acte du fait que les gestes que nous avions demandés ont été posés, ce qui explique que nous avons retiré cet enjeu de la liste de surveillance. Par contre, si nous constatons que le risque devient moins bien géré et que le nombre des accidents augmente de façon importante, nous étudierons alors la possibilité de réinscrire cet enjeu sur la liste.

• (1105)

M. Robert Aubin: Vous parlez de mesures d'atténuation, ce que je comprends bien. Puis-je en conclure que si un enjeu est sur la liste de surveillance, c'est qu'il pose un danger immédiat nécessitant une action rapide, mais que si l'on retire cet enjeu de la liste, c'est que l'on considère que le risque est maîtrisé?

Mme Kathleen Fox: L'élément déterminant ici n'est pas que le risque est immédiat, mais plutôt qu'il est continu et persistant. Les enjeux que nous avons laissés sur la liste de surveillance y sont parce que les mesures qui permettraient selon nous de mieux atténuer le risque n'ont pas encore été prises.

Dans le cas du transport des liquides inflammables, nous réalisons que le risque posé par le déplacement de matières dangereuses par n'importe quel mode de transport est continu. Dans le cas présent, les

mesures que nous voulions voir en ce qui concerne l'analyse, la gestion du risque et le recours à des wagons-citernes plus résistants à l'impact ont été prises. Nous avons donc retiré cet enjeu de la liste.

Par contre, nous continuons à surveiller les statistiques et à mener nos enquêtes lorsqu'il y a lieu. Aucune suite n'a encore été donnée à trois des cinq recommandations que nous avons formulées en lien avec les événements survenus à Lac-Mégantic, pas plus qu'à deux autres recommandations que nous avons proposées après d'autres déraillements en 2015. Il est donc clair que nous n'avons nullement arrêté de surveiller cet enjeu de sécurité.

M. Robert Aubin: Merci.

Le transport de marchandises par rail est de plus en plus courant. Dans vos propos préliminaires, vous avez parlé de différents modèles de wagons. La question des modèles DOT-111 n'est pas encore tout à fait réglée, mais cela s'en vient, et la question est derrière nous. Pour ce qui est des modèles CPC-1232 blindés qui devaient être l'une des solutions de rechange aux modèles DOT-111, on a constaté lors de déraillements récents qu'un certain nombre de ces wagons n'avaient pas résisté aux chocs. Dieu merci, ils ne transportaient pas de pétrole, mais ils pourraient être utilisés à cette fin.

Est-ce que le BST dispose de données sur la fiabilité des nouveaux types de wagons, comme les TC-117, qui sont censés être sans risque? Dans le contexte des derniers déraillements, a-t-on pris en considération ces nouveaux wagons? Est-ce qu'on a étudié leur résistance, leur façon de se comporter lors d'un impact ou d'un déraillement?

Mme Kathleen Fox: Avant de passer la parole à ma collègue, qui pourra vous parler un peu des statistiques, je voudrais simplement vous dire que lorsque survient un déraillement impliquant des matières dangereuses comme du pétrole brut, nous étudions toujours la performance des wagons-citernes, que nous comparons à ceux utilisés dans d'autres accidents.

Je vais maintenant demander à Mme Ackermans de vous expliquer ce que nous avons constaté sur l'évolution relative à la distribution des wagons-citernes depuis un certain temps.

[Traduction]

Mme Faye Ackermans (membre du bureau, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): Nous n'avons pas déposé cette information, mais nous pourrions certainement le faire. Quand la tragédie de Lac-Mégantic s'est produite, 80 % des wagons-citernes étaient des DOT-111 ou des CPC-1232 sans chemise, ceux que nous avons appelés les moins résistants aux impacts ou les moins robustes. À l'heure actuelle, pratiquement tous ces wagons ont été mis hors service en Amérique du Nord, et 80 % des wagons sont donc maintenant de bien meilleure qualité. Nous nous penchons encore, et nous continuerons de le faire, sur ce qui arrive aux wagons lors d'un accident.

Lors du dernier accident à être survenu, seuls six ou sept — nous ne sommes pas encore certains du nombre — wagons sur les 37 qui ont déraillé étaient endommagés. À Lac-Mégantic, environ 65 wagons ont déraillé et 63 ont été endommagés dans l'accident. De toute évidence, la capacité de retenue n'est pas la même, mais il faudra que d'autres accidents surviennent pour que nous puissions avoir de bons chiffres.

La présidente: Monsieur Aubin, votre temps est écoulé.

Nous passons à M. Hardie.

•(1110)

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

Je regarde vos feuilles de statistiques, et on y voit un bon nombre d'événements en 2013 et en 2014. Il semble y avoir une hausse. Les mauvaises conditions météorologiques cet hiver-là ont-elles nui à la capacité des trains à rester sur les rails? Savons-nous la moindre chose sur ce qui explique cette augmentation du nombre d'événements?

Mme Kathleen Fox: Il faudrait que je revienne en arrière et que je fasse beaucoup d'analyse pour déterminer cela, mais ce que nous savons, c'est qu'en 2013 et en 2014, le transport de pétrole brut par voie ferroviaire augmentait considérablement. C'est pendant cette période que s'est produit l'accident de Lac-Mégantic, en 2013.

Depuis, et surtout depuis 2015, l'industrie et l'organisme de réglementation ont pris un certain nombre de mesures pour réduire le risque de déraillement ou les conséquences d'un déraillement. Nous avons également observé une baisse des activités pendant quelques années. Je ne pense pas qu'on puisse établir un lien direct de cause à effet, surtout parce que l'accident de Lac-Mégantic a eu lieu pendant l'été, mais il ne fait aucun doute qu'il est beaucoup plus difficile de mener des activités ferroviaires l'hiver que l'été, compte tenu des conditions de froid extrême.

M. Ken Hardie: Il semble y avoir eu — et c'est certainement ce que nous avons vu et entendu — une augmentation des cargaisons ferroviaires de pétrole tout simplement parce que tout le monde attend la construction d'oléoducs, surtout les personnes qui siègent de ce côté-ci de la Chambre.

Les trains plus longs et pesants... Je ne sais pas si les nouveaux wagons ont en fait une plus grande capacité que certains de ceux qui ont été mis hors service, mais il semble y avoir une tempête parfaite qui se profile à l'horizon. Quand on ajoute les conditions anormalement froides qui peuvent survenir, particulièrement à certaines périodes de l'année, nous semblons être face à un risque élevé. Je me demande, pour ce qui est des caractéristiques du service, du type de trains, de leur longueur et ainsi de suite, si vous êtes convaincus que les chemins de fer apportent ces ajustements comme il se doit.

Mme Kathleen Fox: Je vais demander à Mme Ackermans de répondre.

Mme Faye Ackermans: Au cours des derniers jours, j'ai regardé à quel point certains de ces trains qui transportent du pétrole sont longs. Habituellement, lorsque nous avons un accident, il semble y avoir environ 100 wagons, selon nos données. En fait, les trains de pétrole ne semblent pas être anormalement longs par rapport à certains des autres trains des chemins de fer.

À propos de la capacité, les nouveaux wagons ont une capacité moindre que celle des anciens wagons à cause de l'acier et du revêtement supplémentaires. Ils contiennent donc chacun un peu moins de pétrole.

M. Ken Hardie: Nous savons, bien entendu, que le pétrole impliqué dans l'accident de Lac-Mégantic provenait des champs de Bakken, et nous venons tout juste d'apprendre dans les médias que c'est un produit beaucoup plus inflammable qu'une grande partie des autres. Savez-vous quelque chose à propos du mélange transporté par voie ferroviaire? Comporte-t-il encore de très hautes concentrations du type de pétrole impliqué à Lac-Mégantic, ou avons-nous maintenant du bitume plus dilué et certains des autres produits moins inflammables?

Mme Kathleen Fox: Je ne sais pas si nous avons les chiffres sur la distribution du type de pétrole. C'est certainement une chose sur laquelle nous nous penchons dans le cadre d'une enquête, et cela fera d'ailleurs partie de l'enquête sur le dernier accident, qui a eu lieu la fin de semaine passée, à Saint-Lazare, au Manitoba. Ce que nous pouvons dire, c'est que depuis les deux déversements majeurs dans le Nord de l'Ontario en 2015 — quand on regarde les chiffres — jusqu'à la fin de semaine passée, nous n'avions pas eu de déraillement important de wagons de pétrole. Nous allons nous pencher là-dessus dans le cadre de l'enquête en cours sur l'accident à Saint-Lazare.

M. Ken Hardie: Nous avons aussi eu l'incident dans les Rocheuses près de Field, en Colombie-Britannique. C'était la semaine dernière ou celle d'avant, tout récemment. Bien sûr, quiconque se souvient de l'accident de Lac-Mégantic peut voir des similitudes: un train stationné a soudainement commencé à bouger, et le ministre a pris très rapidement un arrêté.

Êtes-vous préoccupés par cet incident? Pensez-vous que les remèdes exigés par le ministre jusqu'à nouvel ordre seront adéquats? Avons-nous même besoin d'enquêter sur l'équipement de sécurité à bord des trains?

Mme Kathleen Fox: En ce qui a trait à l'enquête sur l'accident à Field, en Colombie-Britannique, elle est toujours en cours. Les circonstances étaient différentes à Lac-Mégantic; c'était un train sans surveillance aux freins mal actionnés qui s'est mis à bouger. À Field, il y avait des membres d'équipage dans le train, et il est trop tôt pour que nous déterminions — nous ne le savons pas encore puisque l'enquête est en cours — tous les facteurs en jeu.

Je pense que toute mesure prise par le ministre pour réduire le risque d'une perte de maîtrise est bonne. Quant à savoir si les mesures sont adéquates, il faut attendre d'en savoir plus sur la cause de cet accident.

•(1115)

La présidente: Merci beaucoup.

Allez-y, madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à vous remercier de comparaître aujourd'hui pour témoigner sur le retrait du transport ferroviaire de liquides inflammables, qui se trouvait sur votre liste de surveillance.

Il en a déjà été question à la lumière des trois déraillements récents en autant de semaines. Je pense que le premier était le 24 janvier, le deuxième, le 4 février et le dernier, le 14 février. Nous voyons ce genre de déraillements se produire. Bien entendu, il y a eu l'accident tragique à Field, en Colombie-Britannique, où trois personnes sont décédées.

Je pense qu'il est opportun de faire cette étude maintenant. Je crois que certaines personnes pourraient se demander s'il est judicieux de retirer cela de la liste de surveillance, alors qu'on transporte plus de pétrole par voie ferroviaire. Nous devrions peut-être examiner la grande question de savoir si nous devrions ou non transporter le pétrole par oléoducs plutôt que par voie ferroviaire. Je sais qu'il en a également été question.

Je me demande juste si vous pourriez me dire, madame Fox, si vous connaissez le rapport d'août 2015 de l'Institut Fraser dans lequel on compare le bilan en matière de sécurité des oléoducs à celui des trains.

Mme Kathleen Fox: Je le connais un peu, oui. J'ai vu le rapport.

Mme Kelly Block: Je vois; vous le connaissez donc un peu. À votre avis, les conclusions du rapport sont-elles exactes?

Mme Kathleen Fox: Nous n'avons pas évalué le rapport de manière aussi sévère. À notre connaissance, les renseignements du BST qui ont été utilisés sont exacts. Nous n'avons aucune raison d'en douter. Je pense que la comparaison des trains et des oléoducs pour ce qui est du transport sécuritaire de matières dangereuses est beaucoup plus complexe et qu'il est beaucoup plus difficile d'y répondre que ce qu'on pourrait croire à première vue.

Il faut vraiment comparer des comparables. Il faut des données agrégées sur le volume provenant de différentes sources. Il faut un dénominateur commun pour les comparer. C'est très difficile.

De notre point de vue, les risques associés aux oléoducs sont très différents. Ils se rapportent, par exemple, au bris ou à l'usure, aux interactions avec l'environnement et parfois à l'intervention d'une tierce partie. En revanche, par voie ferroviaire, des cargaisons pesant des centaines de tonnes circulent sur des rails en acier dans toutes sortes de conditions climatiques.

Les risques sont très différents. Au bout du compte, notre travail consiste à trouver les lacunes et les aspects pour lesquels il faut en faire davantage. Nous ne faisons pas de comparaisons pour déterminer quel est le moyen le plus sécuritaire. Nous croyons que, peu importe le moyen, il faut que ce soit fait de la façon la plus sécuritaire qui soit.

Mme Kelly Block: Au cours de la dernière législature, j'étais secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles. Je ne remets pas en question la sûreté du transport de pétrole par voie ferroviaire; je crois tout simplement que les oléoducs sont un peu plus sécuritaires. Je crois qu'il incombe à chacun de nous d'essayer de transporter ce produit partout au pays en recourant au moyen le plus sécuritaire.

L'une des principales constatations de ce rapport, c'est que le risque d'avoir un événement était 4,5 fois plus élevé par voie ferroviaire qu'au moyen d'oléoducs.

Je me demande si vous avez remarqué dans les chiffres un changement qui indique que ce ratio n'est plus exact.

Mme Kathleen Fox: Je ne peux pas me prononcer sur le ratio. Ce que je peux vous dire d'après nos chiffres préliminaires de 2018, c'est que lorsqu'on regarde le nombre d'événements dans le transport ferroviaire, on constate que 1 468 événements ont été signalés au BST en 2018, ce qui comprend 1 173 accidents ferroviaires. On parle de tous les types d'accidents: les déraillements, les collisions et ainsi de suite.

Quand on regarde les chiffres sur les oléoducs, on constate premièrement qu'on nous a signalé un total de 110 événements, y compris un accident. Il y a donc une différence nette dans le nombre d'événements qui nous sont signalés. Je mentionne que nous nous préoccupons uniquement des pipelines sous réglementation fédérale. Deuxièmement, nous n'avons pas de recommandation en suspens pour ce qui est des pipelines. Les pipelines ne figurent pas sur notre liste de surveillance, mais un certain nombre d'exemples anecdotiques peuvent évoquer, ou indiquer, des problèmes connexes entre les moyens de transport.

Je pense qu'il ne faut également pas oublier qu'en cas de déversement de pipeline — et selon ce qui est transporté, à savoir du pétrole brut ou du gaz —, les conséquences peuvent être majeures compte tenu de la quantité déversée par rapport au volume de, disons, pétrole brut transporté dans un train-bloc. Je me sers de

l'exemple de l'événement d'octobre 2018 sur lequel nous enquêtons au nord de Prince George, où un gazoduc s'est rompu et a pris en feu.

En ce qui a trait à la fréquence, le nombre d'événements ferroviaires signalés est supérieur aux événements impliquant des pipelines, mais il faut également tenir compte des conséquences, à savoir la quantité déversée, le produit concerné et l'endroit touché.

● (1120)

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Monsieur Sikand, vous avez la parole.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je représente une circonscription à Mississauga, et on nous rappelle souvent le déraillement de 1979, après lequel notre mairesse a été nommée à juste titre l'« Ouragan Hazel ». En 2015, pendant notre campagne, un incident a eu lieu. Je ne parlerais pas d'un déraillement, mais un train est sorti des rails, et il a fallu faire un petit nettoyage. Dans ma circonscription, nous sommes bien conscients des préoccupations en matière de sécurité liées au transport ferroviaire, au transport de produits chimiques et de pétrole brut. Depuis 2015, je fais du porte-à-porte et je constate une différence marquée dans les émotions que le transport ferroviaire suscite chez les gens. Ils se sentent plutôt en sécurité, par rapport à l'époque où je menais ma première campagne. Je pense que c'est, entre autres, parce que nous avons accéléré l'élimination progressive des wagons CPC-122 et DOT-111.

Pouvez-vous en parler et dire comment cette mesure a rendu plus sécuritaire l'ensemble du système de sécurité?

Mme Kathleen Fox: Lorsqu'on parle du transport du pétrole brut, les wagons CPC-1232 sans chemise sont éliminés progressivement plus tôt que prévu. Les wagons CPC-1232 avec chemise sont toujours en service et pourront le demeurer jusqu'en 2025. Toutefois, on constate une réduction de l'utilisation de ces wagons et une augmentation du recours à la nouvelle norme relative aux wagons-citernes TC-117, qui a été établie à la suite de l'accident de Lac-Mégantic. Nous aurons l'occasion d'apprendre ce qui s'est passé à Saint-Lazare la fin de semaine dernière et de comparer le rendement de ces wagons à celui des wagons-citernes CPC-1232 avec chemise qui sont toujours permis.

M. Gagan Sikand: Dans la région du Grand Toronto, ce sont les wagons sans chemise qui passent fréquemment?

Mme Faye Ackermans: On ne peut pas dire quel type de wagon-citerne passe dans une région en particulier. L'expéditeur détermine le wagon à utiliser pour transporter un produit en particulier, alors il faut se demander qui transporte quel produit pour répondre à cette question. Je n'ai pas la réponse.

M. Gagan Sikand: D'accord.

J'aimerais céder le reste de mon temps de parole à M. Graham.

M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.): Merci.

Madame Fox, ce qui m'a surpris le plus dans vos premières réponses aux questions de M. Aubin, c'est d'entendre dire qu'il faudra plus d'accidents pour que nous obtenions plus de données. Est-ce que les wagons de marchandises sont soumis à des essais de collision avant d'être mis en service?

Mme Kathleen Fox: Oui, mais à une vitesse moins élevée. M. Jang pourrait peut-être vous donner la vitesse exacte. Lorsque la vitesse est plus grande, bien entendu, les dommages risquent d'être plus importants. Dans le cadre de nos enquêtes, nous évaluons la performance relative. Combien de wagons ont été impliqués? À quelle vitesse allaient-ils? Quelle est l'importance des dommages? Quel était le rendement?

Nous ne pouvons pas affirmer que ces 117 wagons ne subiraient jamais de dommages ou qu'ils ne présentent aucun risque. Tout dépend de la vitesse, des forces dynamiques associées au déraillement et du moment de l'incident. Nous pouvons uniquement comparer le rendement relatif. Je peux vous assurer que selon une consigne ministérielle récente, les wagons-citernes 1232 sans chemise ont été éliminés du transport du pétrole brut et des distillats de pétrole environ six mois plus tôt que prévu. C'est au moins cela. Ils ne seront plus utilisés à cette fin.

• (1125)

M. David de Burgh Graham: Selon mon expérience, les trains qui transportent de l'éthanol ont un wagon couvert à chaque extrémité, qui sert de zone tampon. Avez-vous constaté une différence sur le plan de la sécurité avec les wagons tampons ou les séparateurs?

M. Kirby Jang (directeur, Enquêtes ferroviaires et pipelines, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): Dans le cadre des enquêtes précédentes, nous avons étudié la formation des wagons-citernes chargés et leur position dans le train. Toute séparation entre les wagons les plus dangereux est une bonne chose.

Vous savez probablement que nous avons fait une recommandation active en ce qui a trait aux facteurs associés aux déraillements de trains contenant des matières dangereuses et à leur gravité. Dans le cadre de cette analyse, nous demandons à l'industrie ferroviaire et au ministère des Transports d'étudier le profil de risque des divers trains afin de déterminer si des modifications doivent être apportées aux règles associées aux trains et itinéraires clés. C'est un élément très important. Un train qui comprend plus de 20 wagons chargés est considéré à titre de train clé. La distribution dans le train est assez importante.

Vous soulevez un bon point au sujet de l'emplacement des wagons tampons.

M. David de Burgh Graham: Merci.

La présidente: Allez-y, monsieur Iacono.

[Français]

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

Je remercie les témoins de leur présence ce matin.

La liste de surveillance du Bureau de la sécurité des transports du Canada comprend les principaux enjeux de sécurité des différents modes de transport auxquels il faudrait remédier. Pouvez-vous nous dire quels éléments sont pris en considération par le BST lorsqu'il détermine qu'un enjeu de sécurité ne doit pas seulement mener à des recommandations, mais être inclus dans sa liste de surveillance?

Mme Kathleen Fox: Tous les deux ans, le BST étudie plusieurs éléments. Nous nous penchons sur les statistiques d'accidents et d'incidents pour dégager des tendances. Nous révisons les recommandations auxquelles aucune suite n'a encore été donnée, ainsi que les préoccupations du BST. Nous consultons aussi notre personnel pour savoir ce qu'il recommande d'inscrire ou de conserver

sur la liste, ou quels sont les enjeux à retirer. Nous surveillons également d'autres enjeux qui ne figurent pas sur la liste. Quand nous inscrivons quelque chose sur la liste, par contre, c'est parce que nous croyons que le risque est suffisamment important, que l'inscription est appropriée et que les correctifs que nous avons demandés n'ont pas encore été mis en place.

Pour ce qui est du transport de liquides inflammables, nous avons deux exigences: une analyse des risques et la gestion des risques de la part des compagnies ferroviaires, et l'accélération du retrait des wagons-citernes les moins résistants à l'impact. Quand l'industrie et Transports Canada ont répondu à ces exigences, nous avons retiré cet enjeu de la liste de surveillance. Une simple augmentation de l'activité ne justifie pas en soi que nous conservions un enjeu sur la liste. Si nous croyons que le risque est suffisamment géré, nous pouvons retirer un enjeu de la liste. Nous continuons toutefois de le surveiller, surtout dans le cas du transport du pétrole par rail, qui est en hausse.

M. Angelo Iacono: Merci.

Le transport des liquides inflammables par train est une préoccupation particulièrement importante, surtout au Québec, étant donné la tragédie de Lac-Mégantic. D'ailleurs, le transport des liquides inflammables avait été ajouté à la liste de surveillance du BST à la suite de cet événement. Étant donné que cet enjeu a depuis été retiré de la liste de surveillance, il est juste de penser que Transports Canada travaille à l'amélioration de la sécurité du transport des liquides inflammables par train. Pouvez-vous nous donner plus de précisions sur les mesures qui ont été prises par Transports Canada par rapport à cette préoccupation?

Mme Kathleen Fox: Je peux vous donner des précisions, mais je crois que vous allez aussi recevoir les représentants de Transports Canada tout à l'heure, qui seront probablement plus en mesure de vous donner les détails que vous souhaitez obtenir.

Je peux cependant vous dire qu'il y a eu un changement dans le Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire. Il y a eu l'introduction de certificats d'exploitation pour les compagnies ferroviaires ainsi qu'une augmentation du nombre et de l'envergure des vérifications ou inspections faites par Transports Canada auprès des compagnies ferroviaires. Des amendes ont aussi été instaurées si les compagnies ne se conforment pas à la loi ou au règlement sur la sécurité ferroviaire. Par ailleurs, le retrait des wagons les moins résistants à l'impact a été décrété, ainsi que la mise en place de plans d'intervention d'urgence en cas de déraillement.

L'ensemble de toutes ces mesures a fait en sorte de réduire le risque, mais sans l'éliminer complètement. Il reste encore à donner suite à trois des cinq recommandations que nous avons faites dans la foulée de la tragédie de Lac-Mégantic, ainsi qu'à deux autres recommandations que nous avons formulées après des déraillements survenus dans le nord de l'Ontario en 2015. Nous continuerons à suivre ce dossier jusqu'à ce que toutes nos recommandations aient été mises en oeuvre de façon pleinement satisfaisante.

• (1130)

M. Angelo Iacono: C'est bien que Transports Canada soit un acteur principal dans ce dossier, mais qu'en est-il des compagnies ferroviaires?

Quelles mesures ont été mises en place par les compagnies pour assurer une plus grande sécurité sur les rails?

Mme Kathleen Fox: Comme je l'ai mentionné au début de ma présentation, quand les compagnies transportent de grandes quantités de liquides inflammables, les mesures ont trait, entre autres, au système de gestion du risque, aux inspections, à l'entretien et à l'analyse de risques.

Les compagnies sont tenues de maintenir des normes supérieures particulièrement quand il s'agit de trains ou de routes clés. Il y a ainsi eu la mise en place d'une mesure visant la réduction de la vitesse pour les trains qui transportent le pétrole. Par contre, comme on l'a vu dans des accidents survenus dans le nord de l'Ontario, ce n'est pas juste la vitesse qui peut provoquer un déraillement. C'est pourquoi nous avons demandé à Transports Canada d'effectuer une étude plus approfondie sur d'autres facteurs de risques, laquelle pourrait mener à de nouvelles exigences visant leur réduction et auxquelles devraient se soumettre les compagnies ferroviaires.

M. Angelo Iacono: Est-ce que les ministères ont connaissance de toutes les données liées à ces mesures? Les données sont-elles transmises aux ministères?

Mme Kathleen Fox: Oui, en ce sens que l'information entrée dans les systèmes de gestion de sécurité des compagnies ferroviaires doit être transmise à Transports Canada.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Liepert.

M. Ron Liepert: Merci, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins de leur présence ici aujourd'hui.

Je représente une circonscription de Calgary. Je m'intéresse au transport des produits du pétrole et j'ai quelques questions à vous poser; j'espère que vous pourrez y répondre.

Il est évident qu'il est beaucoup plus sécuritaire de transporter les liquides pétroliers et les condensats par pipeline que par rail. Si nous n'avions pas à expédier par rail notre pétrole ou nos liquides et condensats destinés aux installations de fabrication de produits pétrochimiques du Québec — qui créent des milliers d'emplois dans la province —, mais que nous pouvions les transporter par pipeline, comme ils devraient l'être...

Nous n'avons pas de pipelines pour les transporter parce que des groupes d'intérêts particuliers n'en veulent pas — et cela comprend les membres des partis politiques qui se trouvent à ma gauche — et qu'ils transmettent des faussetés ou leur rhétorique sur la sécurité des pipelines. Si ce n'était d'eux, nous ne ferions même pas cette étude aujourd'hui.

Est-ce que c'est exact?

La présidente: C'est une question tendancieuse.

Mme Kathleen Fox: Je ne peux pas répondre à cette question.

M. Ron Liepert: Je vais prendre cela pour un oui, madame. Merci.

Mme Kathleen Fox: [Inaudible] répondre à cette question.

La présidente: Mme Fox dit qu'elle n'est pas à l'aise de répondre à cette question.

M. Ron Liepert: D'accord. Je vais vous en poser une autre.

J'aimerais qu'on revienne au rapport de l'Institut Fraser, qui indique que les déversements de plus de 70 % des pipelines sont de l'ordre d'un mètre cube ou moins, ce qui équivaut probablement à ce qui est répandu au quotidien dans les stations-services.

Est-ce que cette statistique est toujours pertinente trois ans plus tard?

Mme Kathleen Fox: Je ne peux faire de commentaire sur les statistiques du rapport. Je peux vous dire que bon nombre des rapports que nous recevons font état de déversements ou de rejets mineurs des produits. Nous réalisons environ une ou deux enquêtes sur les pipelines par année, lorsque nous croyons que ces enquêtes exhaustives peuvent améliorer la sécurité des transports. Oui, dans la grande majorité des cas, les rejets déclarés sont mineurs.

Je tiens à préciser que le risque — comme je l'ai dit plus tôt lorsque nous parlions des pipelines — est qu'en cas de déversement important de produit, qu'il s'agisse de pétrole ou de gaz, les conséquences peuvent être assez importantes. C'est ce qui est arrivé à Prince George, où nous menons présentement une enquête: il y a eu un bris et le gaz naturel a pris feu.

Les cas sont moins nombreux. Les conséquences pourraient être graves. Cela dépend de ce qui est transporté, de la quantité déversée, du temps qu'il faut pour arrêter la fuite et de l'endroit où elle se produit.

• (1135)

M. Ron Liepert: J'aimerais revenir à ma première question et la formuler autrement.

Pouvez-vous me confirmer qu'on transporte chaque jour des liquides, des condensats et du pétrole vers les raffineries et les installations de fabrication du Québec, ce qui crée des milliers d'emplois?

Mme Kathleen Fox: Je ne sais pas quelle quantité de produits est acheminée à un endroit en particulier. Je suis désolée, je ne peux pas...

M. Ron Liepert: Mais on transporte ces produits, n'est-ce pas?

Mme Kathleen Fox: À notre connaissance, oui.

M. Ron Liepert: Quelqu'un peut-il nous éclairer là-dessus?

M. Jean Laporte (administrateur en chef des opérations, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): Habituellement, nous ne ventilons pas les données sur les activités selon les provinces, les régions ou les installations. L'Office national de l'énergie et Statistique Canada auraient ces renseignements. En règle générale, nous recueillons les données sur les produits qui ont été expédiés et déversés, les incidents et leur occurrence.

M. Ron Liepert: Nous savons que les raffineries du Québec transforment les produits pétroliers pour les clients québécois. Est-ce exact?

M. Jean Laporte: Oui.

M. Ron Liepert: Tous ces produits sont transportés par rail.

M. Jean Laporte: Nous n'avons pas de données précises à ce sujet. Une grande partie du pétrole raffiné au Québec arrive par bateau.

M. Ron Liepert: C'est du pétrole étranger, n'est-ce pas? Nous progressons.

Est-ce qu'il me reste du temps?

La présidente: Oui, il vous reste une minute.

M. Ron Liepert: Que pourrions-nous faire pour changer les choses et convaincre la population que le transport du pétrole par pipeline est beaucoup plus sécuritaire que le transport par rail? Nous n'aurions pas besoin de dépenser l'argent des contribuables pour réaliser des études comme celle-ci si nous avions des pipelines pour expédier le pétrole.

M. Jean Laporte: Encore une fois, ce n'est pas à nous de déterminer cela. Notre mandat est très clair: nous enquêtons sur les événements. Des organismes de réglementation et autres organismes gouvernementaux sont responsables d'examiner la production, l'importation et l'exportation de produits énergétiques, et d'exercer une surveillance à cet égard.

En ce qui a trait aux activités relatives au transport par pipeline, le nombre d'incidents a été relativement stable et a légèrement diminué au cours des dernières années. Les quantités déversées en cas d'incident sont assez petites, comme nous l'avons dit plus tôt, mais les données sur le transport par rail changent.

Si vous faites référence à l'étude de 2015 de l'Institut Fraser, plusieurs améliorations ont été apportées en matière de sécurité ferroviaire depuis, et les chiffres changent. Dans quelques semaines, nous publierons nos statistiques officielles pour l'année 2018; vous aurez donc accès à des données plus actuelles dont pourraient se servir l'Institut Fraser et d'autres pour procéder à l'analyse à laquelle vous faites référence.

La présidente: Monsieur Laporte, lorsque le rapport sera publié, pourriez-vous l'envoyer à la greffière afin qu'elle en transmette une copie aux membres du Comité? Nous vous en serions reconnaissants. Merci.

Monsieur Hardie, vous avez la parole.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Je vais partager mon temps de parole avec Mme Pauzé. J'aimerais tout d'abord poser deux questions.

Est-ce que le Bureau enquête sur les problèmes ou incidents impliquant des navires?

Mme Kathleen Fox: Oui.

M. Ken Hardie: Sur combien d'incidents impliquant le transport de toutes sortes de marchandises dans l'inlet Burrard avez-vous enquêté?

Mme Kathleen Fox: Je ne sais pas exactement combien d'accidents impliquaient l'inlet Burrard.

Nous avons enquêté sur plusieurs événements au large de la côte ouest de l'île de Vancouver impliquant toutes sortes de navires, y compris des bateaux de pêche, des remorqueurs et des barges. De mémoire — et je me trompe peut-être —, il n'y a pas eu déversement d'un produit qui était transporté; c'est plutôt ce qui permettait aux navires d'avancer qui s'est déversé. Par exemple, un bateau de pêche a chaviré et le combustible de soute s'est déversé. Dans l'Ouest, le remorqueur Nathan E. Stewart a déversé 110 000 litres de combustible de soute.

• (1140)

M. Ken Hardie: Sur la côte Ouest, on songe à expédier plus de pétrole ou de bitume dilué à partir du terminal de Burnaby. Vous savez probablement qu'il y a d'autres produits comme les substances corrosives qui seraient tout aussi difficiles à gérer en cas de déversement qui sont expédiés de Vancouver depuis un bon moment.

Mme Kathleen Fox: Encore une fois, nous n'avons pas de données précises sur les produits transportés, la destination ou le moment du transport. Nous étudions chaque événement, incident ou

accident de façon précise. Nous déterminons ce qui était à bord, ce qui était transporté et les conséquences du déversement.

M. Ken Hardie: Transports Canada participe évidemment à l'évaluation des risques. Croyez-vous que le ministère pourra faire son travail de manière efficace avec les données dont il dispose?

Mme Kathleen Fox: Nous lui donnons accès à certaines de nos données. Il a peut-être d'autres données. Je ne peux me prononcer sur ce qui se passe au ministère dans le cadre de l'évaluation des risques.

M. Ken Hardie: Très bien.

Madame Pauzé, vous avez la parole.

[Français]

Mme Monique Pauzé (Repentigny, BQ): Merci beaucoup, monsieur Hardie. C'est très gentil de votre part.

Peu de temps avant Noël, je suis allée à Lac-Mégantic afin de rencontrer les gens touchés par le drame. Ils m'ont expliqué que la courbe où le train a déraillé, alors qu'il circulait à 101 kilomètres à l'heure, était de 3,1 ou 3,2 degrés. Comme les compagnies ont insisté pour remettre le plus rapidement possible des wagons en circulation et reprendre le transport, une section de la courbe a été refaite et elle est encore plus accentuée qu'au moment du déraillement.

De plus, c'est du gaz propane, un produit encore plus explosif, que transportent les wagons qui passent à Lac-Mégantic. Vous comprendrez que, pour les gens de ce petit village, c'est assez traumatisant. Votre décision de retirer cet enjeu de la liste de surveillance est également traumatisante. Les citoyens de Lac-Mégantic m'en ont parlé toute la journée. C'était vraiment dramatique.

Dans vos notes d'allocution, on peut lire que les compagnies ferroviaires font elles-mêmes l'évaluation des risques et les inspections. Encore une fois, c'est très troublant pour les gens de Lac-Mégantic — cela devrait l'être pour tous les Canadiens — de penser qu'on remet entre les mains des compagnies ferroviaires le pouvoir de faire leurs propres inspections et évaluations.

Plus tôt, vous avez dit que vous suggériez des mesures et que vous vérifiez par la suite si elles étaient prises. Vous fiez-vous à ce que les représentants des compagnies ferroviaires vous disent?

Mme Kathleen Fox: Premièrement, je peux vous rassurer et rassurer les citoyens et les citoyennes de Lac-Mégantic: nous n'oublierons jamais ce qui s'y est passé. Cela a été une tragédie.

Trois de nos cinq recommandations n'ont toujours pas fait l'objet de suivi, c'est-à-dire qu'on n'y a pas encore répondu de façon satisfaisante, selon le BST.

En ce qui concerne les inspections, c'est certain que les compagnies ferroviaires doivent faire des inspections de leur propre infrastructure. Cependant, Transports Canada fait aussi des inspections et des audits de leurs systèmes de gestion de la sécurité. Ce n'est donc pas tout à fait précis de dire que c'est de l'auto-inspection. Toutes les compagnies, que ce soit une compagnie d'aviation, une compagnie ferroviaire ou une compagnie de pipeline, doivent faire les inspections de leur propre infrastructure selon les normes.

De plus, nous exigeons que l'organisme de réglementation, soit Transports Canada dans le cas des compagnies ferroviaires, fasse ses propres audits et inspections. Il s'agit d'une recommandation découlant de la tragédie de Lac-Mégantic qui est encore en vigueur et qui n'est pas fermée, parce que nous voulons voir les résultats des inspections de Transports Canada.

Nous avons retiré cet enjeu de la liste de surveillance parce que les mesures précises qui faisaient partie de nos exigences ont été prises par les compagnies ferroviaires et Transports Canada. C'est la seule raison pour laquelle nous l'avons retiré de notre liste de surveillance. C'est comme une liste de mesures à prendre.

Nous continuons de suivre et de surveiller de près le transport des liquides inflammables et la sécurité ferroviaire. Pour ce faire, nous poursuivons nos études statistiques et nos enquêtes, et nous proposons des recommandations que nous réévaluons chaque année.

• (1145)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est maintenant à M. Jeneroux.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci à tous d'être ici aujourd'hui.

J'ai lu bon nombre des recommandations actives sur la sécurité du transport ferroviaire, mais la plupart d'entre elles visent le ministère des Transports. Vous savez sans doute que le gouvernement de l'Alberta prévoit de louer 4 400 wagons pour transporter le pétrole de l'Alberta vers le marché.

Je me pose des questions au sujet de ces recommandations. Est-ce que Transports Canada devrait agir rapidement en raison des activités à venir?

Mme Kathleen Fox: Je vais demander à Mme Ackermans de mettre les statistiques en contexte; je compléterai la réponse du mieux que je le pourrai.

Mme Faye Ackermans: Nous avons examiné les données et la quantité de produits déplacée. L'ONE a publié ses données sur l'exportation du pétrole brut hier. Environ 130 000 wagons de produits sont exportés. Je n'ai pas vu les données de Statistique Canada; elles seront mises à jour également. Il y a probablement 50 000 ou 100 000 autres wagons de pétrole brut transporté au Canada.

Puisque ce pétrole brut transporté dans 4 400 wagons supplémentaires vise le marché de l'exportation, il entraînera une augmentation d'environ 50 % du volume d'exportation du pétrole brut d'ici la mise en oeuvre complète de ces mesures, soit en 2020, selon ce que je comprends.

Voilà le contexte.

Mme Kathleen Fox: J'ajouterais simplement qu'en ce qui a trait aux mesures et à notre liste de suivi, les accidents ferroviaires arrivent pour plusieurs raisons. L'équipage ne respecte pas toujours les signaux. C'est un enjeu particulier. La fatigue est aussi un facteur d'importance pour tous les modes de transport — aérien, ferroviaire et maritime — alors nous étudions la question dans le contexte du transport ferroviaire.

Les deux autres éléments qui se trouvent sur la liste de suivi et qui sont particulièrement importants sont la gestion de la sécurité et la surveillance. Nous continuons de suivre les activités de l'industrie et de Transports Canada en ce qui a trait à cela et en ce qui a trait aux recommandations en suspens, dont certaines datent d'il y a plus de 10 ans. Cinq d'entre elles visent le transport ferroviaire. Parmi ces cinq recommandations, trois figurent à la liste de suivi à un autre titre.

M. Matt Jeneroux: Est-ce que vous prenez des mesures proactives? La première ministre de l'Alberta a fait une demande au ministre à cet égard. De toute évidence, la demande a été approuvée d'une manière ou d'une autre. Est-ce que vous échangez

avec le ministère — et peut-être avec le ministre — dans le but de vous préparer à cela?

Mme Kathleen Fox: Non. Notre mandat consiste à enquêter sur les événements, les incidents et les accidents. C'est ce que nous faisons. Nous recueillons des données que nous transmettons à Transports Canada et à l'industrie... à l'Association des chemins de fer du Canada. Nous rencontrons périodiquement — au moins une fois par année — les représentants des grandes compagnies de chemin de fer pour savoir où elles en sont et pour leur faire part de nos préoccupations.

Nous entretenons un dialogue continu avec les divers intervenants, notamment l'organisme de réglementation, sur ce qui se dégage de nos statistiques et sur les mesures qui, à notre avis, devraient être prises

M. Matt Jeneroux: À quelle fréquence rencontrez-vous le ministre?

Mme Kathleen Fox: Je ne rencontre pas souvent le ministre. Je l'ai rencontré pour une séance d'information au début de son mandat. Nous avons des rencontres régulières avec les sous-ministres et des rencontres assez fréquentes avec le personnel.

M. Matt Jeneroux: Il y a eu trois déraillements. On prévoit une hausse considérable de la circulation ferroviaire, mais vous n'avez rencontré le ministre qu'une fois, pour une séance d'information au début. Cela me semble un peu étrange.

Mme Kathleen Fox: Cela n'inclut pas les lettres qui peuvent avoir été envoyées.

Les déraillements font partie de la réalité dans le secteur ferroviaire.

Un seul des trois déraillements qui ont eu lieu depuis janvier était lié au transport de liquides inflammables. C'était à Saint-Lazare, et l'enquête sur cet incident se poursuit.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

On a un ministre des Transports dont la marque de commerce est de répéter aussi souvent qu'il le peut que la sécurité est sa priorité absolue. Nous aimerions le croire, mais ce que je découvre dans la population, c'est que celle-ci fait davantage confiance au BST, qui a l'apparence d'une certaine neutralité, qu'au ministre.

Vous avez dit deux fois aujourd'hui qu'on n'avait pas encore donné suite à trois des cinq recommandations formulées dans le rapport sur l'accident survenu à Lac-Mégantic, et cela m'inquiète. J'aimerais que vous nous rappeliez de quelles recommandations il s'agit.

J'aimerais aussi que vous nous expliquiez ce que veulent dire les mentions faites dans votre rapport, dans un jargon qui vous est propre, relativement à l'état actuel d'une recommandation, à savoir « attention satisfaisante », « attention en partie satisfaisante » et « intention satisfaisante ».

Selon moi, « intention satisfaisante » veut dire qu'il n'y a pas eu de mesures prises et « attention en partie satisfaisante », qu'on a fait un pas dans la bonne direction, mais qu'on n'a pas réglé le problème. La cote « satisfaisant » me satisferait aussi, mais j'ai l'impression que nous sommes loin du compte.

• (1150)

Mme Kathleen Fox: Permettez-moi de rappeler les trois recommandations encore actives découlant de l'enquête sur l'accident survenu à Lac-Mégantic.

La première recommandation concerne les wagons-citernes. Nous voulons que les wagons-citernes utilisés pour le transport de pétrole ou de liquides inflammables soient les plus résistants possible à l'impact. Beaucoup de progrès ont été faits de ce côté, mais la recommandation est active parce que le pétrole est encore transporté dans d'autres sortes de wagons-citernes que ceux qui respectent les normes les plus récentes.

M. Robert Aubin: Des normes sécuritaires.

Mme Kathleen Fox: La deuxième recommandation concerne la prise de mesures visant à empêcher que les trains partent à la dérive.

On a pris des mesures à la suite de l'accident survenu à Lac-Mégantic. On a changé les règlements concernant la manière de sécuriser un train garé et non supervisé. Je vais revenir à votre autre question tantôt.

La troisième recommandation concerne la surveillance du système de gestion de la sécurité des compagnies ferroviaires ainsi que des vérifications et des inspections qui ont été faites.

Ce sont les trois recommandations encore actives. Bien qu'il y ait eu beaucoup de progrès et qu'on ait pris des mesures, les lacunes ne sont pas complètement corrigées. Nous attendons de voir les suites qui y seront données.

Je vais maintenant parler de la façon dont nous évaluons l'état des recommandations.

Prenons l'exemple des plans d'urgence et d'intervention qui ont été mis en place après l'accident survenu à Lac-Mégantic. Étant donné qu'on a immédiatement donné suite à notre recommandation de façon entièrement satisfaisante, nous avons fermé la recommandation.

Quand le ministère ou le ministre des Transports annonce un plan d'action et que nous croyons que celui-ci permettra de corriger les lacunes une fois qu'il aura été mis en œuvre, nous attribuons la cote « intention satisfaisante ». Cependant, nous ne fermons pas la recommandation tant que le plan n'a pas complètement été mis en œuvre. Si nous pensons que le plan va corriger seulement une partie des lacunes, nous indiquons « attention en partie satisfaisante ». Les mesures prises pour empêcher que les trains partent à la dérive en sont un exemple: nous avons encore des préoccupations en ce qui concerne les mesures prises à ce jour en ce sens qu'elles ne sont peut-être pas suffisantes pour éliminer complètement ce risque.

M. Robert Aubin: Justement, à ce sujet, il y a eu un autre train qui est parti à la dérive au cours de ces dernières semaines. Il ne contenait pas de produits inflammables, mais le problème reste le même. On a vu le ministre réagir, mais après coup.

Compte tenu du fait que des mesures ont été prises seulement après le déraillement survenu à Lac-Mégantic et après que plusieurs autres trains sont partis à la dérive, pouvons-nous dire que le ministre en fait suffisamment? Selon vous, les dernières mesures annoncées sont-elles satisfaisantes ou en partie satisfaisantes?

Mme Kathleen Fox: Les problèmes liés à des mouvements non maîtrisés et non planifiés ou à des trains qui partent à la dérive sont attribuables à trois facteurs. Le premier est la perte de maîtrise, comme cela a été le cas dans l'accident survenu à Field. Le train était surveillé, mais pour des raisons qu'il nous reste à déterminer, il est parti à la dérive. Il y a aussi les changements de distribution des

wagons dans les gares de triage. Le troisième facteur concerne les wagons non surveillés et mal sécurisés, comme cela a aussi été le cas à Lac-Mégantic.

Il faut vérifier chacun de ces enjeux pour voir si les mesures prises vont réduire le risque qu'un train ou quelques wagons partent à la dérive, mais on n'en est pas encore là.

M. Jean Laporte: J'aimerais ajouter un commentaire, monsieur Aubin.

Nous faisons une évaluation annuelle de toutes nos recommandations en cours. Nous sommes actuellement engagés dans ce processus annuel. Vers la fin mars ou le début d'avril, le cycle devrait être terminé. Transports Canada nous présente des mises à jour relativement à toutes les recommandations. Nous allons les réévaluer dans les deux prochains mois et ce sera rendu public au cours d'avril ou de mai.

• (1155)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Je remercie les témoins de ces précieux renseignements.

Nous allons maintenant suspendre la séance pour quelques minutes pour permettre au prochain groupe de prendre place.

• (1155)

_____ (Pause) _____

• (1200)

La présidente: Reprenons.

Bienvenue aux témoins.

Représentant le ministère des Transports, nous avons M. Kevin Brosseau, sous-ministre adjoint de la sécurité et de la sûreté; Mme Brigitte Diogo, directrice générale de la sécurité ferroviaire; M. Benoit Turcotte, directeur général du transport des marchandises dangereuses.

Merci beaucoup à tous. La parole est à vous.

M. Kevin Brosseau (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Merci beaucoup.

Madame la présidente, membres du Comité, bonjour. Je m'appelle Kevin Brosseau. Comme il a été mentionné, je suis sous-ministre adjoint de la sécurité et de la sûreté à Transports Canada. Je suis accompagné de Mme Brigitte Diogo, notre directrice générale de la sécurité ferroviaire et de M. Benoit Turcotte, qui est directeur général du transport des marchandises dangereuses. Puisque nous avons peu de temps, je vais faire un bref exposé. Cela vous donnera le temps de poser des questions.

Le Canada a l'un des réseaux de transport ferroviaire les plus sécuritaires au monde grâce à la collaboration de nombreux partenaires, notamment les autres ordres de gouvernement, les compagnies de chemin de fer, le BST, comme vous venez de l'entendre, et les communautés.

[Français]

Transports Canada demeure engagé à améliorer la sécurité du public lors du transport des marchandises dangereuses par train.

[Traduction]

Transports Canada prend son rôle de chef de file au sérieux et dispose d'un cadre de réglementation de la sécurité ferroviaire et d'un programme de surveillance rigoureux et solides. Nous avons pris des mesures importantes pour améliorer la sécurité publique durant le transport de marchandises dangereuses par train, y compris les liquides inflammables, dans le cadre d'une stratégie de prévention, d'intervention efficace et de responsabilisation. Parmi ces mesures, notons la réduction de la vitesse autorisée des trains et la mise hors service accélérée des anciens wagons-citernes servant au transport de pétrole brut. En outre, le ministère a établi de nouvelles exigences en matière de responsabilité et d'indemnisation, de classification, d'intervention d'urgence ainsi que de nouvelles normes sur les moyens de confinement, en plus d'augmenter le nombre d'inspections des tronçons principaux et d'ajouter des exigences pour les trains clés. Grâce à ces mesures et aux 33 000 activités de surveillance menées chaque année, Transports Canada est déterminé à promouvoir une culture de la sécurité au sein de l'industrie ferroviaire afin d'assurer la sécurité des Canadiens.

C'est avec plaisir que nous répondrons à vos questions.

[Français]

Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Brosseau.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Merci beaucoup d'être ici. Vous nous aidez à tirer parti de la petite demi-heure que nous passons ensemble aujourd'hui. Comme je l'ai indiqué au groupe précédent, nous sommes ici en raison d'une motion de mon collègue, M. Aubin. Au cours de la partie précédente, j'ai indiqué que je considère que cette séance d'information — je ne dirais pas que c'est une étude — tombe à point, étant donné les trois déraillements survenus en autant de semaines, dont l'un avec décès, malheureusement.

Pour poursuivre dans la même veine qu'avec les témoins précédents, avez-vous pris connaissance du rapport de l'Institut Fraser publié en août 2015 comparant les bilans de sécurité des pipelines et du transport ferroviaire?

M. Kevin Brosseau: Non, personnellement, mais je demanderais à mes collègues de répondre aussi.

M. Benoît Turcotte (directeur général, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports): Je ne connais pas ce rapport.

Mme Brigitte Diogo (directrice générale, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Moi oui.

• (1205)

Mme Kelly Block: Madame Diogo, les recherches et les conclusions de l'Institut Fraser sont-elles exactes, à votre avis?

Mme Brigitte Diogo: Je pense que ce rapport contient de très bons points d'analyse, mais en tant que fonctionnaire du ministère, je ne peux me prononcer sur la qualité de ce rapport. Nous en avons pris connaissance.

Mme Kelly Block: Je sais qu'on se demande souvent de qui relèvent les pipelines. Je sais qu'ils relèvent du ministère des Ressources naturelles, mais les gens pensent souvent qu'ils relèvent de Transports Canada parce qu'ils servent au transport d'une marchandise. Je me demande si vous avez des discussions avec le

ministère des Ressources naturelles sur le transport du pétrole par rail ou par pipelines, ou si vous collaborez étroitement pour ces questions.

Mme Brigitte Diogo: Nous avons une étroite collaboration sur le plan de la communication des renseignements. Je pense que le ministère des Ressources naturelles a beaucoup de données liées à notre secteur d'activité, notamment sur le volume de biens transportés. Je dirais qu'auparavant, les discussions portaient sur le mode de transport idéal, entre les trains ou les pipelines, mais qu'on en est venu à la conclusion que cela importait peu, pourvu que le transport soit sécuritaire. En tant que fonctionnaire, c'est ce qui devrait être notre préoccupation première. Le mode de transport importe peu, pourvu que ce soit sécuritaire.

Mme Kelly Block: Merci de la réponse. C'était ma prochaine question.

Pendant la législature précédente, j'étais secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, et je sais que les pipelines sont sûrs à 99,99 %. Ce sont les données pour 2013 à 2015. Quant au transport ferroviaire, je pense que le taux était de 99,997 %. Ce n'est pas une grosse différence. Je pense toutefois que la plupart des gens estiment que le pétrole devrait être transporté par pipelines plutôt que par train, pour diverses raisons, notamment les accidents qui peuvent survenir lors d'un déraillement de train.

J'aimerais aussi avoir vos commentaires sur le fait que la plupart des recommandations actives en matière de sécurité — la liste de surveillance — visent le ministère des Transports. J'aimerais savoir si vous considérez qu'il y a un manque de ressources pour faire tout ce qui pourrait ou devrait être fait pour protéger les Canadiens.

M. Kevin Brosseau: Je vais commencer, puis je céderai la parole à mes collègues, qui sont tous les deux responsables de leur secteur respectif, ce qui contribue à l'avancement des priorités.

Comme tout autre ministère, le ministère des Transports gère et utilise ses ressources en fonction des priorités établies selon une approche axée sur les risques et les priorités. Nous savons évidemment que régler les problèmes qui figurent sur la liste de surveillance et répondre aux recommandations du BST, que nous prenons très au sérieux, sont une priorité. Nous y consacrons les ressources nécessaires. Je cède la parole à mes collègues. Ils pourront peut-être fournir une réponse plus détaillée.

M. Benoît Turcotte: C'est une très bonne question. Je dirais que depuis la tragédie de Lac-Mégantic, le gouvernement a investi massivement, tant dans le programme de sécurité ferroviaire que dans le programme de sécurité du transport des marchandises dangereuses.

Nous avons augmenté les ressources consacrées à l'évaluation des risques dans le système de transport des marchandises dangereuses. La taille du programme a pratiquement triplé, ce qui nous a permis de faire des progrès considérables pour l'évaluation des risques dans ce système.

Grâce à ce programme, nous savons que le pétrole brut demeure parmi les marchandises qui présentent le risque le plus élevé. Les volumes varient, et nous en sommes très conscients. Nous examinons les volumes de pétrole brut expédié. Nous avons triplé le nombre d'inspections, qui sont passées de 2 000 inspections par année avant la catastrophe de Lac-Mégantic à environ 6 000. Nous en sommes très fiers.

Je dirais que nous consacrons au programme du transport des marchandises dangereuses les ressources nécessaires pour nous acquitter de notre mandat de base, qui est d'assurer une réglementation et une surveillance adéquates du système de transport des marchandises dangereuses.

• (1210)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey.

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

J'avais une question sur les stratégies multimodales et l'intégration des programmes pour M. DeJong, mais il n'est pas là, semble-t-il. Je vais quand même vous poser la question à tous les trois et j'espère que vous pourrez m'aider.

Hier, comme vous le savez peut-être, j'ai eu le privilège de présenter, au nom du Comité, un rapport sur l'établissement d'une stratégie canadienne de transport et de logistique. Pendant les voyages que nous avons faits partout au Canada pour préparer ce rapport, nous avons cerné des secteurs stratégiques, qui sont surtout situés dans les régions de Niagara, de Vancouver et de Seattle. J'ai beaucoup appris. Comme je l'ai dit plus tôt, nous avons notamment cerné les corridors commerciaux stratégiques du pays.

La région de Niagara était du nombre. Selon les plans municipaux officiels, comme vous le savez sûrement, certains secteurs étaient zonés industriels, mais au fil du temps, ils sont devenus des quartiers résidentiels en périphérie d'une zone industrielle.

Je travaille actuellement sur un cas précis, dans la municipalité de Thorold, où l'on trouve une gare de triage directement à côté d'un cours d'eau, d'un aquifère et d'une zone résidentielle. J'ai reçu beaucoup de plaintes, et entendu beaucoup de préoccupations concernant la sécurité dans la région en raison des aspects négligés en raison de la présence des trains et de la nature des marchandises transportées, évidemment. Vous savez certainement que les préoccupations portent sur le bruit, la sécurité, etc.

Comment puis-je contribuer à trouver une solution avec le CN, dans ce cas-ci, pour relocaliser cette gare de triage? Je souligne au passage qu'elle a déjà été relocalisée et qu'on avait simplement déplacé le problème dans ce secteur. Comment puis-je réussir à trouver une solution avec ce partenaire — le CN — pour trouver un meilleur emplacement pour cette gare de triage?

Mme Brigitte Diogo: Beaucoup de collectivités partout au Canada ont des préoccupations semblables en raison de la proximité des opérations ferroviaires. Je pense que le CN a établi un mécanisme pour les relations avec les communautés. Je dirais que la meilleure solution serait de communiquer avec les hauts dirigeants du CN.

En outre, je pense que l'Office des transports du Canada est aussi une instance appropriée pour soulever les problèmes liés au bruit et aux vibrations, car cela relève de son mandat.

M. Vance Badawey: Je vous remercie.

J'ai rencontré les gens du CN sur place, mais je n'ai reçu aucune réponse satisfaisante sur les mesures prises pour régler ce problème, mais cela m'a permis d'apaiser mes craintes. Je dois dire que nous avons réussi à régler un autre problème. Quant à ce problème précis, nous n'avons pu le régler à la satisfaction de la communauté. Donc, bien entendu, la prochaine étape sera de mobiliser la communauté, ce que j'ai l'intention de faire.

Vous avez aussi indiqué qu'on peut faire appel à l'OTC.

Mme Brigitte Diogo: Oui.

M. Vance Badawey: Excellent.

Combien de temps me reste-t-il, madame la présidente?

La présidente: Une minute.

M. Vance Badawey: Je cède le reste de mon temps à M. Hardie.

M. Ken Hardie: Je crois comprendre que Transports Canada peut imposer des pénalités pécuniaires administratives. Je vois que vous acquiescez de la tête. L'avez-vous déjà fait? Quel effet cela aura-t-il, à votre avis?

Mme Brigitte Diogo: Ce règlement, qui fait partie des nouveaux règlements mis en place après l'accident de Lac-Mégantic, est entré en vigueur en avril 2015. Nous y avons eu recours, comme pour beaucoup d'outils à notre disposition. Vous trouverez la liste des pénalités qui ont été imposées sur notre site Web. À ce jour, nous avons imposé un demi-million de dollars en pénalités aux diverses sociétés ferroviaires.

Essentiellement, l'outil sert à amener les entreprises à se conformer, mais notre rôle ne s'arrête pas là. Les pénalités pécuniaires administratives peuvent aider à régler un problème à court terme, mais nous exerçons un suivi constant des problèmes pour nous assurer que les mesures prises par l'entreprise sont durables.

Notre expérience démontre que c'est un très bon outil. Nous y avons recours avec prudence, car nos pénalités sont assez élevées.

Dans l'ensemble, à mon avis, nos inspections démontrent une amélioration de la conformité des sociétés ferroviaires. Les taux de défectuosité sont en baisse. Je ne dirais pas que c'est attribuable aux pénalités, parce qu'elles ne sont pas automatiques. Essentiellement, nous considérons que c'est un outil parmi de nombreux autres.

• (1215)

La présidente: Merci beaucoup.

Allez-y, monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui.

Quand j'entends les représentants du ministère des Transports dire que le Canada offre l'un des réseaux les plus sécuritaires du monde malgré les lacunes qui existent, je ne souhaiterais pas vivre ailleurs, c'est le moins qu'on puisse dire.

Dans des études antérieures, il a été question des inspecteurs qui font des audits chez des compagnies ferroviaires. Ai-je raison de penser que la majorité de ces inspecteurs, qui, au fait, ne sont pas très nombreux, font davantage des inspections sur papier? Autrement dit, ils tournent les pages des rapports des compagnies ferroviaires, cochent des cases, puis ils donnent leur approbation.

Sur le nombre total d'inspecteurs, combien sont sur le terrain pour vérifier si les rails sont en bon état et combien sont capables de vérifier si les roues des wagons sont fissurées?

Mme Brigitte Diogo: Je vous remercie de cette question.

Présentement, nous avons environ 140 inspecteurs en place, sur un nombre total de 156 postes. Tous ces inspecteurs doivent aller sur le terrain. Leur travail se fait en deux étapes. Premièrement, ils font une évaluation sur papier en se fondant sur les données que les compagnies doivent nous transmettre. Il est important que nous révisions sur papier ce que la compagnie a fait, ce qu'elle a trouvé et si elle a donné suite à ses propres constatations. Cela nous permet de savoir comment cibler notre propre inspection quand nous allons sur le terrain.

M. Robert Aubin: D'accord.

On revient donc à l'approche basée sur le risque. On étudie des éléments sur papier et, si une alarme sonne, on envoie quelqu'un vérifier la situation sur le terrain. Est-ce cela?

Mme Brigitte Diogo: Non. Je pense que dire les choses de cette façon simplifie la façon dont nous faisons le travail.

Chaque année, nous préparons un plan d'inspection fondé sur plusieurs sources d'information. Nous passons en revue le volume des biens transportés, les constatations découlant de nos inspections passées et de nos audits sur les systèmes de gestion de la sécurité, de même que les données sur les accidents. Nous examinons une série de données économiques pour déterminer quel est le risque dans différents domaines.

M. Robert Aubin: Depuis des années, on observe une diminution du nombre d'inspecteurs à Transports Canada, alors que le transport ferroviaire est en pleine expansion et qu'il croît de façon exponentielle. N'y a-t-il pas là un rajustement, pour le moins, à faire? Il me semble que le nombre d'inspections devrait suivre la croissance du trafic ferroviaire.

Mme Brigitte Diogo: En fait, le nombre d'inspecteurs a augmenté de façon importante depuis l'accident survenu à Lac-Mégantic. Le gouvernement nous a donné beaucoup plus de ressources et un meilleur équipement pour faire le travail. Par conséquent, le nombre de nos inspections a augmenté en conséquence.

M. Robert Aubin: Selon les données dont je dispose, 25 inspecteurs sur 141 sont vraiment sur le terrain, les autres ne faisant que des inspections sur papier. Réfutez-vous cela?

Mme Brigitte Diogo: Oui.

M. Robert Aubin: D'accord. Je vais faire mes vérifications.

Comment une approche basée sur le risque permet-elle à Transports Canada d'être proactif plutôt que réactif chaque fois qu'il survient un incident ou un accident ferroviaire, comme on l'a vu il y a quelques semaines suite à la réaction du ministre lorsque des trains sont partis à la dérive? On aurait pu imposer des mesures tout de suite après l'accident survenu à Lac-Mégantic. Cela fait déjà six ans que ces événements sont survenus et il reste encore trois recommandations sur cinq qui n'ont pas fait l'objet de suivi.

Pouvez-vous au moins nous annoncer que, dans le prochain rapport qui doit être présenté en mars, les cinq recommandations du BST découlant de l'accident survenu à Lac-Mégantic auront obtenu la cote « attention satisfaisante »?

• (1220)

Mme Brigitte Diogo: Nous l'espérons.

M. Robert Aubin: Il ne faut pas espérer, il faut le faire.

Mme Brigitte Diogo: Permettez-moi de finir de répondre à cet aspect de votre question.

Le ministère a pris plusieurs mesures pour répondre aux recommandations du BST. Nous avons pris au sérieux toutes les recommandations faites à la suite de l'accident et avons beaucoup travaillé pour y donner suite.

Comme vous le dites, c'est une industrie, une économie qui évolue, et les risques évoluent aussi. À chaque réévaluation, le BST nous demande de regarder différents aspects de la question, et c'est ce que nous sommes en train de faire. Pour toutes ces évaluations, il y a une réponse concrète du ministère et nous continuons à travailler sur la question.

M. Robert Aubin: J'ai été assez surpris d'apprendre un fait tantôt.

[Traduction]

La présidente: Très brièvement, monsieur Aubin, s'il vous plaît.

[Français]

M. Robert Aubin: D'accord.

J'ai donc été assez surpris d'apprendre qu'il y avait peu de rencontres entre le BST et le ministre. Le public en général accorde une grande crédibilité au BST.

N'y a-t-il pas lieu d'avoir un rapprochement ou une collaboration plus serrée entre Transports Canada et le BST?

M. Kevin Brosseau: Monsieur Aubin, même si Mme Fox ne rencontre pas le ministre,

[Traduction]

nous nous rencontrons régulièrement au ministère. J'ai eu de fréquentes réunions avec M. Laporte au cours du dernier mois. Nous discutons et mettons en commun des renseignements et des pratiques exemplaires de façon continue pour améliorer nos interventions et pour que le BST ait un aperçu réel et important de nos activités.

Brigitte, je pourrais vous laisser compléter la réponse.

Mme Brigitte Diogo: Certainement. J'aimerais aussi ajouter que le BST est un organisme indépendant et qu'il ne relève pas du portefeuille du ministre des Transports.

[Français]

Le ministre des Transports n'est pas le ministre responsable du BST.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup. Nous passons à M. Hardie.

Je rappelle que ce groupe de témoins sera ici jusqu'à 12 h 30 seulement. Donc, d'ici la fin, nous entendrons M. Hardie, M. Iacono et M. Liepert.

M. Ken Hardie: D'accord. Nous allons faire de notre mieux.

Rapidement, pour revenir aux amendes — vos amendes administratives —, combien ont été imposées à des lignes ferroviaires sur courtes distances?

Mme Brigitte Diogo: Je préférerais ne pas le dire de mémoire, mais je crois que c'est deux.

Ce que je suggère, madame la présidente, c'est de faire parvenir une liste au Comité à une date ultérieure.

M. Ken Hardie: La raison, c'est que nous nous préoccupons de la santé financière des lignes ferroviaires sur courtes distances et de leur capacité de rester au fait des règlements relatifs à la sécurité. Je pense que les enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives imposent un coût élevé à ces lignes ferroviaires. On ne dit pas qu'il ne devrait pas y en avoir, mais je pense que nous nous préoccupons constamment de la façon dont elles peuvent rester en activité, compte tenu de leurs réalités.

Pouvez-vous parler de votre processus d'évaluation des risques, plus particulièrement en ce qui concerne le transport de matières dangereuses? Estimez-vous que vous avez suffisamment de données? Recueillez-vous suffisamment de renseignements à propos des types d'expéditions effectuées, de la façon dont elles sont effectuées, du moment où elles sont effectuées, etc.? Nous gérons les risques plutôt que de prendre des mesures qui, selon certains, seraient plus efficaces. Parlez-nous de la gestion des risques.

M. Kevin Brosseau: Je vais laisser [...] d'accord, allez-y.

M. Benoît Turcotte: Du point de vue du transport des matières dangereuses, nous prenons un certain nombre de mesures. Notre programme s'articule autour du risque, et nous prenons les risques très au sérieux. Une grande partie de ce que nous faisons se fonde sur la gestion des risques, y compris nos inspections.

La première étape pour établir la façon de procéder est que nous avons créé un registre des risques. Nous le mettons à jour de façon continue à partir de tous les renseignements que nous recueillons — les 6 000 inspections que nous effectuons par année, toutes les recherches que nous menons et les observations que nous recevons des gens sur le terrain et de nos inspecteurs, pour connaître notamment les cas de non-conformité. Ces données nous sont extrêmement utiles.

Par ailleurs, nous produisons chaque année un document sur l'environnement du programme qui renferme tous ces renseignements, et non pas seulement les risques du transport des matières dangereuses, mais les risques du programme également. Une bonne partie de notre travail repose sur ces renseignements. Ce document influe sur notre plan national de surveillance, qui est un document que nous préparons chaque année et qui énonce nos priorités. Nous classons les risques de tous nos sites connus où des matières dangereuses sont acheminées. Ce pourrait être un magasin Canadian Tire, un champ pétrolifère ou n'importe quel endroit où des matières dangereuses sont manutentionnées ou transportées.

● (1225)

Nous effectuons un grand nombre de nos inspections en tenant compte de ces renseignements. Par exemple, lorsqu'il est question de pétrole brut, nous accordons une grande priorité à l'inspection des installations de transbordement. C'est là où les trains transportant du pétrole brut sont chargés. Au cours du présent exercice financier, nous aurons inspecté plus de la moitié de toutes les installations de transbordement connues. C'est là où nous ciblons les trains transportant du pétrole brut, pour nous assurer que le pétrole brut est chargé dans le wagon-citerne approprié, qu'elles ont les documents liés, au transport, adéquats, que leur personnel est formé et qu'elles chargent le pétrole brut de façon appropriée. Nous vérifions soigneusement tous ces éléments.

Là encore, cela cadre avec notre approche axée sur les risques pour l'inspection des matières dangereuses.

La présidente: Merci.

Monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: J'aimerais commencer par apporter quelques clarifications et remettre les pendules à l'heure concernant les remarques que mon collègue, le député Liepert, a faites plus tôt lorsqu'il interrogeait Mme Fox.

Le Québec reçoit maintenant la majorité de son pétrole brut de producteurs nord-américains. L'Ouest canadien est maintenant le principal fournisseur de pétrole brut du Québec. C'est en grande partie à la suite du projet d'inversion du pipeline n° 9 d'Enbridge. Les raffineries du Québec reçoivent maintenant 82 % de leur pétrole de sources nord-américaines, si bien que seulement 11 % du pétrole provient de l'Algérie, par exemple. Je le mentionne pour clarifier votre observation.

Ma question porte sur l'évaluation des risques. Quelles mesures de surveillance ont été prises pour vérifier que les entreprises respectent les règles?

M. Benoît Turcotte: À l'aide de nos règles relatives au transport des matières dangereuses et de nos règles sur la sécurité ferroviaire, nous établissons l'ordre de priorité des sites en fonction du type de risques qu'ils présentent. Par exemple, si un site n'a pas fait l'objet d'une inspection depuis un certain nombre d'années ou qu'il a des antécédents de non-conformité, nous effectuerons des inspections plus fréquentes, voire tous les ans. C'est généralement l'approche que nous adoptons, outre ce que je viens de mentionner à M. Hardie il y a quelques instants.

M. Angelo Iacono: Merci.

Madame la présidente, je vais céder le reste de mon temps de parole à Mme Pauzé.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Merci beaucoup.

Des citoyens de Lac-Mégantic m'ont donné des photos qu'ils ont prises de rails encore existants sur lesquels des trains circulent vers Lac-Mégantic. Je les ai publiées sur ma page Facebook, je les ai montrées à de nombreuses personnes et la réaction est unanime: tout le monde s'étonne du fait que des trains circulent encore sur des rails aussi abîmés.

Voici un autre élément. Un agriculteur de ma circonscription m'a montré des rails qui sont installés sur sa propriété. Il m'a dit que c'était lui qui les entretenait et qui resserrait les vis parce que personne ne le faisait.

En passant, ces wagons circulent près de la General Dynamics, située dans ma circonscription. On s'entend pour dire que, s'il y avait un accident, ma circonscription au complet disparaîtrait. Cette compagnie, c'est de la « dynamite ».

Je reviens donc sur ce que vous avez dit tantôt: vous devez constater une amélioration de la conformité.

N'y aurait-il pas lieu d'avoir plutôt des règles beaucoup plus sévères que celles qui existent déjà, compte tenu des deux exemples que je vous donne de rails qui ne sont pas entretenus par les compagnies?

Mme Brigitte Diogo: Merci du commentaire.

Si vous avez des plaintes, ce serait bien de nous les communiquer.

Nous avons fait beaucoup d'inspections de rails dans la région de Lac-Mégantic en réponse aux préoccupations de la population. Il y a eu un effort particulier en ce sens dans la région pour veiller à ce que les compagnies soient en conformité avec les règlements. Ce serait bon de nous communiquer les plaintes précises, le cas échéant.

Je terminerai en disant que nous examinons présentement la question des règles et des normes qui ont trait à l'entretien des rails afin de favoriser, peut-être, des changements dans l'avenir.

• (1230)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre M. Liepert.

M. Ron Liepert: Merci, madame la présidente.

Simplement pour m'assurer que nous avons tous les faits en main, c'est le gouvernement conservateur de Stephen Harper qui a approuvé le projet d'inversion d'Enbridge. Mettons les choses au clair.

M. Vance Badawey: Très bien. Je suis fier de vous.

M. Ron Liepert: Du pétrole est encore acheminé dans la province du Québec par voie ferroviaire. Du pétrole et du gaz arrivent des États-Unis, et ce n'est pas... Les 82 % englobent les produits américains qui sont acheminés au Québec. Tous ces emplois qui sont créés au Québec, que ce soit du pétrole de l'Ouest canadien, du pétrole étranger ou du pétrole des États-Unis, ce sont tous des emplois qui sont créés au Québec à des raffineries et à des installations qui se livrent à des activités de pétrochimie.

Je suis heureux que le député ait soulevé ce point pour que nos amis qui sont à notre gauche, qui parlent sans cesse du pétrole et de ses effets néfastes... Ils doivent peut-être savoir qu'il y a des milliers et des milliers d'emplois qui sont créés au Québec chaque jour à des raffineries, que ce pétrole provienne des États-Unis, de l'Algérie ou de l'Ouest canadien. Il est acheminé par voie ferroviaire car il n'y a aucune capacité de transport par pipeline. Si ces gens s'écartaient du chemin et permettaient la construction de pipelines et de faire obstacle aux pipelines...

J'aimerais poser à nos témoins la question suivante. Pouvez-vous nous donner une idée du nombre d'employés supplémentaires que Transports Canada a dû embaucher pour inspecter le pétrole

acheminé par train parce que nous n'avons pas les capacités de transport par pipeline adéquates au pays?

M. Kevin Brosseau: Je vais laisser le soin à mes collègues de poser la question. Je n'ai pas ce chiffre.

M. Ron Liepert: Donnez-moi un chiffre approximatif. Combien d'inspecteurs avez-vous? Je pense que vous avez dit que vous avez dû tripler le nombre d'inspecteurs.

M. Kevin Brosseau: Nous avons tripé le nombre d'inspecteurs à notre ministère. C'était après l'accident à Lac-Mégantic il y a un certain nombre d'années, évidemment. Les chiffres ont triplé. Mes collègues peuvent vous fournir les chiffres exacts, ou nous pouvons les faire parvenir au Comité.

M. Ron Liepert: Est-il juste de dire que si le pétrole n'était pas expédié par train, nous n'aurions pas été obligés de tripler le nombre d'inspecteurs?

M. Kevin Brosseau: Je ne sais pas si c'est vraiment la réponse. Je ne peux pas fournir cette réponse. Il était important que nous puissions intervenir, et...

M. Ron Liepert: Mais vous êtes intervenus principalement à cause de l'accident survenu à Lac-Mégantic, n'est-ce pas?

M. Kevin Brosseau: L'accident de Lac-Mégantic a évidemment été un événement traumatisant pour le pays.

M. Ron Liepert: Et c'était du pétrole qui était expédié par train. Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Merci à nos témoins, à nos fonctionnaires du ministère. Nous vous sommes reconnaissants d'être venus.

Nous allons suspendre la séance un instant avant de passer à l'étude des travaux du Comité.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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.

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 : <http://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: <http://www.ourcommons.ca>