



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

Comité permanent des comptes publics

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 030

Le jeudi 6 mai 2021

Présidente : Mme Kelly Block



Comité permanent des comptes publics

Le jeudi 6 mai 2021

• (1105)

[Traduction]

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

Je tiens à souhaiter la bienvenue à M. Bachrach et à Mme Kusie. Nous avons hâte de les entendre ce matin.

Bienvenue à la 30^e séance du Comité permanent des comptes publics. La séance du Comité est publique et télévisée.

Conformément à l'alinéa 108(3g) du Règlement, le Comité se réunit aujourd'hui pour étudier le rapport 5, *Audit de suivi sur la sécurité ferroviaire — Transports Canada*, des rapports 1 à 5 de 2021 de la vérificatrice générale du Canada.

La séance d'aujourd'hui se déroule de façon hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre le 25 janvier 2021. Par conséquent, les membres peuvent assister en personne dans la salle ou à distance en utilisant l'application Zoom. Je crois comprendre que tout le monde est à distance aujourd'hui.

Des services d'interprétation sont disponibles pour cette réunion. Vous avez le choix, au bas de votre écran, entre « *Floor* », « *English* » et « *French* », soit le parquet, l'anglais et le français. Avant de parler, cliquez sur l'icône du microphone pour ouvrir votre micro. Après avoir fini de parler, mettez votre micro en sourdine pour réduire au minimum toute interférence. Quand vous parlez, faites-le lentement et clairement. À moins de circonstances exceptionnelles, l'utilisation de casques d'écoute avec microphone à flèche est obligatoire pour toutes les personnes qui participent à distance.

En cas de problème technique, veuillez en informer la présidence. Veuillez également noter que nous devons peut-être suspendre la séance pendant quelques minutes, car nous voulons nous assurer que tous les membres peuvent participer pleinement.

Je vais maintenant souhaiter la bienvenue aux témoins qui se joignent à nous aujourd'hui. Du Bureau du vérificateur général, nous accueillons Karen Hogan, vérificatrice générale du Canada, Dawn Campbell, directrice principale, et Isabelle Marsolais, directrice. Du ministère des Transports, nous accueillons Michael Keenan, sous-ministre, Aaron McCrorie, sous-ministre adjoint délégué, Sécurité et sûreté, et Michael DeJong, directeur général, Sécurité ferroviaire.

Sur ce, je cède la parole à Mme Hogan pour cinq minutes.

Mme Karen Hogan (vérificatrice générale du Canada, Bureau du vérificateur général): Madame la présidente, merci de nous donner l'occasion de discuter des résultats de notre récent audit de suivi sur la surveillance de la sécurité des chemins de fer par Transports Canada. Je suis accompagnée aujourd'hui de Dawn

Campbell, la directrice principale responsable de l'audit, et d'Isabelle Marsolais, qui faisait partie de l'équipe d'audit.

Dans cet audit, nous avons vérifié si Transports Canada avait appliqué certaines recommandations de notre audit de 2013 sur la surveillance de la sécurité des chemins de fer. Dans l'ensemble, nous avons constaté que, huit ans plus tard, le ministère n'avait pas encore complètement donné suite à nos recommandations, et qu'il restait en fait beaucoup à faire pour améliorer la sécurité des chemins de fer au Canada.

Les accidents de train peuvent avoir de graves conséquences, y compris des pertes de vies et des dommages à l'environnement dévastateurs. Pour diminuer les menaces à la sécurité, Transports Canada mène des activités de surveillance, comme des inspections, des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité et des analyses de données. Aujourd'hui, nous voulons souligner deux grandes lacunes dans la surveillance du ministère qui demandent une attention immédiate.

Notre première inquiétude concerne le fait que Transports Canada n'évaluait pas l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer. Ces systèmes sont des cadres officiels qui servent à intégrer la sécurité aux opérations quotidiennes des chemins de fer de façon proactive. Les évaluations systématiques et approfondies de ces systèmes sont appelées des vérifications. Elles visent à vérifier si les systèmes respectent les exigences réglementaires et intègrent la sécurité dans les opérations quotidiennes des chemins de fer. Au cours des 14 dernières années, plusieurs rapports ont recommandé à Transports Canada de faire ce type d'évaluation. Je fais référence ici aux trois rapports produits par ce Comité même, à différents autres rapports provenant d'experts du domaine et au rapport d'audit de 2013 de mon bureau.

Nous avons constaté que, même si Transports Canada avait évalué le respect des exigences réglementaires dans ses vérifications des systèmes de gestion de la sécurité, le ministère n'avait pas déterminé si les systèmes étaient efficaces et permettaient d'améliorer la sécurité des opérations menées chaque jour. Tant que le ministère ne fera pas ces évaluations et des suivis en temps voulu, il ne pourra pas savoir si les systèmes ont un effet sur la sécurité des chemins de fer.

[Français]

Notre seconde inquiétude concerne le fait que Transports Canada n'a pas pu démontrer que ses activités de surveillance avaient renforcé la sécurité des chemins de fer en général. Le ministère a grandement amélioré la façon dont il planifie et priorise ses activités ainsi que la manière dont il fait le suivi des mesures et des plans adoptés par les compagnies de chemin de fer pour corriger les défaillances. Cependant, il n'a pas évalué si ses activités de surveillance avaient permis d'améliorer la sécurité des chemins de fer en général. Vu les ressources humaines et le temps qui sont consacrés à surveiller la sécurité des chemins de fer, je crois qu'il est raisonnable de s'attendre à ce que le ministère évalue si le temps et les efforts investis donnent des résultats, et à ce qu'il adapte, au besoin, son approche en matière de surveillance.

J'encourage Transports Canada à étudier ce que font d'autres programmes et administrations dans ce secteur, à la fois au Canada et dans d'autres pays. La Régie de l'énergie du Canada, par exemple, a établi des indicateurs qui mesurent les composantes de l'efficacité. Au Royaume-Uni, l'Office of Rail and Road a créé des outils pour évaluer la capacité des compagnies de chemin de fer à gérer les risques pour la santé et la sécurité. Les données qui sont recueillies servent à comparer les progrès réalisés d'une année à l'autre. De plus, aux États-Unis, l'Office of Transit Safety and Oversight s'est engagé à surveiller l'efficacité des organismes d'État chargés de la sécurité.

Nous avons formulé six recommandations à l'intention de Transports Canada, et le ministère les a toutes acceptées. Je me dois d'insister sur l'importance de prendre des mesures pour régler ces problèmes de longue date.

Madame la présidente, c'est ainsi que je termine ma déclaration d'ouverture. Nous serons heureuses de répondre aux questions du Comité.

Merci.

• (1110)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, madame Hogan.

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

M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports): Merci, madame la présidente, et merci de m'avoir invité à comparaître devant le Comité permanent des comptes publics. Je suis heureux de vous revoir, madame la présidente, et heureux de voir des visages familiers parmi les membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

M. McCrorie, M. DeJong et moi serons heureux de répondre à vos questions et de participer à la discussion.

[Français]

Transports Canada est responsable de promouvoir un système de transport sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. Parmi ces activités, la sécurité est notre priorité absolue.

Dans ce contexte, je tiens à remercier la vérificatrice générale du travail important qu'elle a réalisé en matière de sécurité ferroviaire, depuis la vérification initiale de 2013 jusqu'à la vérification de suivi de 2021. Les deux vérifications nous ont guidés et nous ont mis au défi de mieux remplir notre engagement à être un organisme de ré-

glementation de calibre mondial et à améliorer continuellement la sécurité du réseau ferroviaire au Canada.

La vérification initiale de 2013 a été menée dans le contexte d'une terrible tragédie. Le déraillement de train survenu en juillet 2013 à Lac-Mégantic a dévasté une communauté et a coûté 47 vies. Il a mis en évidence des lacunes dans la sécurité ferroviaire et a mené à une transformation profonde de notre régime de surveillance.

[Traduction]

Dans le cadre de cette transformation, Transports Canada a introduit toute une série de règles et de règlements plus rigoureux. On peut penser, par exemple: aux exigences relatives aux plans d'intervention d'urgence dans le cas du transport de marchandises dangereuses par rail; aux nouvelles exigences concernant l'épaisseur de l'acier des wagons-citernes transportant des liquides inflammables; à l'adoption de sanctions administratives visant à réprimer sur le champ toute contravention à la sécurité, même mineure, avant que le comportement cause des problèmes plus graves; au Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés, qui établit des exigences strictes pour le transport sécuritaire des marchandises dangereuses par chemin de fer.

En plus de ces règles et de bien d'autres, le ministère a considérablement accru la surveillance. Nous sommes passés de 107 inspecteurs de la sécurité ferroviaire au Canada en 2013 à 155 aujourd'hui.

Grâce aux résultats de ces inspections plus nombreuses, Transports Canada a systématiquement appliqué à son rôle de surveillance une approche fondée sur les risques. Comme on peut le lire dans le rapport d'audit de suivi de la vérificatrice générale, nos activités d'inspection et de surveillance — qui, jusqu'à présent, étaient tout à fait aléatoires — ciblent maintenant les secteurs les plus à risque, à partir des renseignements et des données sur les risques que nous recueillons.

Cette nouvelle approche de la surveillance axée sur le risque permet de mieux cerner les problèmes et de prendre de meilleures mesures, comme les vérifications des SGS, des inspections, de nouveaux règlements et de nouvelles règles pour cerner les problèmes. Par exemple, en novembre dernier, nous avons approuvé les nouvelles *Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire*, qui traitent de certains des facteurs humains à l'origine des accidents et harmonisent les règles avec la science moderne de la fatigue.

Au cours de la dernière année, à la suite de vérifications et d'analyses découlant d'inspections, nous avons mis en place de nouvelles règles pour les trains transportant des marchandises dangereuses afin de réduire le risque de déraillement.

En examinant tous ces éléments, vous constaterez que nous tendons à nous appuyer sur des règles plus strictes, sur plus de surveillance et sur de meilleurs systèmes de surveillance fondés sur le risque, ce qui donne de meilleurs résultats en matière de sécurité.

Cependant, nous avons encore beaucoup à faire. La vérificatrice générale nous a grandement aidés à relever les défis et à prendre d'autres mesures. Par exemple, lors de cet audit de suivi, elle a conclu que nous devons mesurer l'efficacité de nos activités de surveillance, y compris l'efficacité de nos systèmes de gestion de la sécurité. Nous avons donc bâti des systèmes plus solides. Nous avons ciblé le risque, et maintenant, nous examinons de plus près l'efficacité de chaque mesure.

Transports Canada travaille à cette recommandation et aux autres recommandations ayant résulté de l'audit, et a mis en place un plan d'action pour y donner suite. Au cours de l'année, nous commencerons à établir des indicateurs d'efficacité que nous suivrons en fonction des nouvelles pratiques que nous commençons à observer dans d'autres administrations, et que la vérificatrice générale a bien notées.

Madame la présidente et distingués membres du Comité, je vais m'arrêter ici parce que je ne veux pas prendre trop de temps. Je vais nous permettre de passer aux questions et à la discussion.

Merci beaucoup.

• (1115)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Keenan.

Nous allons maintenant passer aux questions des députés. Nous allons commencer par un tour de six minutes.

Madame Kusie, vous avez six minutes.

[Français]

Mme Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie toute l'équipe. C'est toujours un plaisir d'être parmi mes amis ici, au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. C'est toujours agréable aussi de voir des représentants de Transports Canada. Alors, je vous remercie beaucoup de l'invitation.

[Traduction]

Madame la vérificatrice générale, je vais commencer par vous, si vous le permettez.

Nous avons eu le plaisir d'avoir une petite conversation tous les deux lors de la réunion du comité des transports. Je voulais souligner deux choses aujourd'hui. La première porte sur le thème principal de notre conversation de la dernière fois, soit la sécurité.

Au comité des transports, madame la vérificatrice générale, je vous avais demandé ceci: « D'après vos conclusions, madame la vérificatrice générale, êtes-vous préoccupée pour la sécurité des Canadiens en vous fondant sur les actions qui n'ont pas été entreprises par Transports Canada? »

D'après les transcriptions que j'ai devant moi, madame la vérificatrice générale, voici ce que vous m'aviez répondu:

Tous les moyens de transport comportent leurs propres enjeux, aussi je suppose que, dans l'ensemble, je pourrais dire qu'effectivement, je suis préoccupée. Tant que nous ne pourrions pas démontrer que les activités menées par Transports Canada en coordination avec les compagnies de chemin de fer et d'autres parties importantes font vraiment la différence, je pense que nous avons raison d'être préoccupés.

Je voulais commencer par souligner que vous demeurez préoccupée pour la sécurité des Canadiens, d'après le témoignage que vous avez livré au comité des transports. Cependant, après en avoir dis-

cuté au comité des transports et avoir entendu d'autres témoignages, vous vous êtes réjouie de voir des progrès au sein du ministère, et je vous ai entendue parler de progrès avant la séance de comité, ce qui est toujours une bonne chose.

Dans les écoles de commerce, on enseigne le *Kaizen*, le concept japonais d'amélioration continue, ce que nous visons aussi, mais en vérité, le gouvernement a le pouvoir d'imposer à l'industrie l'obligation de produire les données et de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des Canadiens.

Je vais maintenant passer à ce domaine de responsabilité pour lequel l'industrie doit rendre compte à Transports Canada.

Dans votre rapport, vous mentionnez que Transports Canada a recueilli plus de renseignements auprès des compagnies ferroviaires, mais que ces renseignements arrivaient parfois en retard, qu'ils pouvaient être incomplets ou de qualité variable. Madame la vérificatrice générale, dans votre audit vous mentionnez également que Transports Canada ne fixe pas de délai pour que les compagnies corrigent les lacunes en matière de sécurité.

Si tel est le cas, comment Transports Canada s'assure-t-il que les compagnies de chemin de fer sont conformes et corrigent éventuellement ces lacunes en matière de sécurité?

Mme Karen Hogan: Merci de cette question très complète. Je vais essayer de bien résumer tout cela.

Nous avons constaté des progrès depuis notre dernier audit, comme vous l'avez souligné à juste titre. Il y a eu une augmentation du nombre d'inspections, un meilleur suivi des mesures correctives et une approche fondée sur le risque pour déterminer les vérifications des systèmes de gestion de la sécurité. Comme je l'ai mentionné dans mes propos liminaires, le ministère doit aller plus loin. L'augmentation de toutes ces activités est une excellente chose; cependant, il faut maintenant décider si ces activités consistent à inspecter les bonnes choses, si ce sont les bonnes choses, et si cette augmentation a vraiment un effet sur l'amélioration de la sécurité ferroviaire.

Je crois — et je maintiens ce que j'ai dit — que nous devrions nous préoccuper de la sécurité des Canadiens jusqu'à ce que nous soyons convaincus que les systèmes de gestion de la sécurité, qui sont à la base de la culture de la sécurité, sont efficaces et que les activités de surveillance de Transports Canada contribuent également à une véritable bonification de la sécurité.

• (1120)

Mme Stephanie Kusie: Merci beaucoup, madame la vérificatrice générale.

Je vous entends dire qu'il y a encore des lacunes en matière de sécurité. Pourriez-vous nous dire de quoi il s'agit, s'il vous plaît?

Mme Karen Hogan: Je pense qu'il vaudrait probablement mieux poser la question au ministère pour savoir où il y a des lacunes, mais plus tôt vous avez parlé de l'établissement de normes pour le suivi. Le ministère fait certes un suivi et s'assure que des mesures correctives sont prises, mais il ne fixe pas vraiment d'échéancier. On laisse à l'inspecteur le soin de revenir à un moment donné. Un examen ou un suivi plus régulier et plus ciblé maintiendrait la pression sur les compagnies de chemin de fer pour favoriser l'amélioration de la sécurité.

La plupart des activités de surveillance visent à s'assurer que les compagnies de chemin de fer se conforment aux exigences, mais la conformité n'est pas suffisante. Il faut veiller à améliorer la sécurité. C'est difficile à cerner, parce que je pense que chaque secteur présente des lacunes différentes, selon les éléments identifiés lors des audits et ainsi de suite.

Il m'est difficile de vous en donner une liste, mais il s'agit de faire un suivi plus rapide des lacunes qui ont été relevées.

Mme Stephanie Kusie: Par la suite, dans le cadre de l'audit vous avez constaté que Transports Canada n'avait pas évalué l'efficacité du système de gestion de la sécurité ferroviaire, mais seulement la conformité. Cela me ramène à mon deuxième thème, qui est le pouvoir du gouvernement de s'assurer que l'industrie se conforme.

À votre avis, quelle incidence cela aurait-il sur la mesure des lacunes en matière de sécurité ferroviaire?

Mme Karen Hogan: Je veux m'assurer de bien comprendre la question.

Vous parlez des mesures que le ministère pourrait envisager pour mesurer toute augmentation de la sécurité?

Mme Stephanie Kusie: C'est exact.

Mme Karen Hogan: Je pense que le ministère a mis en place certaines mesures, mais il n'en fait pas rapport, ce qui serait pourtant la chose à faire. Il pourrait également établir des recoupements entre les tendances constatées sur le plan de la conformité, d'après les rapports d'inspection, et la tendance en matière de décès ou d'accidents, de sorte qu'on saurait s'il y a une corrélation entre les deux. Il y a de nombreuses façons de mesurer l'efficacité de la surveillance. Il appartient à Transports Canada de les définir, de les déterminer, puis de les mesurer d'une année à l'autre pour dégager des tendances.

La présidente: Merci beaucoup, madame Kusie et madame Hogan.

Nous allons maintenant passer à M. Blois, pour six minutes.

M. Kody Blois (Kings—Hants, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins de leur témoignage et de leur travail ici aujourd'hui.

Monsieur Keenan, au paragraphe 5.22 du rapport de la vérificatrice générale, il est question des lignes directrices à l'intention des compagnies de chemin de fer en ce qui concerne les renseignements que vous cherchez à obtenir. L'un des aspects positifs qui ressortent du rapport et du travail de la vérificatrice, c'est que le ministère a mieux collaboré avec les compagnies de chemin de fer pour obtenir des renseignements pertinents, mais il semble qu'il reste du travail à faire du côté des conseils à donner sur la nature de ces renseignements.

Comment Transports Canada s'y est-il pris pour aller chercher cette information? Simplement par le biais d'une sorte de correspondance disant que vous voulez des données sur tel ou tel aspect?

M. Michael Keenan: Madame la présidente, le député soulève une question fondamentale qui est au cœur de l'amélioration continue, ce concept de gestion japonais que le député précédent a décrit.

En 2015, nous avons commencé à établir un règlement précisant les informations à fournir. La vérificatrice générale a relevé à juste

titre des incohérences dans la qualité, la présentation et l'opportunité de ces renseignements. Nous devons resserrer les règles à cet égard. Nous le faisons pour donner suite aux recommandations de la vérificatrice générale.

Pour ce qui est des détails dont nous avons besoin, je vais céder la parole à M. DeJong dans un instant. Avant cela, j'aimerais faire une remarque. Essentiellement, au cours des dernières années, nous avons cherché, à plusieurs reprises, à aller plus loin, à obtenir de meilleurs renseignements et de meilleures données et à les utiliser pour cibler nos inspections, nos exigences en matière de SGS et nos vérifications...

• (1125)

M. Kody Blois: Monsieur Keenan, toutes mes excuses. Je n'ai que six minutes et j'ai beaucoup de questions à poser.

M. Michael Keenan: Certainement. Excusez-moi. Je parle trop.

M. Kody Blois: Les détails, c'est très bien, mais le temps dont nous disposons à ce comité est limité.

Je comprends de cela que vous avez demandé de meilleures informations. Je vois, dans le rapport, que le ministère s'est engagé à normaliser ses demandes auprès de différentes entreprises afin d'essayer de l'uniformiser davantage, et je vous en remercie.

J'aimerais passer au paragraphe 5.23. Vous avez commencé à parler de la collecte de données. Le rapport de la vérificatrice générale semble indiquer que les données recueillies ne correspondent pas à la façon dont le ministère choisit d'effectuer ses inspections dans différents secteurs ferroviaires. Comment le ministère détermine-t-il où il effectue ses inspections?

Je vous ai entendu parler des zones où il y a beaucoup de déplacements et de la circulation ferroviaire, ou peut-être des zones plus risquées à cause de matières dangereuses.

Comment Transports Canada décide-t-il des lieux d'inspection?

M. Michael Keenan: Il y a deux choses, et je serai bref.

Je pense que la vérificatrice générale a fait une évaluation équilibrée. Elle a souligné que nous avons fait des progrès et amélioré notre planification axée sur le risque pour la surveillance en particulier, qui se trouve au paragraphe 5.20, tout en signalant des lacunes et des améliorations à apporter.

Nous recueillons beaucoup d'informations dans le cadre des activités d'inspection et du SGS. Il y a un processus d'évaluation des risques axé sur les données qui guide ensuite deux choses.

La première est celle où nous recherchons une surveillance accrue ou le respect de la réglementation. Je vais vous donner un exemple. Dans le cadre de nos vérifications du SGS, nous avons constaté certains problèmes liés à la formation des employés. En enquêtant sur certains incidents, nous avons découvert des problèmes découlant d'une formation incohérente du personnel. Nos inspections, nos vérifications et même les incidents constatés nous ont fourni de nombreux éléments de preuve indiquant qu'il y a un problème de formation du personnel. Nous avons pris cela pour faire deux choses.

Dans la foulée de ce rapport, je regarde les indicateurs concernant la formation du personnel d'après nos vérifications des SGS, mais nous sommes également en train de réviser et de mettre à jour nos règlements et nos normes sur la formation du personnel, parce que nous pensons avoir cerné un domaine où nous pouvons...

M. Kody Blois: Monsieur Keenan, je m'excuse, mais je dois poursuivre, alors je vous demanderai d'être plus bref, si possible.

M. Michael Keenan: Je n'y manquerai pas. Excusez-moi encore une fois.

M. Kody Blois: Rapidement, puisqu'il me reste environ une minute et demie, j'aimerais m'adresser à la vérificatrice générale.

Est-il juste de dire que le ministère envisage d'uniformiser les délais au titre de l'application des mesures correctives, mais que les compagnies de chemin de fer ne sont pas toutes sur un même pied, de sorte que s'il y a probablement lieu d'établir une norme, il faudra prévoir une certaine souplesse parce que chaque situation sera différente? Est-il facile de créer une seule norme, ou devrions-nous essayer de créer une norme moyenne et avoir une certaine souplesse selon les circonstances?

Mme Karen Hogan: Je ne crois pas qu'il y ait de mesure universelle de la sécurité, surtout dans le transport ferroviaire. Il faut tenir compte du terrain, de la circulation, du caractère résidentiel ou non de la zone. Il y a tellement de facteurs. On a besoin de normes, mais vous avez bien décrit la situation. On a besoin de souplesse ou de la prise en compte des risques et des facteurs propres à chaque secteur.

Il vaut mieux une norme minimale avec un suivi systématique et régulier que pas de norme du tout.

M. Kody Blois: Comme il me reste une quinzaine de secondes, je vais vous poser cette question.

Aux paragraphes 5.21 et 5.48, vous avancez l'idée de mesurer l'efficacité de la réglementation de Transports Canada à améliorer la sécurité. Vous dites que c'est complexe. Si cela se présente dans le cadre des prochaines questions, j'aimerais que vous nous en parliez plus en détail. Vous dites que c'est difficile, mais n'est-il pas nécessaire d'examiner la situation au fil du temps pour déterminer si l'on obtient effectivement des résultats?

Je sais que je vais manquer de temps. J'aurais aimé avoir plus de six minutes. Merci.

• (1130)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Blois.

C'est maintenant au tour de M. Blanchette-Joncas pour six minutes.

[Français]

M. Maxime Blanchette-Joncas (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, BQ): Merci, madame la présidente.

Je veux d'abord saluer l'ensemble des témoins présents aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à Mme Hogan.

Madame Hogan, c'est un plaisir de vous revoir aujourd'hui.

On compte précisément 75 compagnies de chemin de fer au Canada. Leur rôle, en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, est d'assurer la sécurité de leurs propres activités. Or, à la lecture de votre rapport, nous constatons que les compagnies de chemin de fer ne sont pas capables d'assumer leurs responsabilités et de s'assurer que les chemins de fer sont plus sécuritaires. Bien que Transports Canada ait affirmé qu'il y avait plus d'activités de surveillance, on est incapable de démontrer s'il y a une amélioration de la sécurité ferroviaire.

Vous commencez sûrement à me connaître, madame Hogan. Je me suis fait un devoir de revoir l'historique de la Loi sur la sécurité ferroviaire. J'ai constaté que la création du Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire ne remontait pas à plusieurs années; c'était en 2001. Depuis 2001, donc, les entreprises ferroviaires sont responsables de mettre en œuvre leurs propres systèmes de vérifications effectuées sur le terrain par des inspecteurs fédéraux.

Au cours de l'élaboration de votre rapport, avez-vous obtenu des données qui auraient pu démontrer une corrélation entre les changements apportés par les différents gouvernements, cette déréglementation, à vrai dire, et la situation désastreuse que nous connaissons présentement en matière de sécurité ferroviaire?

Mme Karen Hogan: Vous avez raison de dire que les compagnies de chemin de fer sont responsables de leur propre sécurité. J'aimerais toutefois mentionner que la sécurité est vraiment une question de partenariat. Les compagnies de chemin de fer sont en partie responsables, mais Transports Canada aussi joue un rôle très important en matière de surveillance. Il établit la réglementation et fait un suivi accru auprès des compagnies de chemin de fer. Leurs rôles combinés permettent bien d'améliorer la sécurité.

Dans le cadre de notre audit, nous n'avons pas vérifié s'il y avait une corrélation entre les changements apportés en matière de réglementation et la situation actuelle. Nous avons plutôt examiné les activités de Transports Canada. Quand temps, efforts et énergie sont investis, il est très raisonnable de s'attendre à ce que cet investissement porte des fruits. Cette dernière étape est extrêmement importante pour déterminer si les efforts sont déployés au bon endroit, s'ils visent adéquatement les risques et s'ils sont efficaces.

M. Maxime Blanchette-Joncas: Merci de ces précisions, madame Hogan.

J'ai essayé de revoir l'historique, pour comprendre à quel moment la situation avait changé. Selon mes observations, c'est vraiment depuis le changement apporté en 2001, en matière de réglementation, qu'on a constaté une diminution des vérifications. Ce changement de politique a engendré certaines conséquences qu'on peut observer aujourd'hui.

À la lecture de votre rapport, je note que Transports Canada ne donne pas assez de directives détaillées aux compagnies de chemin de fer, présentement. De plus, la haute direction de Transports Canada a reçu des informations incomplètes quant aux résultats des activités de surveillance, alors qu'elle devrait normalement prendre des décisions éclairées.

J'aimerais connaître votre avis sur le raisonnement suivant. Les compagnies de chemin de fer, bien que cela soit de leur responsabilité, sont incapables d'entretenir l'ensemble des infrastructures. Pour sa part, Transports Canada ne réussit à apporter que quelques améliorations minimales, comme vous l'avez soulevé. Devant cet état de fait, on aura beau établir un nouveau plan d'action et vous aurez beau produire un nouveau rapport dans quelques années, ce ne sera pas suffisant. Que faudrait-il faire pour que la situation change véritablement, selon vous?

Mme Karen Hogan: Vous avez soulevé quelques points.

Je vais commencer par votre question à propos des données que Transports Canada reçoit de la part des compagnies de chemin de fer. Nous avons constaté que le ministère avait entrepris les démarches appropriées pour recueillir plus d'information. Maintenant, il faut donner plus de directives aux compagnies de chemin de fer pour que Transports Canada puisse s'assurer de recueillir les données en temps opportun et de façon uniforme et avoir en main toute l'information nécessaire pour prendre les bonnes décisions quant aux endroits qui doivent être inspectés et aux systèmes de gestion de la sécurité qui doivent être vérifiés. La qualité des données est un point que je soulève souvent. Il faut s'assurer que le ministère reçoit de bonnes données et que, par la suite, il les utilise adéquatement. Cela améliorerait l'approche de Transports Canada en matière d'inspections et d'audits, car celle-ci pourrait mieux cibler les risques.

Il faudrait aussi que le ministère utilise correctement les résultats des audits portant sur les systèmes de gestion de la sécurité afin de prendre des décisions plus éclairées à propos des inspections. Transports Canada dispose des outils nécessaires, mais doit apprendre à les utiliser de façon plus adéquate, afin d'améliorer l'efficacité de sa surveillance.

• (1135)

M. Maxime Blanchette-Joncas: Je suis tout à fait d'accord avec vous, madame Hogan. Le ministère dispose des outils nécessaires. De plus, votre bureau a produit un rapport d'audit en 2013 et a soumis des recommandations au ministère, qui les a acceptées. Malheureusement, elles ne se sont pas concrétisées.

Même si on fait des rapports tous les cinq ans, on dirait qu'entre-temps rien ne bouge. Malheureusement, il y a des tragédies humaines. On parle de 47 décès à Lac-Mégantic. J'ai une pensée spéciale pour mon collègue M. Berthold, qui doit en vivre les conséquences au quotidien aux côtés des gens de sa circonscription.

Il y a un plan de match, mais il n'est pas respecté, et on revient là-dessus chaque année. Que peut-on faire de plus, présentement?

Mme Karen Hogan: La sécurité ferroviaire est importante pour notre bureau ainsi que pour celui du commissaire à l'environnement et au développement durable. Comme vous le savez, le commissaire par intérim a aussi déposé, au mois d'octobre, un rapport sur le transport des matières dangereuses. Notre bureau va continuer à assurer un suivi.

Cela dit, j'encourage le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités ainsi que le Comité permanent des comptes publics à faire un suivi quant aux rapports et recommandations qui sont dans leur champ d'application. En juin 2014, le Comité permanent des comptes publics a soumis une recommandation à Transports Canada. Un suivi accru de la part de tout le monde améliorerait la sécurité.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est à M. Bachrach pour six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, madame la présidente.

J'ai eu l'occasion de poser quelques questions à Mme Hogan au cours d'une réunion précédente du Comité des transports, et je vais plutôt m'adresser aujourd'hui à M. Keenan.

Ma première question porte sur la tendance actuelle. Au cours d'une récente réunion du Comité, nous nous sommes intéressés à un audit de l'état de préparation en cas de pandémie et nous avons constaté qu'un audit antérieur de plusieurs années avait révélé un certain nombre de lacunes et comportait de nombreuses recommandations. L'Agence, l'ASPC, avait accepté toutes les recommandations et s'était engagée à les mettre en œuvre. Des années se sont écoulées. Il y a eu un audit de suivi. Les recommandations n'ont pas été mises en œuvre.

Voilà une catastrophe majeure aux répercussions profondes sur une collectivité, puisque 47 personnes sont mortes. Un audit donne lieu à un certain nombre de recommandations. Tout le pays escomptait que le gouvernement fédéral ferait tout en son pouvoir pour corriger les lacunes qui avaient permis que cette catastrophe se produise. Et les années passent, huit ans. Un audit de suivi révèle que les recommandations n'ont pas été mises en œuvre.

Monsieur Keenan, je me demande si la population canadienne devrait se satisfaire de ce résultat et, plus généralement, de cette tendance à ne pas mettre en œuvre les recommandations formulées par le Bureau du vérificateur général.

M. Michael Keenan: Je vous remercie de la question.

En l'occurrence, il y a une volonté très nette d'apporter des améliorations importantes au système de sécurité ferroviaire et à la surveillance. La vérificatrice générale a d'ailleurs souligné ces améliorations dans l'audit de suivi.

Elle a également circonscrit les aspects qu'il reste à améliorer, et nous sommes d'accord.

Comme organisme de réglementation de classe internationale, nous sommes toujours déterminés à atteindre l'objectif zéro. Concernant les améliorations et les mesures ayant fait suite à l'audit de 2013, je tiens à souligner qu'il y a eu une augmentation spectaculaire du nombre d'inspections.

Quant à la recommandation d'axer la surveillance plus précisément sur les situations à haut risque, nous y avons donné suite en passant d'un système d'inspections aléatoires à un système fondé sur les risques, sur les données relatives aux risques et sur une analyse de ces données.

Concernant la consolidation du système de gestion de la sécurité, nous avons entièrement révisé la réglementation applicable à ces systèmes et nous sommes passés de quatre vérifications des programmes de SGS par an à 25.

À l'échelle systémique, de la surveillance aux normes de sécurité, il y a eu une amélioration importante de la sécurité ferroviaire. Des observateurs externes l'ont souligné. Comme le Comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire le signalait en 2018, « La sécurité du réseau ferroviaire s'est améliorée au cours des cinq à dix dernières années... ce qui s'explique en grande partie par une attention soutenue accordée aux inspections, à la conformité et à l'application de la loi, ainsi que les améliorations technologiques et les investissements dans l'infrastructure ferroviaire »...

• (1140)

M. Taylor Bachrach: Monsieur Keenan, comme j'ai peu de temps, je vais devoir passer à ma prochaine question.

Je reconnais que des progrès ont été réalisés, et la vérificatrice générale l'a souligné. Ma question portait sur le fait que des lacunes circonscrites dans le cadre d'un audit n'ont pas été corrigées. Je crois que la population canadienne s'attend à ce que toutes les recommandations soient mises en œuvre, surtout sur une période de huit ans.

J'aimerais maintenant qu'on parle des systèmes de gestion de la sécurité. Une grande partie de l'audit portait sur ces systèmes. Je me suis entretenu avec des représentants des compagnies ferroviaires. C'est un grave sujet d'inquiétude non seulement pour ma collectivité, mais aussi pour les collectivités situées le long du chemin de fer dans la partie nord-ouest de la Colombie-Britannique.

Je vais commencer par une question sur les plans d'intervention, parce que je crois que, quand on pense à des systèmes de gestion de la sécurité, on pense surtout à des mesures préventives — aux comportements et aux mesures qui empêcheraient que des choses fâcheuses se produisent. Si je comprends bien — corrigez-moi si je me trompe —, ces systèmes comprennent également des plans d'intervention au cas où les choses tourneraient mal.

Il y a notamment, compte tenu de l'augmentation du transport de marchandises dangereuses dans notre région, le risque que se produise une situation semblable à celle de Lac-Mégantic dans l'une de nos cours de triage, où sont stationnés beaucoup de wagons contenant des produits extrêmement volatils, comme le propane liquide.

Lorsque j'ai parlé aux représentants des compagnies de chemins de fer, ils m'ont dit qu'ils comptaient d'abord sur les premiers intervenants, pour la plupart des pompiers volontaires des petites collectivités. On leur donne une formation, mais seulement pour des accidents impliquant un seul wagon.

D'après vous, après Lac-Mégantic et compte tenu du nombre de wagons dans cet accident aux conséquences tragiques, les systèmes de gestion de la sécurité ne devraient-ils pas être assortis de plans d'intervention en cas d'accidents impliquant plusieurs wagons? D'après votre expérience et vos connaissances, est-ce un risque qui devrait inquiéter les collectivités quand il s'agit de produits comme le propane liquide, et l'approche actuelle des sociétés ferroviaires est-elle adaptée?

M. Michael Keenan: Je vous remercie de la question. Qui, en fait, en compte plusieurs.

Je ferai deux remarques très rapides, puis je céderai la parole à mon collègue M. DeJong.

Tout d'abord, Transports Canada a pris des mesures importantes pour donner suite à toutes les recommandations du rapport de 2013, et je serai heureux d'en parler plus en détail plus tard.

Deuxièmement, le système de sécurité ferroviaire s'est grandement amélioré depuis la tragédie de Lac-Mégantic, de sorte que le profil de risque est complètement différent et beaucoup plus bas aujourd'hui.

Pour votre troisième question, au sujet des scénarios et des plans d'intervention dans le cadre du SGS, je vais céder la parole à M. DeJong.

La présidente: Veuillez être très bref.

M. Michael DeJong (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Je vous remercie de la question.

Je rappellerai simplement que le système de surveillance dans ce corridor du nord de la Colombie-Britannique comporte un certain nombre de mesures actives compte tenu des risques circonscrits, notamment l'anticipation d'un certain nombre de nos inspections dans ce secteur, en plus du rappel à la compagnie que son corridor relève de la définition de « trains et itinéraires clés », ce qui suppose des limites de vitesse réduites et une inspection plus fréquente des voies.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à la prochaine série de questions. Elles seront d'une durée de cinq minutes. Commençons par M. Berthold, pour cinq minutes.

[Français]

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

Madame Hogan et monsieur Keenan, je suis heureux que vos collègues et vous soyez parmi nous aujourd'hui.

Je crois important de faire une mise au point.

Récemment, j'ai entendu la secrétaire parlementaire du ministre des Transports parler de l'audit de 2013. Vous en avez également fait mention dans votre allocution d'ouverture, monsieur Keenan. Vous avez dit que la vérification initiale effectuée par la vérificatrice générale en 2013 avait été menée dans le contexte d'une terrible tragédie. Malheureusement, la secrétaire parlementaire et vous êtes totalement dans l'erreur.

Dans l'audit de 2013, on peut lire ceci: « Notre rapport n'est pas une enquête sur cet événement tragique, sur la façon dont cela s'est produit ou sur tout autre accident ferroviaire ultérieur. » Les travaux d'audit ont été terminés le 28 juin 2013, soit avant la tragédie du 6 juillet 2013. Je trouve donc inconcevable qu'on utilise la tragédie de 2013 dans une présentation comme la vôtre. Toutes les recommandations qui ont été faites à l'époque par le vérificateur général portaient sur des événements qui s'étaient produits avant la tragédie de 2013.

J'aimerais donc que vous m'expliquiez pourquoi vous relatez la tragédie de 2013 pour parler de l'audit dans votre allocution d'ouverture, alors que ce même audit mentionne précisément que le rapport ne porte aucunement sur la tragédie.

• (1145)

[Traduction]

M. Michael Keenan: Je vous remercie de la question.

Excusez-moi si j'ai donné une fausse impression au sujet du lien entre le rapport de la vérificatrice générale et la terrible tragédie de Lac-Mégantic. Ce qui est vrai sur le fond, c'est que cette terrible tragédie a révélé de façon dramatique les faiblesses du système de sécurité ferroviaire. Au fil des ans, on a déployé énormément d'efforts pour renforcer ce système pour éviter que ce genre de tragédie se reproduise. Il y a une relation de cause à effet. Je n'ai peut-être pas décrit correctement l'échelonnement des faits dans mon exposé préliminaire, veuillez m'en excuser.

À notre avis, il y avait de graves problèmes dans le système de sécurité ferroviaire, et nous avons travaillé pendant des années à l'améliorer. La recherche des facteurs de risque et l'utilisation d'un système axé sur les données pour circonscrire ces facteurs afin d'éviter que ce genre de tragédie se reproduise sont absolument prioritaires pour Transports Canada.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci, monsieur Keenan.

Il serait important que les notes d'information que Transports Canada fournit à la secrétaire parlementaire donnent l'heure juste, pour qu'on cesse de relier l'étude de 2013 à la tragédie. L'étude a été réalisée avant que la tragédie n'ait lieu. Cela n'a pas de bon sens de relier les deux et de prétendre que les recommandations de 2013 faisaient suite à la tragédie, parce que ce n'est pas le cas, et l'étude le mentionne explicitement. Il est important de rectifier les faits. Il y a l'avant-tragédie et l'après-tragédie. Nous nous serions attendus à ce que, après la tragédie, les recommandations de l'audit de 2013 soient suivies et que le processus soit accéléré.

J'aimerais revenir sur la réponse suivante de Transports Canada à l'une des recommandations de l'audit de 2013: « D'ici le printemps 2014, Transports Canada élaborera une procédure de suivi et fournira à tous les inspecteurs une formation sur la procédure pour accroître l'uniformité des activités de suivi. »

Le mot « uniformité » veut dire que le même suivi et la même catégorie d'information s'appliquent à toutes les régions. Or, selon l'une des constatations de votre dernier rapport, madame Hogan, il n'y a pas encore d'uniformité entre les différents suivis.

Mme Karen Hogan: Est-ce que la question s'adresse à moi?

M. Luc Berthold: Oui.

Mme Karen Hogan: En ce qui a trait à l'uniformité, vous avez bien exprimé la constatation que nous avons faite dans le cadre de l'audit. L'uniformité, c'est fantastique. Il faut toujours s'ajuster en fonction des risques, mais il est nécessaire de s'assurer que la surveillance et l'inspection sont faites de façon uniforme, afin que rien ne soit oublié.

M. Luc Berthold: Monsieur Keenan, comme je l'ai mentionné, il y a l'avant-tragédie et l'après-tragédie. Nous nous serions attendus à ce que Transports Canada donne la priorité à ce genre de recommandation. Pourquoi la vérificatrice générale fait-elle encore la même recommandation en 2021?

[Traduction]

M. Michael Keenan: Je pense que nous sommes...

La présidente: Veuillez répondre très brièvement, monsieur Keenan.

M. Michael Keenan: Vous voyez bien que l'audit de suivi atteste les progrès réalisés par Transports Canada et nous demande de prendre d'autres mesures pour élaborer un programme de surveillance fondé sur les risques. Nous arrivons mieux à aligner nos ressources et nos mesures sur les résultats obtenus, et ces recommandations de suivi sont en cours d'application en ce moment même.

La présidente: Merci beaucoup.

C'est au tour de Mme Yip, pour cinq minutes.

Mme Jean Yip (Scarborough—Agincourt, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci, madame Hogan, et merci à votre équipe d'avoir rédigé un rapport de suivi. Les suivis sont très importants pour éviter que d'autres tragédies se reproduisent.

Ma première question s'adresse à M. Keenan. On en a parlé, mais j'aimerais une réponse un peu plus claire.

Pourquoi a-t-on privilégié une perspective générale de la conformité à la réglementation plutôt que la mesure de l'efficacité du système de gestion de la sécurité?

• (1150)

M. Michael Keenan: La question porte en fait sur une stratégie de renforcement systémique de la réglementation et du système de surveillance.

Nous avons commencé par réviser les règles du SGS en 2015, puis nous avons instauré plus de normes sur ce qui devait faire partie d'un système de gestion de la sécurité plus apte à donner de meilleurs résultats. La deuxième étape consistait à assurer la conformité à ces normes plus élevées en les vérifiant toutes.

La troisième étape passe par l'utilisation des données des audits du SGS et des données d'autres sources pour avoir une idée plus claire des éléments composant les résultats et de leurs liens.

Nous avons terminé les deux premières étapes, et nous en sommes maintenant à la troisième. Le rapport de suivi de la vérificatrice générale nous a servi de guide utile, et, dans le cadre de ce rapport, il y a eu des discussions très sérieuses entre les fonctionnaires du ministère des Transports et ceux du ministère de la Justice sur la façon de passer à la prochaine étape, compte tenu des difficultés que cela soulève, même à l'échelle mondiale, et dont je dirais que c'est une pratique émergente.

Mme Jean Yip: Merci.

Madame Hogan, êtes-vous satisfaite de la réponse du ministère à votre rapport ou avez-vous l'impression qu'il y aura encore d'autres rapports, pas dans huit ans espérons-le?

Mme Karen Hogan: Comme je l'ai dit dans mon exposé préliminaire, je suis très inquiète de tout ce temps écoulé depuis notre premier audit, mais je reconnais que des mesures ont été prises. Cela dit, Transports Canada doit maintenant aller plus loin.

La mesure de l'efficacité, comme je l'ai également dit dans mon exposé préliminaire, est une chose qui se fait, mais le sous-ministre des Transports a raison de dire que c'est une pratique émergente. C'est cependant un engagement que Transports Canada a pris il y a longtemps. Je suis toujours inquiète lorsque des problèmes de longue date ne sont toujours pas réglés, et il semble que nous en trouvions beaucoup dernièrement. Cette réflexion à long terme n'est pas toujours aussi valorisée qu'elle devrait l'être, mais le plan d'action prévu semble raisonnable compte tenu de son délai.

Le commissaire à l'environnement et au développement durable et moi-même allons surveiller les mesures prises par Transports Canada, puisqu'il y a eu deux audits en un an sur la sécurité au ministère des Transports, et nous voudrions nous assurer que des mesures sont prises.

Mme Jean Yip: C'est encourageant.

Monsieur Keenan, parmi ses recommandations, le BVG invite Transports Canada à améliorer la gestion des données employées pour les audits du système de gestion de la sécurité en respectant ses normes de documentation.

Dans votre plan d'action, il y avait un examen d'un échantillon de dossiers d'audit de l'ensemble de l'administration centrale et des bureaux régionaux pour vérifier la conformité aux normes de documentation. Celui-ci a été achevé en avril 2021. Quel a été le résultat de l'audit de cet échantillon?

M. Michael Keenan: Je vais vous donner une réponse générale rapide, puis céder la parole à M. DeJong: les problèmes relevés par la vérificatrice générale au sujet des données et de la documentation sont des problèmes fondamentaux que nous devons régler, et nous travaillons aussi rapidement que possible à les résoudre pour pouvoir tirer pleinement parti des données et y appliquer des instruments d'analyse numérique. Si elles ne sont pas correctement formatées, si elles ne sont pas cohérentes, nos efforts pour intégrer des analyses avancées permettant de circonscrire les risques en matière de sécurité sont peine perdue, et c'est pourquoi nous sommes très désireux de régler ces problèmes.

Je vais demander à M. DeJong de vous parler des mesures que nous prenons.

La présidente: Je suis désolée. Je dois vous demander de répondre très brièvement.

M. Michael DeJong: Merci de la question.

En gros, l'examen de l'échantillon a révélé que nous recueillons une mine de renseignements auprès des compagnies de chemins de fer, notamment des renseignements sur les caractéristiques d'exploitation, les caractéristiques du trafic, le tonnage, et les incidents antérieurs. Mais, comme l'a dit le sous-ministre, pour mettre ces données au service d'une approche fondée sur les risques, nous avons besoin qu'elles soient formatées de manière à permettre à Transports Canada de les colliger et de les analyser rapidement pour étayer notre planification axée sur les risques.

• (1155)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à la prochaine série de questions. À raison de deux minutes et demie à la fois, en commençant par M. Blanchette-Joncas.

[Français]

M. Maxime Blanchette-Joncas: Merci, madame la présidente.

Mes questions s'adressent aux représentants de Transports Canada.

J'ai examiné la recommandation décrite au paragraphe 5.45. L'audit a révélé que la procédure actuelle de planification de la surveillance de Transports Canada ne tenait pas nécessairement compte des résultats des vérifications ministérielles des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer.

Monsieur Keenan, s'il y a un manquement dans le système de gestion de la sécurité des chemins de fer, que ferez-vous? Allez-vous vérifier que des mesures ont été prises pour y remédier? La compagnie devra-t-elle rendre des comptes? Est-ce qu'elle sera réprimandée?

[Traduction]

M. Michael Keenan: Merci de cette question très pertinente.

Je pense que l'évaluation de la vérificatrice générale est juste. L'information contenue dans les audits de notre SGS n'était pas systématiquement employée pour élaborer notre système de surveillance fondée sur les risques. Cela arrivait, mais pas systématiquement,

et surtout, il n'y avait pas de système documenté permettant à la vérificatrice générale de montrer que c'était fait. Nous sommes en train d'intégrer cela et nous sommes convaincus que ce sera une amélioration importante qui permettra de compter sur un système de surveillance plus robuste fondé sur les risques. Nous sommes en train de prendre les mesures nécessaires pour l'intégrer.

J'ajouterais, si vous me permettez de revenir à la remarque de la vérificatrice générale au sujet du temps écoulé, que nous avons parfois pris plus de temps qu'il aurait fallu pour mettre en œuvre certaines recommandations. Nous essayons vraiment de fixer des échéances à nos mesures de suivi. Il y a une série d'améliorations importantes que nous aurons apportées d'ici la fin de 2021 pour répondre aux recommandations découlant de cet audit, et celle-ci en est une.

[Français]

M. Maxime Blanchette-Joncas: Merci de ces précisions, monsieur Keenan.

Vous avez évoqué tout à l'heure qu'en 2001, des modifications relatives à la Loi sur la sécurité ferroviaire ont permis de remettre entre les mains des compagnies de chemin de fer la responsabilité de développer leurs propres systèmes de gestion de la sécurité et de trouver un juste équilibre entre leurs intérêts financiers et les risques posés à la sécurité publique.

Présentement, êtes-vous satisfait de la Loi sur la sécurité ferroviaire?

On voit que certaines choses nous échappent, en ce qui a trait à la sécurité.

[Traduction]

M. Michael Keenan: Si vous le permettez, je vais répondre en deux parties.

Je pense que la réglementation qui impose ce supplément de responsabilité à l'égard des systèmes de gestion de la sécurité est essentielle pour obtenir de meilleurs résultats, parce qu'elle crée...

La présidente: Merci.

Je suis désolée. Nous avons largement dépassé le temps attribué à cet intervenant. Vous pourrez peut-être aborder cette question au cours de la prochaine série, monsieur Blanchette-Joncas.

C'est au tour de M. Bachrach pour deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, madame la présidente. J'aimerais reprendre là où je m'étais arrêté avec M. DeJong.

Nous parlions de certains types d'accidents impliquant plusieurs wagons. J'ai été un peu surpris d'entendre le représentant du CN dire que l'entreprise compte à ce point sur les premiers intervenants locaux et que, lorsqu'une formation leur est donnée — ce sont des pompiers volontaires —, elle ne porte que sur les accidents impliquant un seul wagon de propane liquide.

Selon Transports Canada, est-ce suffisant pour se préparer à un accident? Devrait-on préparer les premiers intervenants locaux à un accident impliquant plusieurs wagons?

M. Michael DeJong: Je vous remercie de la question.

Je vais y répondre en segments. Il y a tout d'abord le soutien offert par Transports Canada, puis il y a les exigences propres aux « trains et itinéraires clés », que le CN doit respecter dans ce corridor parce qu'il est considéré comme un itinéraire clé.

Transports Canada appuie les premiers intervenants, par exemple, en assurant un soutien 24 heures sur 24 par l'entremise du centre d'urgence CANUTEC. Nous offrons également une série de lignes directrices et de la formation aux premiers intervenants.

En vertu de la règle sur les trains et les itinéraires clés, sur les itinéraires désignés comme tels, comme celui dont on parle ici, le CN est chargé d'évaluer les risques en tenant compte de la formation des services d'incendie locaux et de mettre en œuvre des mesures correctives pour faire face aux risques circonscrits dans le cadre de ce processus.

• (1200)

M. Taylor Bachrach: Mais à l'heure actuelle, on ne forme les premiers intervenants que pour les accidents impliquant un seul wagon. Est-ce suffisant?

M. Michael DeJong: Dans ce cas, je m'en remettrais aux exigences applicables aux trains clés et à la règle sur les risques clés.

Quant à savoir si c'est suffisant, le CN a la responsabilité d'évaluer les risques pour déterminer si ses mesures de formation sont adaptées aux risques dans ce corridor, puis d'adapter son système de formation en fonction de ces risques.

M. Taylor Bachrach: Je précise que c'est la compagnie de chemins de fer qui détermine le niveau de risque et qui fixe les exigences en matière de formation et d'intervention en cas d'incident majeur. En l'occurrence, elle estime que le risque d'un incident impliquant plusieurs wagons est faible, et c'est pourquoi les premiers intervenants ne reçoivent une formation que pour les incidents impliquant un seul wagon.

Je ne suis pas un expert, mais j'imagine, compte tenu de ce qui s'est passé à Lac-Mégantic, que l'explosion d'un wagon de propane liquide relié à d'autres wagons de propane liquide entraîne une probabilité d'accident impliquant plusieurs wagons qui n'est pas nulle.

Ma question est la suivante: à quel moment Transports Canada intervient-il pour dire que les mesures prises pour garantir la sécurité des collectivités sont insuffisantes et qu'il faut faire mieux?

La présidente: Je suis désolée; nous n'aurons pas la réponse à cette question par manque de temps.

La parole est à M. Berthold, pour cinq minutes.

M. Luc Berthold: J'aimerais entendre la réponse à la question de M. Bachrach.

M. Michael Keenan: Je vais dire une chose à ce sujet, car c'est une très bonne question.

Il y a un instant, M. DeJong disait, je crois, que, en vertu du nouveau règlement plus strict applicable aux trains et aux itinéraires clés, le CN est légalement tenu d'effectuer une nouvelle évaluation des risques et de la soumettre à Transports Canada. Cette évaluation est en cours, et c'est grâce à cela et à notre examen de cette évaluation que nous obtenons les renseignements factuels étayant la réponse à votre question.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup.

Monsieur Keenan, j'ai regardé le nombre d'accidents consignés dans le rapport de la vérificatrice générale. Bien sûr, il y est question de ceux survenus en 2019, et il y a eu des améliorations depuis. Quoi qu'il en soit, on peut voir des chiffres: le nombre de collisions, de déraillements, d'accidents aux passages à niveau, par exemple.

Existe-t-il une façon de connaître l'ampleur ou l'importance de ces collisions? Est-ce que Transports Canada est en mesure de déterminer si c'étaient des accidents graves ou mineurs?

De quelle manière peut-on déterminer où sont les vrais risques en matière de transport ferroviaire? Il peut y avoir des accidents mineurs, mais qui sont quand même comptabilisés. Un accident est considéré comme grave dès que les dommages causés s'élèvent à plus de 10 000 \$. Or, ce montant est vite atteint. Un train qui déraile dans le milieu d'un champ va entraîner des dommages supérieurs à 10 000 \$, mais les risques pour la sécurité ne seront pas les mêmes que dans d'autres situations.

Avez-vous accès à ces données?

[Traduction]

M. Michael Keenan: Cette très bonne question — que nous prenons le temps d'approfondir — fait partie du travail que nous faisons en ce moment pour circonscrire les indicateurs d'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité.

Nous sommes guidés par quelques principes, dont le premier est l'examen des incidents en fonction de leur gravité. L'indicateur primordial est le risque pour la santé et la sécurité des Canadiens, et non le coût économique de l'accident. Celui-ci est très secondaire, voire à peine envisagé. Ce qui compte, ce sont le risque pour la santé et la sécurité des Canadiens, le risque de perturber les collectivités et le risque pour l'environnement. Ce sont là les facteurs dont nous tenons compte.

Je vais vous donner un exemple. Nous avons adopté beaucoup de règlements plus stricts sur les mouvements incontrôlés. Nous les analysons soigneusement. C'est un facteur essentiel de notre surveillance fondée sur les risques.

Je dirais que nous ne sommes pas satisfaits. Il y a encore trop de mouvements incontrôlés, et nous continuons de travailler sur les SGS et sur les normes réglementaires. Nous avons apporté des changements au cours de la dernière année. Nous...

[Français]

M. Luc Berthold: Avez-vous accès à suffisamment d'information? On entend que, dans d'autres pays, beaucoup plus de données sont accessibles pour évaluer les risques et voir les résultats des mesures mises en place. Est-ce le cas? Êtes-vous d'accord sur cette affirmation?

• (1205)

[Traduction]

M. Michael Keenan: C'est une autre excellente question. En fait, les améliorations que nous apportons, littéralement mois après mois et année après année, nous permettent d'obtenir plus d'information pour évaluer les risques et les circonscrire. Nous sommes en train d'instaurer des normes réglementaires pour recueillir plus de renseignements. L'une d'elles est le resserrement des normes sur l'information que doivent fournir les compagnies de chemins de fer. La deuxième est le règlement mis en œuvre l'an dernier sur les enregistreurs audio et vidéo dans les locomotives pour donner accès à une nouvelle catégorie de renseignements permettant de comprendre ce qui se passe dans la cabine juste avant un incident, de déterminer ainsi les facteurs, qu'il s'agisse de facteurs humains ou d'éléments susceptibles de créer une distraction, et d'améliorer les systèmes de sécurité.

Pour répondre à la question du député, nous cherchons toujours à obtenir plus de données et nous les intégrons. Nous les formatons et les structurons pour pouvoir y appliquer des instruments d'analyse numérique de pointe. Nous avons commencé de le faire dans quelques cas de façon rudimentaire, mais nous voulons aller plus loin, notamment en appliquant des analyses prédictives aux données que nous recueillons.

[Français]

M. Luc Berthold: Monsieur Keenan, serait-il possible de faire parvenir au Comité toutes les données disponibles? Je ne parle pas des chiffres sur plusieurs années, mais des différentes données que vous avez entre les mains pour évaluer les risques de collisions et d'accidents. Dans le rapport de la vérificatrice générale, ces données sont assez sommaires. J'aimerais avoir un portrait complet.

[Traduction]

M. Michael Keenan: Certainement, avec plaisir.

La présidente: Merci, monsieur Berthold. Je suis certain que M. Keenan vous fera parvenir l'information que vous avez demandée.

C'est au tour de M. Longfield, pour cinq minutes.

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Merci, madame la présidente.

Monsieur Keenan, j'aimerais poursuivre la conversation entamée par mon collègue M. Berthold au sujet des données. Mais, auparavant, je voudrais rappeler que nous avons procédé à l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire en 2018. Je me souviens des discussions qui ont eu lieu à la Chambre. J'ai participé aux débats. Il y a notamment été question de l'utilisation d'enregistreurs vidéo dans les cabines. Vous en avez parlé brièvement dans votre réponse.

Des investissements importants ont été consacrés à l'entretien des passages à niveau et des voies. Je crois qu'on a ajouté 60 locomotives pour faciliter le transport des céréales dans l'Ouest. Beaucoup de mécaniciens ont été engagés pour conduire des véhicules sur les voies. Certains investissements auraient pu accroître le profil des risques si nous n'avions pas en même temps amélioré l'infrastructure, comme les enregistreurs vidéo et l'évaluation des voies.

Quand vous analysez les risques, les investissements sont-ils également considérés comme des facteurs de risque, compte tenu du nombre de wagons sur les voies et de la quantité de véhicules qui circulent?

M. Michael Keenan: Excellente question. Nous tenons évidemment compte de tous ces facteurs et nous examinons...

Je vais vous donner un exemple. Nous avons constaté une augmentation des déraillements en voie principale, et cela nous a inquiétés. Nous avons extrait toutes les données possibles et nous les avons analysées. Je ne veux pas exagérer. Il s'agissait surtout de feuilles de calcul Excel détaillées indiquant les tendances et les écarts, etc. Nous avons découvert une tendance liée à la température ambiante le jour de l'accident et à la signalisation ou non de la voie, c'est-à-dire au fait qu'elle était ou non munie d'un système permettant d'identifier automatiquement les rails brisés et la vitesse. C'est pourquoi, l'an dernier, nous avons instauré la règle des trains clés à haut risque.

L'infrastructure est très importante. Les données et les analyses permettent d'élargir la perspective et de mieux circonscrire les facteurs humains. Cela ne faisait pas partie du système de sécurité fer-

roviaire, qui portait surtout sur le matériel roulant, les voies et les procédures, mais nous avons, par exemple, modifié les règles relatives au temps de travail et de repos pour tenir compte de la fatigue. Je pense que nous élargissons le champ des facteurs dont il faut tenir compte. À mesure que nous obtenons des données, nous découvrons des facteurs que nous n'avions peut-être pas examinés dans le passé et qui se révèlent importants à l'égard des résultats.

C'est pourquoi les enregistreurs audio et vidéo sont si importants. Il y a des facteurs humains subtils que nous pouvons comprendre en analysant les tendances liées à l'activité dans les cabines avant les incidents.

● (1210)

M. Lloyd Longfield: Il faut absolument tenir compte des données scientifiques sur la fatigue et de l'équilibre entre travail et repos pour garantir la sécurité des conducteurs, compte tenu du caractère extrêmement dangereux du matériel qu'ils font fonctionner s'ils ne sont pas dans leur meilleure forme.

Je voudrais aussi parler de certaines données tirées de vos rapports — à savoir le fait que le nombre de décès attribuables aux opérations ferroviaires a diminué de 27 % et que le nombre d'accidents a diminué de 12 %. Avez-vous un commentaire à faire au sujet des objectifs? Est-ce que vous atteignez vos objectifs? Est-ce que vous rendez compte des résultats en fonction des objectifs? Est-ce que la réduction de 27 % des décès est conforme à l'objectif, ou espérez-vous mieux? Où en est l'analyse?

M. Michael Keenan: Madame la présidente, le député vise directement l'objectif fondamental, qui est de réduire le nombre d'accidents et de décès.

La situation évolue positivement. Le nombre d'accidents et de décès a diminué, tandis que le nombre de trains et le nombre de tonnes-milles commerciales ont augmenté. Le taux d'accidents est en baisse, c'est sûr...

M. Lloyd Longfield: À mesure que le volume augmente.

M. Michael Keenan: À mesure que le volume augmente, en effet. Je ne pense pas que nous ayons...

M. Lloyd Longfield: Je veux juste...

M. Michael Keenan: Je dirai une chose. Notre objectif est de zéro, et nous allons continuer de prendre des mesures pour nous en rapprocher le plus possible.

M. Lloyd Longfield: Merci.

À Guelph, nous avons la Guelph Junction Railway. C'est l'une des trois compagnies de chemins de fer sous réglementation fédérale au Canada. Elle vient tout juste de faire un important travail de mesure de l'écartement des rails. Les voisins étaient mécontents de tous les travaux de construction. Nous avons également fermé l'un des passages à niveau de Guelph, où l'horizon de visibilité n'était pas suffisamment sécuritaire pour les automobilistes.

Certains investissements pourraient vous aider à atteindre ces objectifs. Nous le constatons dans nos collectivités. Je voulais vous en remercier.

M. Michael Keenan: Merci.

Je dirais simplement, madame la présidente, que le député parle d'un problème fondamental, les passages à niveau. Les résultats en matière de sécurité dépendent de nos règles et du mode d'exploitation, mais ce que les propriétaires fonciers et d'autres font autour de ces passages à niveau devra retenir notre attention.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à notre prochaine série de questions, à raison de six minutes à la fois, en commençant par M. Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup, madame la présidente.

Monsieur Keenan, étant donné que nous avons beaucoup parlé de la tragédie de Lac-Mégantic, j'aimerais que vous disiez aux membres du Comité où en sont les démarches concernant la voie de contournement de Lac-Mégantic. Le ministre m'a confirmé qu'on prévoyait mener les travaux à terme d'ici 2023.

Est-ce que vous êtes encore optimiste à ce sujet?

M. Michael Keenan: Nous travaillons très fort sur le projet de voie de contournement, en étroite collaboration avec le CP.

[Traduction]

Il a fallu un peu de temps au CP pour acheter le CFCMQ. Mais nous sommes très heureux du résultat, parce qu'il s'agit d'une grande entreprise apte à mobiliser d'énormes ressources pour la construction. Nous sommes en train d'examiner de très près les détails de l'entente avec le CP. Je crois que nous sommes en train d'élaborer une marche à suivre très claire pour respecter l'échéancier. Pour les prochaines étapes, il reste quelques détails importants à régler avec l'exploitant.

Nous travaillons très fort pour pouvoir communiquer plus d'information sur le calendrier des prochaines étapes. Quant à l'achèvement de la *voie de contournement*, je peux vous dire que c'est une priorité absolue pour Transports Canada.

M. Luc Berthold: Voilà qui est encourageant, monsieur Keenan.

C'est une partie du travail qui relève du gouvernement du Canada.

[Français]

Je pense entre autres au processus d'acquisition des terrains.

De ce côté, est-ce que tout le travail qui relève du gouvernement du Canada est en cours? Est-ce que les choses vont bien ou non?

• (1215)

M. Michael Keenan: L'acquisition de terrains est toujours une question délicate dans un projet comme celui-là, mais nous avons fait beaucoup de travail préparatoire en vue de la prochaine étape, qui est l'acquisition des terrains. Nous serons bientôt prêts à communiquer avec les propriétaires des terrains visés par le projet.

M. Luc Berthold: Vous vous rappellerez sûrement que je faisais partie du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités lorsqu'il s'est réuni à Lac-Mégantic, où nous avons rencontré des intervenants. À ce moment-là, il avait été question de mettre en place un institut pour former les gens en matière de sécurité ferroviaire. Ce projet a été présenté à plusieurs reprises, puis rejeté par Transports Canada. Aujourd'hui encore, on parle de la formation des premiers répondants et des gens concernés.

Pourquoi ce projet n'a-t-il pas reçu l'approbation de Transports Canada afin de mettre à profit les leçons tirées de ce que nous avons vécu à Lac-Mégantic et d'éviter que d'autres tragédies semblables se produisent?

[Traduction]

M. Michael Keenan: Madame la présidente, le député pose une bonne question. Nous continuons d'analyser les domaines d'intervention et d'investissement pour renforcer la formation, le rendement et les résultats en matière de sécurité.

Je dois avouer que je ne me souviens pas de tous les détails de cette proposition, parce que cela remonte à deux ou trois ans, et je n'ai donc pas de renseignements précis à portée de la main, mais je serai heureux de vous les faire parvenir.

M. Luc Berthold: Je vous ferai parvenir la proposition avec plaisir, tout comme vous nous enverrez des statistiques.

M. Michael Keenan: Certainement. Je me souviens de la proposition. Je ne me souviens pas de tous les détails. Merci de votre offre.

M. Luc Berthold: Je vous remercie, parce que je pense que la question de la formation est un facteur important dans l'analyse d'une tragédie. Il ne faut pas attendre une autre tragédie pour agir. Il est possible de faire quelque chose dès maintenant, et j'espère que nous pourrions le faire ensemble, parce que nous voulons tous un meilleur système de sécurité ferroviaire au Canada et qu'il soit de qualité supérieure.

[Français]

M. Michael Keenan: Je suis absolument d'accord.

M. Luc Berthold: Monsieur Keenan, la vérificatrice générale vous a invité à aller voir ce qui se faisait dans d'autres pays pour améliorer la sécurité ferroviaire au Canada.

Êtes-vous entré en contact avec la vérificatrice générale pour savoir exactement ce qu'elle souhaitait que vous alliez voir à l'extérieur? Avez-vous l'intention de le faire?

M. Michael Keenan: Oui. Des représentants de Transports Canada et du Bureau du vérificateur général ont eu des conversations intéressantes sur les pratiques exemplaires pour guider nos efforts visant à mettre en place un système pour mesurer l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire.

[Traduction]

Monsieur DeJong, je vous cède la parole. Pourriez-vous nous en dire plus? C'est vous qui avez eu ces discussions.

La présidente: Monsieur Berthold, il vous reste 10 secondes.

M. Michael DeJong: Très rapidement, je dirais que nous avons fait un suivi auprès de nos homologues américains ainsi qu'avec ceux du Royaume-Uni et de l'Union européenne pour examiner les indicateurs susceptibles d'améliorer notre évaluation du système de surveillance, notamment en tirant parti de certaines pratiques exemplaires des États-Unis et en utilisant des indicateurs de rendement de la Régie canadienne de l'énergie.

La présidente: Merci beaucoup.

C'est au tour de M. Sorbara, pour six minutes.

M. Francesco Sorbara (Vaughan—Woodbridge, Lib.): Merci, madame la présidente.

Bonjour à tous et merci de vos témoignages.

La question de la sécurité ferroviaire est d'une importance capitale dans la région où je vis et que je représente. La municipalité de Vaughan est le site de la plus grande gare de triage du CN au pays, la gare MacMillan, et l'installation intermodale la plus active du Canadien Pacifique au pays est située dans l'ouest de ma circonscription. Il y a une voie ferrée qui traverse l'artère principale d'une route régionale, le long de l'autoroute 7, et un autre pont qui traverse une région très densément peuplée où vivent beaucoup d'ânés, l'avenue Woodbridge, au cœur de la circonscription.

J'ajoute que j'ai grandi dans le nord de la Colombie-Britannique et à Prince Rupert, où il y a une installation ferroviaire très active, outre le port de charbon et le silo à grain. Les chemins de fer et la sécurité ferroviaire ne me sont donc pas étrangers. C'est d'une importance capitale et cela reste une de mes préoccupations majeures pour mes résidents.

J'en reviens au rapport et je m'adresse à la vérificatrice générale. J'ai lu très attentivement les paragraphes 5.56 et 5.57, dans lesquels il est question des 66 inspections effectuées entre septembre 2018 et août 2020, à la suite desquelles une compagnie de chemins de fer a été invitée à prendre des mesures de suivi. Il semble que nos exploitants ferroviaires aient fait un suivi assez efficace de ces inspections.

Qu'en pensez-vous, madame la vérificatrice générale?

• (1220)

Mme Karen Hogan: Je vais peut-être demander à Dawn Campbell de vous donner un peu plus de détails, si vous le souhaitez, mais nous avons constaté que, dans les 66 inspections que nous avons examinées, le ministère a confirmé que la compagnie de chemins de fer avait pris des mesures dans 92 % des dossiers. Par ailleurs, des mesures ont été prévues pour régler les questions en souffrance dans les 8 % de dossiers qui restaient, au nombre de cinq environ.

Madame Campbell, aimeriez-vous donner quelques précisions sur les conclusions?

Mme Dawn Campbell (directrice principale, Bureau du vérificateur général): C'est un très bon résumé, et je n'ai donc rien à ajouter pour l'instant.

M. Francesco Sorbara: Au sujet du transport de marchandises dangereuses, je crois me souvenir que le député Bachrach a été maire de Smithers, dans la région où j'ai passé les 20 premières années de ma vie. Le transport de marchandises dangereuses fait évidemment partie de nos préoccupations, mais, à votre avis, madame la vérificatrice générale, quels progrès avons-nous réalisés? Je sais bien que c'est une question qui couvre large. Je crois que, dans la circonscription de Skeena—Bulkley Valley, le nombre d'incidents est très faible et qu'il n'y a eu aucun déversement de marchandises dangereuses depuis 10 ou 15 ans.

Madame, et je m'adresserais aussi au Bureau de la sécurité des transports, quels progrès avons-nous réalisé au titre de la sécurité du transport des marchandises dangereuses et des mesures prises en cas de déversement? Dans quelle mesure pouvons-nous avoir confiance dans les processus en vigueur?

Mme Karen Hogan: Il ne m'est guère possible de rendre compte de la situation particulière d'une circonscription, mais je peux vous parler brièvement des conclusions générales du plus récent rapport que le commissaire à l'environnement et au développement durable a déposé en octobre. Ses constatations étaient assez semblables à celles de l'audit de suivi que nous examinons actuellement, à savoir

que des mesures ont été prises par Transports Canada, mais qu'elles n'étaient pas suffisantes.

L'un des aspects les plus importants qui n'avaient pas encore été réglés dans le suivi des marchandises dangereuses était le manque de norme sur les liquides inflammables. Je rappelle que c'était au moment de notre audit. Une échéance était censée être fixée au début de 2021, mais, au moment de notre audit, elle ne l'avait pas encore été. Je pense que les conclusions des deux audits de suivi sont très semblables: il y a eu des progrès, mais il reste des mesures importantes à prendre.

M. Francesco Sorbara: Est-ce que Transports Canada fait un suivi à cet égard?

M. Michael Keenan: Comme la vérificatrice générale, j'estime qu'il y a eu des progrès importants concernant les marchandises dangereuses et qu'il reste des aspects à régler.

Je ferais deux observations. Il y a d'abord une certaine similitude avec les observations de cet audit, au sens où... Nous avons dû améliorer nos méthodes pour relier systématiquement l'information sur les risques entre les inspections et les suivis d'inspections de marchandises dangereuses, et je précise que nous sommes passés de 30 à 90 inspecteurs et que nous avons dû prendre des mesures pour que le système soit davantage fondé sur les risques.

Concernant la question précise soulevée par la vérificatrice générale, je vais céder la parole à M. DeJong. Je sais que nous faisons un suivi de cet ordre, mais pourriez-vous ou M. McCrorie pourrait-il rappeler aux membres du Comité l'échéancier à cet égard?

• (1225)

M. Aaron McCrorie (sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Je pourrais répondre à cette question.

Concernant l'instauration d'une norme sur les carburants, je ne suis pas au courant de cette recommandation découlant de l'audit du commissaire à l'environnement et au développement durable.

Comme l'a rappelé le sous-ministre, des mesures ont été recommandées pour la mise à jour de nos instruments d'analyse et de notre base de données en vue d'obtenir des renseignements plus complets et des documents de suivi exacts permettant de vérifier que les entreprises respectent la réglementation et de s'assurer que les installations de confinement dont les certificats sont expirés prennent ces mesures. La dernière recommandation est maintenant classée. Nous avons achevé la mise en oeuvre de cette recommandation...

M. Michael Keenan: Excusez-moi, mais il s'agit en fait des normes relatives aux liquides inflammables dans les PIU. Cela traînait depuis des années. Il existe désormais une norme, et nous sommes en train de la communiquer et de la mettre en oeuvre. Je ne crois pas que nous l'ayons déjà communiquée, mais nous sommes en train de le faire cette année.

La présidente: Merci beaucoup.

C'est au tour de M. Blanchette-Joncas, pour six minutes.

[Français]

M. Maxime Blanchette-Joncas: Merci, madame la présidente.

Ma question s'adresse à M. Keenan.

Tout à l'heure, vous avez évoqué la responsabilité qui incombe aux compagnies de chemin de fer à l'égard des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire. De quelle façon se traduit cette responsabilité? Est-ce qu'elles peuvent recevoir des amendes? Est-ce qu'on peut leur retirer la responsabilité de gérer leur propre système de gestion de la sécurité ferroviaire?

M. Michael Keenan: Je vous remercie de la question.

Les compagnies de chemin de fer ont plus d'une obligation à cet égard. Premièrement, elles doivent élaborer un système de gestion de la sécurité ferroviaire selon les règles de 2015. Deuxièmement, elles ont l'obligation de mettre en œuvre tous les plans inclus dans leur système de gestion de la sécurité ferroviaire.

[Traduction]

Compte tenu du règlement sur le SGS adopté en 2015, la responsabilisation est échelonnée à de nombreux stades, et, si une entreprise ne s'acquitte pas de cette responsabilité, selon la situation et les faits, il est possible de passer de mesures d'inspections et de surveillance à des mesures d'application susceptibles de donner lieu, par exemple, à des sanctions administratives pécuniaires.

[Français]

M. Maxime Blanchette-Joncas: Monsieur Keenan, est-ce que votre ministère pourrait m'envoyer une liste des responsabilités qui incombent aux compagnies de chemin de fer depuis 2015, ainsi qu'une liste des mesures prises par votre ministère?

Je cherche à bien comprendre la situation.

En 2001, Transports Canada a décidé d'établir le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, lequel exige des compagnies de chemin de fer soumises à la réglementation fédérale qu'elles aient leurs propres systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire. C'est ce qu'on appelle une déréglementation.

En 2015, après avoir observé des lacunes, le ministère a décidé d'abroger le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire et de le remplacer par un nouveau règlement qui donne un rôle de surveillance à Transports Canada afin qu'il évalue l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire des compagnies de chemin de fer.

Cependant, le rapport de la vérificatrice générale nous apprend que Transports Canada est incapable de mesurer l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire des compagnies de chemin de fer.

À la lecture du rapport de la vérificatrice générale, je constate que vous n'êtes pas en mesure de vous assurer que le règlement élaboré par votre ministère engendre des résultats concrets.

[Traduction]

M. Michael Keenan: Je répondrai en deux parties. Premièrement, le règlement de 2015 instaure une norme moderne sur ce qui doit faire partie d'un système de gestion de la sécurité, avec des détails importants qui correspondent aux meilleures connaissances actuelles. Il incombe à l'exploitant d'élaborer ce système et de l'étayer pour en rendre compte à Transports Canada.

Nous évaluons surtout la conformité aux règlements. C'était l'objectif principal de l'augmentation spectaculaire du nombre d'audits des plans de SGS et cela garantit un niveau supérieur de rendement global en matière de sécurité. Deuxièmement, il y a l'analyse des différents éléments du plan du SGS et du rendement du SGS pour

déterminer la relation quantitative entre tel aspect précis et les résultats globaux, et c'est le travail que nous faisons actuellement. C'est là qu'est la responsabilité des compagnies, c'est là qu'est l'amélioration des résultats en matière de sécurité, et nous nous orientons maintenant vers l'étape suivante, qui sera de relier de façon analytique des éléments précis du système de sécurité aux résultats.

C'est un travail compliqué, et c'est un nouvel aspect de la surveillance de la sécurité, au sujet duquel nous consultons les experts de cette pratique dans le monde entier pour nous garantir un cadre et une approche de classe mondiale.

● (1230)

[Français]

M. Maxime Blanchette-Joncas: Monsieur Keenan, je ne trouve pas cela très compliqué. En 2015, vous avez créé un cadre, un nouveau règlement, et la vérificatrice générale vous dit aujourd'hui que votre ministère n'est pas capable de mesurer l'efficacité de ce règlement, autrement dit l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire des compagnies de chemin de fer.

[Traduction]

M. Michael Keenan: Il y a deux volets. Nous avons établi le règlement et avons effectué des audits pour nous assurer qu'il était respecté. Nous utilisons les données recueillies au cours de cet exercice pour améliorer l'efficacité.

Il y a un exercice plus général qui consiste à mettre en correspondance les résultats en matière de sécurité. Le système de gestion de la sécurité repose sur le principe que l'exploitant joue un rôle clé et que sa gestion de la sécurité est un facteur clé pour l'obtention de résultats, conjointement avec la réglementation et les normes de Transports Canada, la surveillance exercée par le ministère et le travail des collectivités aux passages à niveau, et les employés. La sécurité dépend de nombreux intervenants et de nombreux facteurs.

La vérificatrice générale nous a demandé d'isoler ces facteurs et de déterminer, de manière analytique et, si possible, quantitative, comment chaque facteur de chacun des éléments du système de gestion de la sécurité ainsi que d'autres éléments du système général de sécurité contribuent à améliorer notre rendement en matière de réduction du nombre d'accidents, malgré l'augmentation des volumes.

C'est ce que nous sommes en train de faire. Cela ne change rien le fait que les exploitants doivent appliquer des normes beaucoup plus sévères dans leurs systèmes de gestion de la sécurité, et ce, depuis 2015, et qu'ils font l'objet d'audits rigoureux. Lorsqu'ils ne sont pas à la hauteur, Transports Canada prend des mesures d'application de la loi.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Blanchette-Joncas.

C'est maintenant au tour de M. Bachrach. Vous avez six minutes.

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

Monsieur Keenan, pour revenir aux trains et aux itinéraires clés et, en particulier, à la situation dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, je crois comprendre de vos commentaires précédents, que le CN est en train d'effectuer une évaluation des risques qui n'est pas encore terminée, et que Transports Canada a établi des normes pour les liquides inflammables, mais qu'elles n'ont pas encore été communiquées à la compagnie de chemin de fer.

Le problème, c'est que les trains sont en circulation. Si je sors de mon bureau en ce moment et que je regarde vers le bout de la rue, je peux les voir. Cela fait déjà un certain temps qu'ils circulent. Le premier terminal de propane liquide est entré en opération à Prince Rupert en 2019. Le deuxième vient tout juste d'entrer en service.

N'aurait-il pas fallu prendre ces mesures avant la mise en circulation des trains? En attendant que ces mesures soient en place, que le CN ait terminé son évaluation et que Transports Canada ait l'occasion de la vérifier, nos collectivités sont-elles plus à risque? Pourquoi prenons-nous ces mesures rétroactivement, une fois que les trains sont déjà en circulation?

M. Michael Keenan: Il y a deux choses à souligner.

Premièrement, les trains transportent des liquides inflammables à Prince Rupert depuis de nombreuses années. Il y a eu un renforcement systémique des normes visant les trains qui transportent des matières dangereuses. Les normes ont été renforcées à la grandeur du système pour les trains qui présentent un risque élevé. Les trains dont vous parlez en font partie.

Concernant le renforcement de ces normes, lorsqu'il y a un changement dans les opérations, par exemple une hausse des volumes, la norme de risque doit être mise à jour. Depuis des années, les risques sont évalués et des normes et des mesures sont mises en place. Le règlement oblige désormais le CN à fournir une évaluation à jour des risques que Transports Canada est tenu de vérifier, mais ce n'est pas la première étape du processus de sécurité. Il y en a de nombreuses autres avant cela.

• (1235)

M. Taylor Bachrach: D'après moi, les normes sont renforcées pour la simple raison que les risques sont plus élevés. Transports Canada savait qu'il y aurait un risque accru parce que ces projets étaient prévus depuis un certain nombre d'années. Pourquoi ne pas obliger la compagnie de chemin de fer à évaluer les risques avant l'augmentation des volumes sur les rails?

Nous effectuons l'évaluation alors que les trains sont déjà en circulation. Pourquoi ne pas la faire avant?

M. Michael Keenan: Pour revenir à ma réponse précédente, de multiples évaluations des risques ont été effectuées et de multiples mesures ont été prises pour renforcer la norme de sécurité visant les trains et les itinéraires clés, y compris les trains posant des risques élevés comme ceux dont vous parlez. Nous ne faisons pas que commencer. Nous avons déjà apporté des changements majeurs, amélioré nos systèmes et évalué les risques à cet égard. Dès que les tracés sont modifiés, des évaluations des risques doivent être effectuées. Ce n'est pas au cas par cas, c'est un processus continu. Le CN doit d'ailleurs nous présenter les résultats d'une évaluation ce mois-ci, je pense.

Monsieur DeJong, pouvez-vous nous donner plus de détails sur la prochaine évaluation des risques?

M. Michael DeJong: Je vous remercie de cette question.

Nous menons des évaluations tous les trois ans. C'est cyclique. La date limite pour l'évaluation des risques est à la fin de mai. Dans le cadre de cette évaluation, le CN informera Transports Canada des risques qu'il a identifiés et des mesures correctives qu'il a mises en place.

D'un point de vue proactif, le Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés prévoit des limites de vitesse pour les trains qui cir-

culent dans cette zone ainsi que des inspections plus nombreuses des voies afin d'atténuer les risques.

M. Taylor Bachrach: Je vais passer à ma question suivante.

Madame Hogan, tout à l'heure M. Keenan a dit que Transports Canada avait pris des mesures importantes pour donner suite à toutes les recommandations du rapport du vérificateur général de 2013. Cela correspond-il à ce que vous avez constaté?

Mme Karen Hogan: Je n'utiliserais peut-être pas le même qualificatif. Je pense que le mot « importantes » n'a pas le même sens pour tout le monde. Nous avons certes constaté que des mesures avaient été prises. Il y a eu une augmentation du nombre d'inspections. Il y a eu un suivi plus rigoureux des mesures correctives, comme nous l'avons déjà mentionné. Dans notre échantillon, dans 92 % des dossiers que nous avons examinés, des mesures correctives avaient bel et bien été mises en place.

Nous avons constaté une meilleure planification fondée sur les risques de la surveillance. Ce qui fait encore défaut, ce sont les liens entre la collecte de données et l'utilisation des données afin d'éclairer la prise de décisions fondées sur les risques. L'une des principales lacunes que nous avons relevées... En fait, il y en a deux. Il y a d'abord la mesure de l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des sociétés ferroviaires. Il faut ensuite vérifier l'efficacité globale de cette activité accrue de surveillance et s'assurer qu'elle est exercée aux bons endroits et qu'elle a une incidence sur la sécurité ferroviaire en général.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie.

Je vais revenir à M. Keenan.

Monsieur Keenan, ma question porte aussi sur la chronologie des interventions de Transports Canada. En février 2019, comme nous le savons tous, un train céréalier du CP a été immobilisé dans une pente près de Field, en Colombie-Britannique, alors que les freins à main n'étaient pas actionnés. Le train s'est mis à descendre et trois hommes sont morts dans cet incident. Deux ans plus tard, en février 2021 — il y a quelques mois à peine —, un accident s'est produit dans les mêmes circonstances. Un autre train céréalier du CP a été immobilisé exactement au même endroit. Transports Canada a constaté qu'il y avait un risque immédiat d'accident mortel. Quand on lui a posé la question, le CP a dit que les freins à main n'avaient pas été actionnés parce que le règlement ne l'y obligeait pas. À la suite de ce deuxième incident, Transports Canada a réagi en émettant un arrêté ministériel spécial interdisant aux compagnies de chemin de fer de laisser des trains sans surveillance dans cette zone géographique.

Pourquoi Transports Canada n'a-t-il pas réagi après le premier incident survenu en février 2019 au moyen d'un décret de protection?

La présidente: Je suis désolée. Nous avons dépassé le temps de près d'une minute. Nous devons passer à...

M. Taylor Bachrach: Merci, madame la présidente. Je suis désolé d'avoir dépassé mon temps.

La présidente: ... notre prochain tour de questions de cinq minutes, cette fois-ci.

Monsieur Lawrence, c'est à vous.

M. Philip Lawrence (Northumberland—Peterborough-Sud, PCC): Ma question est quasi identique à celle de M. Bachrach, je vais donc faire une brève introduction, mais vous pouvez probablement terminer votre réponse à la question de M. Bachrach, tout en répondant à la mienne.

• (1240)

[Français]

En raison de l'importance de cette question pour le Québec, je vais tenter de poser ma question en français. Je m'excuse d'avance auprès des interprètes.

Le respect de la procédure est absolument important, mais faire preuve de bon sens l'est tout autant, comme le dit M. Bachrach. Par exemple, doit-on attendre la fin du processus d'évaluation des risques pour intervenir, ou doit-on agir immédiatement et fournir les premières informations disponibles, afin d'éviter des accidents impliquant plusieurs wagons?

M. Michael Keenan: Je vous remercie de la question.

Ma réponse comportera trois volets.

Premièrement, la tragédie ferroviaire qui s'est produite à Field, en Colombie-Britannique, fait encore l'objet d'une enquête de la GRC.

[Traduction]

Tout de suite après l'incident de Field, un autre train, dont les freins d'urgence étaient serrés, s'est mis à rouler pendant qu'une équipe se trouvait à proximité. Transports Canada a alors mis en place, dans un très court laps de temps — je ne m'en souviens plus, mais mon collègue M. DeJong pourrait le dire, c'était une question d'heures ou de jours — de nouvelles règles relatives à l'immobilisation des trains exigeant essentiellement... Il a ajouté une norme très claire relative au serrage des freins à main sur les trains immobilisés sans surveillance dans une pente, même si le moteur est coupé.

Je pense que le député a raison. Il y a eu un récent incident impliquant un train dont les freins à main n'étaient pas serrés sur un terrain semblable. La règle que nous avons mise en place juste après l'incident de Field est claire: si le train est laissé sans surveillance, vous devez serrer les freins à main selon une formule basée sur le nombre de wagons et le degré de la pente. Cela n'a pas été fait.

Je pense qu'il y avait une divergence de point de vue quant à savoir si le train était sans surveillance ou non. La clarification des règles n'avait pas pour but de dire que les trains sans surveillance doivent être immobilisés, cette règle a été très clairement appliquée d'un bout à l'autre du Canada immédiatement après l'incident de Field. Elle visait en fait à préciser que, de l'avis de Transports Canada, ces conditions s'appliquaient aux trains laissés sans surveillance et que, dans ces conditions, vous êtes tenus d'appliquer les freins d'urgence selon la formule.

Monsieur DeJong, voulez-vous donner plus de détails à ce sujet? Il s'agit d'un incident que nous avons pris très au sérieux. Je sais que vous avez suivi la situation de près.

M. Michael DeJong: Exact. Le sous-ministre a raison. Immédiatement après le premier incident, Transports Canada a réagi en exigeant que les freins à main soient appliqués en terrain montagneux. Après le deuxième incident, toutefois, il a immédiatement émis un arrêté ministériel pour exiger que les trains laissés sans surveillance soient immobilisés de manière sécuritaire.

Pour ajouter d'autres niveaux de protection, deux arrêtés ministériels ont été émis. Le premier obligeait les chemins de fer à prévenir le desserrage accidentel des freins à air et le deuxième visait à renforcer les normes de performance des locomotives équipées d'une protection contre les dérives. Ces mesures visent à empêcher que de très graves accidents de ce genre se reproduisent.

Je fais également remarquer que des activités d'inspection sont menées dans la subdivision de Laggan et qu'une enquête est en cours.

M. Philip Lawrence: Je vous remercie pour ces précisions.

Je vais faire un bref commentaire avant de donner la parole à M. Berthold.

Je suis inquiet. La vérificatrice générale a parlé de ces problèmes à une plus grande échelle. Le monde va de plus en plus vite. Je pense que nous n'avons plus le temps de repousser ces analyses. La technologie évolue rapidement; nous devons aussi évoluer et réagir rapidement. La réponse réglementaire est importante, je comprends cela, mais nous devons accélérer la cadence.

Voilà ce que je voulais dire.

Monsieur Berthold, mon ami, c'est à vous.

La présidente: Monsieur Berthold, vous avez 30 secondes.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup, madame la présidente.

[Traduction]

Je vais demander à mes collègues de me donner 30 secondes de plus, parce que j'ai une question très importante à poser qui fait suite à ce que la vérificatrice générale a dit il y a quelques minutes.

[Français]

Monsieur Keenan, la vérificatrice générale nous a un peu fait la leçon, probablement sans s'en rendre compte, lorsqu'elle a laissé entendre que les comités parlementaires devraient faire le suivi de leurs propres recommandations formulées au fil des ans à l'intention de Transports Canada. Je vois effectivement dans le rapport de la vérificatrice générale que divers rapports de comité ont énoncé plusieurs recommandations, dont une qui demandait la révision de la Loi sur la sécurité ferroviaire au plus tard en 2018. Or, vous la prévoyez maintenant pour l'an prochain.

Vous serait-il possible de consulter tous ces rapports et d'informer le Comité de l'état d'avancement de chacune des recommandations qui vous ont été faites par les parlementaires depuis 2013? De cette façon, nous serions informés de ce que vous avez fait pour donner suite aux recommandations des parlementaires.

Je ne vous demande pas de me fournir ces détails dès aujourd'hui. J'aimerais les recevoir d'ici une vingtaine ou une trentaine de jours.

• (1245)

M. Michael Keenan: Oui, c'est avec plaisir que nous fournirons ces renseignements au Comité.

M. Luc Berthold: Merci.

[Traduction]

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

Nous allons maintenant entendre M. Fergus. Vous avez cinq minutes.

[Français]

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

J'aimerais revenir sur une question qui a été posée par mon collègue M. Blois au début de la réunion. Juste avant, cependant, j'ai un commentaire à formuler sur ce que M. Berthold a dit.

Lorsque le Comité permanent des comptes publics reçoit un rapport très positif de la vérificatrice générale puisque le ministère a donné suite à des recommandations passées, on fait des commentaires très élogieux. Notre réunion de mardi passé en est un bon exemple. Par contre, quand la vérificatrice générale présente un rapport indiquant que les recommandations passées n'ont pas été mises en œuvre, on devient un peu plus difficile. Je trouve que c'est le cas aujourd'hui.

M. Blois a posé une question à laquelle il n'a pas pu obtenir de réponse. Elle concernait les paragraphes 5.21 et 5.48 du rapport, dans lesquels on souligne que Transports Canada doit absolument évaluer plus efficacement si ses activités de surveillance mènent à de meilleurs résultats en matière de sécurité ferroviaire.

Monsieur Kennan, vous avez reconnu que le concept de sécurité impliquait de nombreux facteurs. On s'entend là-dessus. Néanmoins, j'aimerais savoir quelle est l'ampleur du travail prévu pour s'assurer que les mesures en place améliorent la sécurité de notre système ferroviaire. Sur quelles normes de sécurité allez-vous vous pencher pour évaluer s'il y a eu une amélioration?

[Traduction]

M. Michael Keenan: La question du député comporte plusieurs éléments.

Sans vouloir interpréter les paroles de la vérificatrice générale de manière trop large, je vous signale qu'elle a fait état des progrès que nous avons accomplis, tout en soulignant des lacunes importantes et certaines mesures que nous devons prendre.

Concernant les activités qui contribuent à l'obtention de meilleurs résultats en matière de sécurité, nous avons fait beaucoup de progrès et beaucoup de travail pour utiliser des renseignements et des données provenant de sources multiples pour guider nos actions, notamment les activités de surveillance, les normes réglementaires ainsi que les inspections et les audits visant à améliorer les résultats en matière de sécurité. Je pense que nous avons fait des progrès à cet égard.

Il y a une dizaine de minutes, la vérificatrice générale a clairement décrit le défi auquel nous sommes confrontés et le travail qu'il nous reste à faire pour mettre en œuvre ses recommandations visant la mise en correspondance et l'analyse des liens entre certains aspects du système de gestion de la sécurité et les résultats en matière de sécurité, mais surtout, par rapport à tout ce que nous faisons. Cela revient à dire que même si nous faisons l'objet de critiques et que nous sommes mis au défi, nous sommes également guidés à travers les étapes importantes qui nous permettront de créer un système de sécurité plus performant. Nous sommes déterminés à prendre les mesures qui s'imposent pour donner rapidement suite à ses recommandations.

Nous avons transmis au Comité notre plan d'action détaillé. Nous essayons d'établir un échéancier clair pour certaines activités. Nous croyons que d'ici la fin de 2021, nous aurons accompli de grands progrès. Il nous restera du travail à faire parce qu'il nous faudra un

certain temps pour relever le défi que nous a lancé la vérificatrice générale, mais je pense que nous pouvons faire de grands progrès en commençant à évaluer l'efficacité, avant même la fin de l'année prochaine.

• (1250)

[Français]

M. Greg Fergus: Compte tenu de ce que vous comptez déjà faire cette année, selon vous, quand aurez-vous terminé de mettre en œuvre cette série de recommandations de la vérificatrice générale? Est-ce que ce sera en 2022 ou en 2023? Pouvez-vous nous donner une date?

[Traduction]

M. Michael Keenan: C'est une très bonne question qui nous oblige à faire preuve de transparence quant à notre échéancier.

Pour répondre à la question du député, je vais demander à M. DeJong de décrire brièvement ce que nous nous sommes engagés à accomplir cette année et l'année prochaine.

La présidente: Pouvons-nous avoir une brève réponse?

[Français]

M. Greg Fergus: Comme la présidente l'a souligné, il ne me reste pas beaucoup de temps, alors pouvez-vous juste m'indiquer à quelle date, selon vous, vous aurez mis en œuvre toutes les recommandations de la vérificatrice générale? Par exemple, pensez-vous que ce sera terminé d'ici 2022, 2023 ou 2024?

[Traduction]

M. Michael Keenan: Nous allons prendre des mesures importantes cette année. Par exemple, nous allons...

M. Greg Fergus: Oui, mais à quelle date vous pensez avoir terminé de mettre en place toutes ces mesures? J'aimerais simplement avoir une date, si cela est possible.

M. Michael Keenan: M. DeJong, je pense que 2023 serait une bonne réponse, n'est-ce pas?

M. Michael DeJong: Oui.

En 2023, pour l'évaluation complète et en octobre 2021, pour les indicateurs de rendement.

[Français]

M. Greg Fergus: Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Fergus.

Nous allons maintenant commencer notre dernier tour de questions de deux minutes et demie. Monsieur Blanchette-Joncas, vous êtes le premier.

[Français]

M. Maxime Blanchette-Joncas: Merci, madame la présidente.

Ma question s'adresse à Mme Hogan.

Madame Hogan, je crois avoir bien compris de votre allocution qu'il y a urgence d'agir afin de mettre en œuvre les recommandations qui sont primordiales pour assurer la sécurité ferroviaire.

J'accroche un peu cependant sur une des six recommandations, soit celle qui porte sur les consultations visant à améliorer le règlement de 2015 afin de renforcer les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire. Le ministère a répondu que ces consultations auraient lieu seulement à partir d'avril 2022, soit plus d'un an après votre rapport.

Cet échéancier vous satisfait-il?

Mme Karen Hogan: Je reconnais que toute mesure peut prendre du temps à être mise en œuvre et menée à terme. Il y a aussi des problèmes de capacité dans tous les ministères.

Somme toute, je crois que c'est un délai raisonnable. Je souhaite toujours qu'on prenne des mesures plus rapidement, mais, en fin de compte, l'objectif est qu'on agisse. J'encourage le ministère à essayer de faire avancer les travaux pour devancer les dates. Au moins, des dates ont été annoncées, et nous pourrions faire un suivi là-dessus.

M. Maxime Blanchette-Joncas: Je vous remercie.

Monsieur Keenan, y a-t-il une raison particulière qui explique pourquoi il faut plus d'un an pour lancer des consultations sur un enjeu aussi important que la sécurité des gens?

[Traduction]

M. Michael Keenan: Nous reconnaissons certes que nous devons agir plus rapidement à cet égard. Nous avons un travail d'analyse à faire pour déterminer quelle est la meilleure voie à suivre et nous consultons actuellement des organisations de premier plan. Nous prévoyons accomplir beaucoup de progrès au cours de l'année prochaine, notamment de tenir des consultations à ce sujet.

[Français]

M. Maxime Blanchette-Joncas: Qu'est-ce qui explique cela, monsieur Keenan? Est-ce un manque de ressources?

Je sais qu'il faut de la préparation pour mener des consultations, mais j'ai en tête l'image suivante: le feu est pris dans la maison, mais vous me dites que vous allez l'éteindre dans un mois ou dans quelques mois, que ce n'est pas plus important que cela. Vous prenez acte des consultations, mais vous les remettez à dans un an.

[Traduction]

M. Michael Keenan: En fait, nous avons déjà commencé les consultations, mais je vais demander à M. DeJong de vous donner plus de détails.

La présidente: S'il vous plaît, soyez bref.

M. Michael DeJong: Merci pour cette question.

Une grande partie de notre travail d'élaboration de la réglementation reposera sur les conclusions de nos audits de l'efficacité du système de gestion de la sécurité, qui débiteront en septembre 2021. Nous pourrions alors utiliser ces résultats pour orienter nos mesures réglementaires dans ce domaine.

• (1255)

La présidente: Merci.

Monsieur Bachrach, vous avez deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Madame la présidente, je veux revenir sur l'incident survenu à Field, en 2019.

D'après ce que j'ai compris des commentaires de M. Keenan, à la suite de cet événement, Transports Canada a adopté une règle exigeant l'application des freins à main sur les trains laissés sans sur-

veillance sur certaines pentes. Deux ans plus tard, un autre train a été laissé sans surveillance, sans que les freins à main soient serrés. Transports Canada a conclu que cela constituait un risque immédiat d'accident mortel.

Dans vos commentaires, vous avez laissé entendre que la compagnie de chemin de fer avait mal interprété le règlement. Que voulez-vous dire par là? De plus, qui est responsable de l'événement survenu en 2021?

M. Michael Keenan: C'est une très bonne question.

Madame la présidente, je suis désolé, mais nous allons devoir faire preuve de discrétion dans notre réponse pour la simple raison qu'il s'agit d'un incident en cours d'évaluation et qu'il y aura probablement une enquête.

Si vous le permettez, je vais demander à M. DeJong de vous transmettre l'information qu'il peut au sujet de cet incident pour expliquer la différence entre l'incident de 2019 et celui de 2021.

M. Michael DeJong: Merci pour cette question.

L'un des arrêtés ministériels émis après cet incident obligeait les compagnies de chemin de fer à définir clairement ce qu'on entend par « trains surveillés » par rapport à « trains laissés sans surveillance ». Comme les sociétés ferroviaires collaborent avec le gouvernement pour élaborer une définition claire, on s'attend à ce que cela facilite la mise en œuvre cohérente des règles visant à prévenir les incidents causés par des mouvements non contrôlés de trains.

M. Taylor Bachrach: D'accord.

Cela est frustrant, parce qu'il semble que des vies soient en jeu. Des gens montent à bord de trains dans des conditions clairement dangereuses et il est difficile d'obtenir des réponses à des questions pourtant simples.

Après un accident qui a causé la mort de trois hommes, comment se fait-il que, deux ans plus tard, un nouvel événement a failli être fatal?

D'après ce que vous avez dit précédemment, il semble que l'arrêté exigeant l'application des freins à main n'était pas suffisamment clair et que la compagnie de chemin de fer l'a mal compris ou mal interprété. Par conséquent, les freins à main n'ont pas été appliqués, ce qui a failli causer un autre accident mortel.

Transports Canada a-t-il la responsabilité de mettre en place une réglementation assez claire pour que la société ferroviaire puisse la comprendre, ou est-ce la responsabilité de cette dernière de se conformer à la loi?

La présidente: Veuillez répondre brièvement.

M. Michael Keenan: Cette question comporte deux éléments.

L'incident de Field est une terrible tragédie qui a mis un risque en lumière. Nous avons pris des mesures immédiates et émis une règle très claire et très rigoureuse.

À la suite du deuxième incident, nous avons mis en place de nouvelles règles qui précisent clairement la portée des règles d'immobilisation des trains dans une pente. Ce deuxième incident illustre bien qu'un risque connu a donné lieu à des mesures proactives, que ce soit par l'application de la loi ou par la promulgation de règles, afin d'éviter que ce risque ne cause un accident.

Troisièmement, je ne suis pas d'accord avec l'utilisation du mot « dangereux », parce que les faits et les statistiques démontrent que le réseau ferroviaire est de plus en plus sécuritaire. Le nombre d'accidents et de décès est en baisse, tandis que le volume et le nombre de trains sur les rails sont en hausse. Il y a donc une réduction des accidents et aussi du risque.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Keenan. Nous allons devoir nous arrêter ici. Nous avons largement dépassé le temps prévu.

Chers collègues, je tiens à vous remercier pour les questions très difficiles, mais légitimes, que vous avez posées aujourd'hui.

Je remercie les témoins de s'être joints à nous. Nous sommes heureux d'avoir entendu vos témoignages.

Je vous rappelle, chers collègues, que la réunion de mardi portera sur le rapport numéro 9, le plan Investir dans le Canada.

Le Comité est-il d'accord pour lever la séance? Merci beaucoup.

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>