



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des comptes publics

PACP • NUMÉRO 023 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 30 avril 2014

Président

M. David Christopherson

Comité permanent des comptes publics

Le mercredi 30 avril 2014

•(1530)

[Traduction]

Le président (M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD)): Je déclare ouverte la séance n° 23 du Comité permanent des comptes publics.

Chers collègues, comme vous pouvez le constater, des témoins se sont présentés ici aujourd'hui afin de venir nous parler du rapport que nous étudions. Avant de leur céder la parole, je leur demanderai de faire preuve d'indulgence à notre égard puisque nous allons prendre quelques instants afin d'examiner diverses affaires du comité. Je crois que, si nous faisons cela maintenant, nous n'aurons pas à poursuivre nos travaux à la fin de la réunion.

Nous allons évidemment examiner aujourd'hui le chapitre 7 du rapport de l'automne 2013 du vérificateur général du Canada. La séance qui devait avoir lieu lundi a été annulée, et nous tentons de la reporter à lundi prochain. Le comité n'a rien de prévu ce jour-là, et les gens du Bureau du vérificateur général nous ont indiqué que cette journée-là leur convenait. Nous attendons toujours la confirmation du ministère concerné.

Une fois que nous l'aurons reçue, nous pourrions aller de l'avant et inscrire la réunion au calendrier, comme nous avons convenu antérieurement. Si jamais les gens du ministère ne sont pas en mesure de participer à la réunion ce jour-là, je suggère que nous consacrons à la rédaction de rapports la période prévue pour cette réunion — nous avons un certain nombre de rapports à rédiger, et nous n'avons donc pas de temps à perdre. C'est ainsi que les choses se dérouleront, si cela vous convient.

Cela dit, comme nous n'avons rien de prévu pour la semaine suivant la semaine prochaine, nous devons faire un peu de planification. Nous avons beaucoup de pain sur la planche. Nous devons simplement mettre de l'ordre dans tout cela. Il va falloir que nous nous attelions à cette tâche.

Je tiens également à vous rappeler que mardi prochain, le 6 mai, M. Ferguson publiera son rapport du printemps 2014. Comme vous le savez, ce jour-là, nous nous réunirons ici à 9 heures, soit quelques heures avant le dépôt du rapport à la Chambre, afin d'obtenir de l'information à propos de ce rapport. Cette réunion officielle se tiendra à huis clos.

Tous les parlementaires de la Chambre et du Sénat sont invités à y prendre part. Je tiens à vous rappeler qu'il s'agit en fait d'une réunion du vérificateur général, et que, à sa demande, c'est le président de notre comité qui occupera le fauteuil. La réunion prendra fin à 10 heures, au moment où le rapport sera déposé à la Chambre.

Le lendemain, le rapport sera publié. À ce moment-là, le vérificateur général présentera tous les chapitres de son rapport, et il en discutera. Par la suite, le comité aura la responsabilité de choisir les chapitres du rapport à propos desquels il tiendra des réunions, et, bien entendu, il devra fixer la date de ces réunions et les tenir.

Si ce plan de travail et ses activités vous conviennent — et je suppose que c'est le cas, vu que personne ne manifeste le désir d'intervenir —, nous allons passer à nos travaux de la présente réunion.

Nous accueillons aujourd'hui, bien entendu, le vérificateur général, qui vient nous parler du chapitre 7, intitulé « La surveillance de la sécurité ferroviaire », de son rapport de l'automne 2013. Nous accueillons également Mme Lévesque, sous-ministre des Transports.

Je vais vous demander à tous deux de présenter les gens qui vous accompagnent lorsque vous prendrez la parole.

À moins que quelqu'un souhaite faire une intervention de dernière minute — et je constate que ce n'est pas le cas —, nous allons maintenant commencer la réunion.

Monsieur Ferguson, je vous souhaite la bienvenue. Nous sommes heureux que vous soyez ici, monsieur, et je vous offre également mes condoléances.

Vous avez la parole, monsieur.

•(1535)

M. Michael Ferguson (vérificateur général du Canada, Bureau du vérificateur général du Canada): Merci.

Je vous remercie, monsieur le président, de nous donner l'occasion de discuter du chapitre 7 de notre rapport de l'automne 2013, qui porte sur la sécurité ferroviaire. Je suis accompagné de Régent Chouinard, directeur principal, qui était chargé de la vérification.

Les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale sont responsables au premier chef de la sécurité de leurs activités quotidiennes. Transports Canada est chargé d'établir le cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire au pays. Il doit également s'assurer que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale respectent la réglementation, et il doit prendre les mesures correctives qui s'imposent, le cas échéant.

[Français]

Nous avons examiné si le ministère avait surveillé adéquatement la gestion des risques liés à la sécurité ferroviaire exercée par les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Nous nous sommes penchés plus précisément sur le cadre réglementaire, les activités de surveillance, les ressources humaines et le programme d'assurance de la qualité. Nous n'avons pas examiné la sécurité de l'industrie ferroviaire au Canada ni la sécurité des opérations des chemins de fer. Notre audit n'était pas non plus une enquête sur l'accident tragique qui a frappé Lac-Mégantic, au Québec, ni sur aucun autre accident ferroviaire.

[Traduction]

Transports Canada a mis en oeuvre un cadre réglementaire pour le transport ferroviaire qui comprend une approche axée sur les systèmes de gestion de la sécurité permettant de cerner et d'analyser les risques liés à la sécurité ferroviaire et d'y remédier. Le ministère a fait des progrès au chapitre de la collaboration avec les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale pour mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité. Par exemple, il a publié des lignes directrices sur de tels systèmes en 2010 et en 2012. Il a également réalisé des progrès à l'égard de nombreuses recommandations découlant de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire de 2007 et des recommandations du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Cependant, malgré les discussions avec l'industrie ferroviaire et les progrès réalisés au cours des 20 dernières années, un certain nombre d'importants problèmes de sécurité de longue date persistent, notamment en ce qui concerne les intrusions, les passages à niveau, de même que la mise en oeuvre et la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité. Le ministère met trop de temps à régler ces problèmes.

[Français]

Transports Canada a effectué de nombreuses inspections et quelques vérifications afin de déceler les cas de non-conformité aux règlements et aux normes techniques en matière de sécurité ferroviaire. Toutefois, le ministère ne dispose pas de données essentielles sur le rendement et les risques qui lui permettraient de cibler les compagnies de chemin de fer posant un risque élevé et les risques de sécurité les plus importants.

Il y a 14 ans, Transports Canada a reconnu la nécessité de passer d'une approche de surveillance basée sur l'inspection à une approche qui intégrerait la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité. Cette transition est toujours en cours. Il en reste beaucoup à faire, et les travaux à cet égard se font trop lentement.

[Traduction]

Transports Canada a effectué des vérifications pour seulement 26 % des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale qu'il prévoyait examiner en trois ans. En outre, les vérifications qu'il a effectuées étaient de portée trop limitée. À ce rythme, il lui faudra de nombreuses années pour vérifier l'ensemble des éléments clés de la réglementation sur les systèmes de gestion de la sécurité, y compris les principaux systèmes de sécurité de chacune des 31 compagnies de chemin de fer de compétence fédérale.

[Français]

Nous avons conclu que Transports Canada devait corriger les faiblesses importantes que nous avons relevées dans la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité mis en place par les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Autrement, le ministère pourrait ne pas avoir l'assurance voulue que les compagnies gèrent efficacement les risques liés à la sécurité dans les activités quotidiennes.

[Traduction]

Monsieur le président, nous sommes heureux de vous informer du fait que Transports Canada a souscrit à nos recommandations. Le ministère nous a fait part de son plan d'action, lequel comporte des mesures qu'il compte prendre pour donner suite à chacune de nos recommandations. Il s'est engagé à toutes les mettre en oeuvre d'ici le début de 2016.

[Français]

Je termine ainsi ma déclaration d'ouverture. C'est avec plaisir que nous répondrons aux questions des membres du comité. Merci.

● (1540)

[Traduction]

Le président: Très bien. Merci.

Je présente mes excuses à M. Lévesque, que j'ai rétrogradé au rang de SMA — il s'agit plutôt du titre de Mme Kinney, qui elle, a obtenu de moi une promotion. Je vous présente donc mes excuses. Je dois rétablir les faits.

Ainsi, monsieur Lévesque, vous êtes sous-ministre, et Laureen Kinney, pour sa part, est sous-ministre adjointe. Je suis désolé de la confusion, et je vous souhaite la bienvenue. Je vous cède maintenant la parole, monsieur.

M. Louis Lévesque (sous-ministre, ministère des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président. Je ne vous en veux pas. J'espère qu'il ne s'agit pas d'un présage de ce qui nous attend.

Je remercie le comité de nous donner l'occasion de nous adresser à lui aujourd'hui. Comme vous l'avez indiqué, je suis accompagné de Laureen Kinney, qui vient d'être nommée officiellement au poste de sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté, mais qui travaille au sein du portefeuille et du secteur depuis longtemps. Je suis également accompagné de Luc Bourdon, directeur général de la Sécurité ferroviaire, qui possède une vaste expérience en matière de gestion des questions liées à la sécurité.

[Français]

Le rapport du vérificateur général nous indique évidemment les priorités importantes afin que Transports Canada améliore son régime de surveillance de la sécurité ferroviaire. Le rapport nous a permis de cerner certains secteurs d'activité de Transports Canada qui pourraient être améliorés, et nous avons accepté toutes les recommandations qui ont été formulées dans le rapport.

Les efforts que nous avons déployés et que nous allons continuer de déployer pour améliorer le programme de la sécurité ferroviaire et tenir compte des recommandations du rapport du vérificateur général se sont traduits par l'élaboration d'un plan d'action accéléré. Nous avons déjà commencé à le mettre en oeuvre. La plupart des mesures seront complétées d'ici l'automne prochain et le plan d'action sera complété d'ici l'automne 2015. Il est évident que la mise en oeuvre de ce plan d'action est une priorité pour le ministère, pour les années à venir.

J'aimerais d'abord émettre quelques commentaires sur la question des systèmes de gestion de la sécurité, couramment appelés SGS.

[Traduction]

Un système de gestion de la sécurité est un cadre officiel qui aide les compagnies de chemin de fer à intégrer la sécurité à leur exploitation quotidienne. Il encourage l'instauration d'une culture de sécurité à tous les échelons d'une organisation et veille à ce que la sécurité figure parmi les facteurs considérés durant la prise de décisions.

Le système de gestion de la sécurité n'est ni une déréglementation ni une autoréglementation. En réalité, il aide les organisations à se conformer aux exigences réglementaires, et il met en évidence leur engagement envers la sécurité de leurs employés et, manifestement, de l'ensemble de leurs activités. Le système de gestion de la sécurité d'une compagnie de chemin de fer comporte des éléments clés, par exemple l'établissement d'objectifs en matière de sécurité et de rendement; les évaluations des risques; la clarification des règles, des responsabilités, des rôles et des pouvoirs en matière de sécurité; l'élaboration de règles et de procédures et des processus de contrôle et d'évaluation.

Les compagnies disposent de nombreuses options pour se conformer aux exigences réglementaires, et elles sont encouragées à choisir des moyens de conformité qui tiennent compte des dispositions réglementaires et qui sont adaptés à leur situation particulière.

Dans le passé, les compagnies de chemin de fer et de nombreux autres secteurs essentiels à la sécurité ont visé la sécurité en se conformant à des règles et à des règlements normatifs. Au fur et à mesure que les recherches sur la sécurité ont progressé dans les années 1990, il est devenu évident que les outils de conformité et les règlements ne suffisaient pas à eux seuls à assurer le plus haut degré de sécurité possible. Pour établir un régime de sécurité vraiment efficace, les compagnies avaient réellement besoin non seulement de règlements normatifs, mais également d'une approche systémique et proactive en matière de sécurité leur permettant de cerner les dangers et d'atténuer les risques afin de prévenir les accidents. En outre, cette approche leur a permis d'intégrer dans le système les leçons tirées des incidents mineurs et de l'exploitation courante, ce qui a favorisé une amélioration continue de la sécurité et a accru la possibilité d'éviter les accidents.

Bref, le système de gestion de la sécurité est le fruit du passage d'une approche de gestion des risques restreinte et fixe à une démarche axée davantage sur les enjeux systémiques, d'une attitude réactive à une attitude proactive, d'une méthode visant à mesurer simplement le nombre d'interventions à une méthode visant à obtenir réellement des résultats, et d'une façon de procéder reposant sur la seule inspection des divers éléments pris isolément à une autre fondée sur la vérification du système dans son ensemble. Les avantages d'une approche plus perfectionnée ont été reconnus dans le cadre de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire menée en 1994. On a modifié cette loi en 1999 afin qu'elle exige que les compagnies de chemin de fer conçoivent et mettent en oeuvre un système de gestion de la sécurité.

[Français]

Lors de son entrée en vigueur en 2001, le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire était le premier du genre à régir le secteur fédéral des transports. Élaboré grâce à un apport important de l'industrie, il soulignait la responsabilité des compagnies de chemin de fer à l'égard de la sécurité de leur exploitation.

L'objet de cette réglementation n'était pas de remplacer les règles, les règlements et les méthodes d'inspection déjà en vigueur. Au contraire, on a adopté ce règlement à titre de complément important à d'autres formes de surveillance de la sécurité ferroviaire, et il joue encore ce rôle aujourd'hui.

• (1545)

Cela étant dit, il est toujours possible d'apporter des améliorations, et c'est pourquoi je vous fais part aujourd'hui du plan d'action dont le ministère s'est doté pour donner suite aux recommandations du vérificateur général.

[Traduction]

En ce qui concerne le cadre réglementaire, je mentionnerai que le vérificateur général reconnaît dans son rapport que Transports Canada s'est tenu au courant des enjeux de sécurité et qu'il a accompli des progrès considérables à l'égard de la mise en oeuvre des recommandations découlant des examens de la Loi sur la sécurité ferroviaire et de celles formulées par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Cela dit, il souligne qu'il reste encore du travail à faire, et nous sommes d'accord avec cela.

Nous avons encore pour objectif de prendre en considération toutes les autres recommandations pertinentes, et nous avons élaboré un plan détaillé afin de parachever leur mise en oeuvre.

Nous avons accéléré l'élaboration de plusieurs règlements en vue d'améliorer davantage le régime de réglementation fédérale de la sécurité ferroviaire. Nous avons l'intention de procéder à la publication préalable des projets de règlement hautement prioritaires dans la Partie 1 de la *Gazette du Canada* avant que le Parlement n'ajourne ses travaux pour l'été en juin prochain. Dans le cadre de son plan d'action accéléré, le ministère a déjà publié préalablement dans la Partie 1 de la *Gazette du Canada* deux propositions de règlement, à savoir le Règlement sur les passages à niveau, paru le 8 février 2014, et le Règlement sur le certificat d'exploitation de chemin de fer, paru le 15 mars 2014.

Le ministère a également élaboré un processus officiel afin de prendre des mesures accélérées à l'égard des enjeux de sécurité. Grâce au système de données de la Passerelle intégrée de la Sécurité ferroviaire, il pourra assurer le suivi et la surveillance des progrès réalisés relativement aux problèmes de sécurité, depuis le moment où ils sont cernés jusqu'à celui où ils sont atténués à un degré acceptable.

En outre, le ministère continuera de collaborer avec le Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire et ses groupes de travail en vue d'atténuer les problèmes de sécurité. Je souligne au passage que nous avons déjà, à la suite de l'incident survenu à Lac-Mégantic, rencontré les membres du conseil afin d'examiner des questions de sécurité et mené des activités s'inscrivant dans le prolongement de cette rencontre.

En ce qui a trait à la planification, je vous indiquerai que, pour donner suite aux recommandations du vérificateur général, Transports Canada a entrepris un examen de son processus de planification fondé sur les risques dans le but de s'assurer que ses activités de vérification et d'inspection sont axées sur les éléments à risque élevé, y compris la conformité des compagnies de chemin de fer avec le cadre réglementaire. Le processus de planification fondé sur les risques sera amélioré à l'aide des résultats de l'examen, et le nombre de vérifications et d'inspections annuelles pourra être fixé en fonction de ce processus.

Le ministère allouera des ressources en conséquence, sans perdre de vue que le Programme de la sécurité ferroviaire doit effectuer un nombre suffisant de vérifications et d'inspections pour veiller à ce que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale aient mis en oeuvre un système de gestion de la sécurité adéquat et efficace en vue de respecter le cadre réglementaire.

Selon notre plan, d'ici l'automne 2015, le ministère aura cerné les risques liés à la sécurité et les principaux indicateurs de rendement, et aura recueilli les renseignements sur le rendement en matière de sécurité que les compagnies de chemin de fer doivent fournir; il aura élaboré des exigences réglementaires énonçant les renseignements sur le rendement en matière de sécurité que les compagnies de chemin de fer doivent fournir, en plus d'avoir informé les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale à cet égard; il recueillera ces renseignements sur les risques et le rendement de façon continue et systématique — et je souligne, à cet égard, qu'il a mis en oeuvre des initiatives réglementaires pour faire en sorte de disposer des instruments lui permettant de faire cela; il examinera les renseignements afin de s'assurer qu'ils sont fiables et exhaustifs; et il analysera les renseignements recueillis et pris en considération, au moment de l'élaboration des plans de surveillance annuels.

À cette fin, l'administration centrale et les régions du Programme de la sécurité ferroviaire de Transports Canada surveilleront ensemble la mise en oeuvre des plans de surveillance annuels, et, au besoin, elles adapteront les plans et l'ampleur des inspections et des vérifications prévues en fonction des risques émergents afin de s'assurer que le champ d'application des plans est suffisant.

En ce qui concerne la réalisation des activités de surveillance,

[Français]

Transports Canada va utiliser le nouveau système de données de la Passerelle intégrée de la sécurité ferroviaire pour tenir compte des recommandations du vérificateur général sur la réalisation des activités de surveillance. Ce système a été conçu pour fournir aux inspecteurs les outils dont ils ont besoin pour consigner par écrit et analyser les résultats de leurs activités de surveillance et pour établir les rapports appropriés à cet égard.

Pour renforcer l'approche en matière de surveillance, Transports Canada va aussi modifier le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire actuellement en vigueur. Cela fait suite notamment à l'adoption de la nouvelle Loi sur la sécurité ferroviaire et à sa mise en oeuvre le printemps dernier.

En plus des mesures en place qui exigent qu'une compagnie de chemin de fer s'occupe des lacunes de son système de gestion de la sécurité, les modifications exigeront des compagnies qu'elles documentent les résultats des activités entreprises pour mettre en oeuvre et surveiller les mesures correctives.

Transports Canada a également adopté un plan d'action détaillé qui inclut les mesures visant à améliorer les activités de surveillance. Dans le cadre de ce plan, le ministère met à jour et élabore les outils, les processus et les documents d'orientation qui sont à la disposition des inspecteurs, en plus d'offrir des formations afin de veiller à ce que les activités de surveillance soient réalisées de façon cohérente, conformément aux procédures et aux processus adoptés.

• (1550)

Pour ce faire, nous respecterons les délais suivants.

[Traduction]

D'ici le printemps prochain, nous aurons élaboré, consigné par écrit et communiqué un processus d'examen de la gestion pour les activités de surveillance de la sécurité ferroviaire. Le processus définira les rôles, les responsabilités et les obligations redditionnelles des gestionnaires et des inspecteurs, et nous aurons intégré les attentes en matière de rendement aux ententes de rendement annuelles des gestionnaires.

D'ici l'automne prochain, nous aurons élaboré des procédures de suivi pour les vérifications et les inspections, et nous aurons

commencé à assurer le suivi des activités dans notre système de données en matière ferroviaire.

D'ici le printemps 2015, nous aurons mis à jour la procédure d'inspection afin de définir plus clairement les attentes.

Pour veiller à l'application cohérente de la méthode, nous fournirons en temps opportun des séances de formation et des lignes directrices sur toutes les nouvelles initiatives à l'intention des gestionnaires et des inspecteurs.

En ce qui concerne la planification des ressources humaines, je mentionnerai que nous analysons continuellement notre effectif et déployons des efforts afin de recruter des employés et les maintenir en poste pour nous assurer que nos ressources sont utilisées de façon à optimiser les avantages sur le plan de la sécurité. Les inspecteurs de Transports Canada sont extrêmement professionnels et dévoués — j'ai régulièrement l'occasion de les rencontrer ici, à Ottawa, de même que dans le reste du pays.

Transports Canada a élaboré une stratégie sur les ressources humaines qui permettra de cerner les aptitudes et les compétences que les inspecteurs doivent posséder dans le cadre d'une approche systématique en matière de surveillance. En outre, cette stratégie comprendra une évaluation des aptitudes et des compétences de l'effectif du ministère et permettra de cerner toute lacune éventuelle. Cette évaluation servira de fondement aux stratégies de formation, de recrutement et de maintien en poste des inspecteurs qui permettront de veiller à ce que les employés du programme de la sécurité ferroviaire disposent des aptitudes et des compétences requises pour planifier et mettre en oeuvre les activités de surveillance.

On fixera des délais applicables à la participation aux activités de formation obligatoires, et on s'assurera régulièrement que ces délais sont respectés afin de veiller à ce que les inspecteurs participent en temps opportun aux séances de formation leur permettant de posséder les qualifications requises pour mener des activités de surveillance.

Le ministère prendra également des mesures supplémentaires... En fait, je devrais plutôt dire qu'il a pris des mesures supplémentaires selon lesquelles tous les inspecteurs doivent mettre à jour leurs déclarations de « conflit d'intérêts » aux deux ans et présenter une nouvelle déclaration chaque fois que leur situation change. Dans le cadre du Programme de la sécurité ferroviaire, on vérifie régulièrement que les inspecteurs se conforment à cette exigence — si elle est mise en place dans le cadre d'un cycle ministériel — afin de s'assurer qu'ils conservent leur indépendance et leur objectivité.

[Français]

Pour ce qui est de l'assurance de la qualité, la Sécurité ferroviaire de Transports Canada possède un exhaustif système de gestion de la qualité qui comprend des directives, des procédures et des processus ainsi qu'un programme d'assurance de la qualité pour déceler toute lacune et déterminer les pratiques exemplaires.

Nous avons élaboré une approche fondée sur les risques pour classer les évaluations internes par ordre de priorité dans le cadre d'un plan d'assurance de la qualité. Celui-ci comprend des évaluations régulières ainsi que des procédures de vérification et d'inspection.

Nous avons établi un plan triennal visant à réaliser des évaluations d'assurance de la qualité fondées sur les risques, et celui-ci comprend des évaluations périodiques des activités de surveillance, y compris des vérifications et des inspections.

D'ici l'automne prochain, la Sécurité ferroviaire devrait terminer une évaluation d'assurance de la qualité de l'activité de surveillance liée à la procédure d'inspection.

[Traduction]

Nous sommes assurément conscients que nous devons continuer d'améliorer notre programme, et nous prenons assurément au sérieux le message qui nous a été envoyé. Nous faisons des progrès, mais nous devons accélérer le rythme auquel nous les réalisons.

La semaine dernière, le ministre Raitt a annoncé les multiples mesures décisives que Transports Canada est en train de prendre afin de donner suite aux recommandations initiales formulées par le Bureau de la sécurité des transports du Canada relativement à l'enquête en cours sur le déraillement de trains survenu à Lac-Mégantic. En ce moment même, comme vous le savez peut-être, un incident de nature semblable est en cours aux États-Unis. Un train transportant du pétrole brut a déraillé à Lynchburg, en Virginie. De toute évidence, nous collaborons continuellement avec nos homologues américains, et nous nous assurons d'échanger le plus grand nombre de renseignements possible pour veiller à ce que nos deux régimes demeurent intégrés et de façon à profiter des leçons tirées par suite de tout incident survenu en Amérique du Nord.

Ces mesures, combinées avec le plan d'action de la Sécurité ferroviaire de Transports Canada qui vous est présenté aujourd'hui, démontrent l'engagement du ministère à l'égard de l'amélioration de la sécurité ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses par rail, en plus de renforcer de manière plus substantielle la réglementation et la surveillance de la sécurité ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses.

Le vérificateur général a assurément confirmé, dans son rapport, que nous avons cerné les bons enjeux et que les mesures que nous avons prises sont celles que nous devons prendre. Par conséquent, nous avons la certitude que nous pourrions donner suite à ces recommandations au cours des prochaines années, et contribuer à doter Transports Canada d'un programme rigoureux de sécurité ferroviaire fondé sur les risques. Nous nous assurerons ainsi que le réseau de transport ferroviaire du Canada demeure l'un des plus sécuritaires du monde, et que les Canadiens peuvent s'y fier.

•(1555)

Je vous remercie, monsieur le président. Nous serons évidemment heureux de répondre aux questions des membres du comité.

Le président: Très bien. Merci.

Chers collègues, nous allons maintenant entreprendre, de la façon habituelle, la période des questions et des observations, en commençant par M. Woodworth.

Vous avez la parole, monsieur.

M. Stephen Woodworth (Kitchener-Centre, PCC): Je vous remercie, monsieur le président, et, comme je le fais toujours, je remercie également les témoins de s'être présentés ici aujourd'hui.

Monsieur Ferguson, j'aimerais vous poser quelques questions concernant la chronologie des événements afin de mettre en contexte les résultats de votre vérification. Si j'ai bien compris, la question des systèmes de gestion de la sécurité remonte à 1999, soit au moment où on a modifié la loi afin d'y intégrer l'exigence relative à ces systèmes.

Est-ce exact? Je suis à la page 7 de votre rapport.

M. Michael Ferguson: C'est exact. Les dispositions législatives de 1999 marquent le début de la période que nous avons examinée aux fins de notre rapport.

M. Stephen Woodworth: D'après ce que je crois comprendre des renseignements fournis à la page 7 de votre rapport, deux années plus tard, en 2001, le gouvernement a promulgué, par suite de ces modifications, des dispositions réglementaires exigeant l'instauration de systèmes de gestion de la sécurité.

Est-ce exact?

M. Michael Ferguson: C'est exact.

M. Stephen Woodworth: D'après votre rapport, il semble que, par la suite, il ne se soit pas passé grand-chose jusqu'à ce que, en 2007, le ministre Cannon, qui faisait partie du gouvernement actuel, lance un examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Est-ce exact?

M. Michael Ferguson: Je ne suis pas en mesure de vous fournir des renseignements détaillés quant à ce qui a pu se produire au cours de cette période, vu que notre vérification ne portait pas spécifiquement sur elle, mais, à coup sûr, l'examen de 2007 constituait l'événement important suivant que nous avons cerné.

M. Stephen Woodworth: D'accord. Cela n'est pas mentionné dans votre rapport, mais je crois comprendre que les recommandations découlant de cet examen ont été présentées en 2008.

Est-ce également ce que vous croyez comprendre?

M. Michael Ferguson: C'est exact.

M. Stephen Woodworth: En outre, je crois comprendre que, pour donner suite à ces recommandations en 2009, le gouvernement actuel a consacré une somme de 71 millions de dollars à des mesures visant à régler les problèmes décelés dans le cadre de cet examen et pour améliorer la sécurité ferroviaire.

Est-ce exact?

M. Michael Ferguson: Au paragraphe 7.21, nous expliquons que, en 2009, le gouvernement a approuvé un financement de 71 millions de dollars, et nous fournissons quelques renseignements à ce sujet.

M. Stephen Woodworth: Merci. Le jalon suivant a été posé l'année suivante, en 2010, au moment où le gouvernement a parachevé et publié un guide sur les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire.

Est-ce exact?

M. Michael Ferguson: Oui. Si je ne m'abuse, cela s'est produit en 2010.

M. Stephen Woodworth: Il me semble que la publication de ce guide, qui établit un cadre pour les systèmes de gestion de la sécurité, représente un important progrès.

Êtes-vous d'accord avec cela?

M. Michael Ferguson: Je suis certainement d'accord pour dire qu'il s'agissait d'une mesure importante, et qu'elle devait être prise.

M. Stephen Woodworth: Si j'ai bien compris, votre vérification porte sur la période qui a commencé le 1^{er} avril 2011. Vous vous êtes penché sur l'exercice 2011-2012.

Est-ce exact?

M. Michael Ferguson: Oui. Il s'agit de la bonne période.

M. Stephen Woodworth: Je crois comprendre que la vérification que vous avez menée concernant cet exercice a révélé un certain nombre de choses. Je vous renvoie maintenant à la page 3 de votre rapport. Tout d'abord, vous indiquez avoir constaté que, durant l'exercice 2011, Transports Canada a mis en oeuvre un cadre réglementaire pour le transport ferroviaire qui comprend « une approche reposant sur les systèmes de gestion de la sécurité afin de définir et d'analyser les risques liés à la sécurité ferroviaire et d'y répondre ». Il s'agit de la première constatation que vous mentionnez à la page 3.

Est-ce exact?

• (1600)

M. Michael Ferguson: C'est exact.

M. Stephen Woodworth: En outre, la vérification portant sur l'exercice 2011-2012 a révélé que Transports Canada a « enregistré des progrès au chapitre de la collaboration avec les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale pour mettre en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité ». Il s'agit de la deuxième constatation mentionnée à la page 3.

Est-ce exact?

Il s'agit d'un extrait de la section intitulée « Qu'avons-nous constaté? »

M. Michael Ferguson: Oui, c'est exact.

M. Stephen Woodworth: Très bien. Je suis conscient du fait que je suis en train de vous lire des extraits de votre propre rapport, mais j'estime qu'il est nécessaire de le faire aux fins du compte rendu.

Vous avez également constaté que, au cours du même exercice, Transports Canada avait « réalisé d'importants progrès pour donner suite aux nombreuses recommandations découlant de l'Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire » de 2007.

Est-ce exact?

M. Michael Ferguson: C'est exact, et la phrase qui suit celle que vous venez de citer commence par le mot « toutefois ».

M. Stephen Woodworth: Je comprends cela, mais ce que je...

Le président: Je suis désolé, monsieur Woodworth, mais votre temps est écoulé. En fait, vous avez quelque peu dépassé le temps qui vous était alloué.

Je vous remercie. Nous allons maintenant passer à M. Allen. Vous avez la parole, monsieur.

M. Malcolm Allen (Welland, NPD): Merci, monsieur le président.

Nous pourrions maintenant peut-être parler de la période sur laquelle vous vous êtes penché dans le cadre de votre vérification. L'histoire est une chose merveilleuse. J'ai déjà étudié cette matière, mais elle nous renvoie toujours au passé. C'est pourquoi l'histoire est une chose formidable.

Monsieur Ferguson, dans votre rapport, vous indiquez que le ministère n'avait effectué que 26 %, je crois, des inspections qu'il devait minimalement mener.

Je ne veux assurément pas vous faire dire des choses que vous n'avez pas dites, monsieur, mais, s'il était toujours vivant, mon père m'aurait dit qu'une note de 26 % n'est pas véritablement satisfaisante.

Dans votre rapport, vous mettez en évidence ce faible pourcentage de 26 %. Pourquoi l'avez-vous fait?

M. Michael Ferguson: Monsieur le président, je crois que le paragraphe 47 de notre rapport comporte en quelque sorte la réponse

à cette question — il y est indiqué que Transports Canada n'a pas l'assurance requise que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale ont mis en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité adéquats et efficaces.

À mon avis, il s'agissait de faire ressortir que le ministère avait prévu effectuer un certain nombre de vérifications de ce genre. Il était important qu'il les mène afin d'avoir l'assurance requise à propos des systèmes de gestion de la sécurité, et je crois que nous avons mentionné que, en l'absence de ces vérifications, il lui faudrait de nombreuses années afin de l'obtenir.

M. Malcolm Allen: Dans votre rapport, vous indiquez également que les systèmes en question sont les SGS, si je peux me permettre d'utiliser le sigle que M. Lévesque nous a brillamment expliqué plus tôt. Je vous remercie de l'avoir fait, car nous pouvons à présent l'utiliser sans qu'il nous soit nécessaire de l'expliquer chaque fois. Je vous en sais gré.

Le système est en place depuis 15 ans environ. Pourtant, j'ai l'impression que le rapport de vérification qui nous occupe n'est pas celui qui a le plus plu au ministère, si l'on s'en tient à son contenu. À mes yeux, il n'est pas très rassurant pour le grand public d'apprendre que, au bout de 15 ans, le ministère ne sait toujours pas s'il dispose du personnel requis pour exécuter un SGS, et si les membres de son personnel possèdent les compétences, les capacités et les aptitudes dont ils ont besoin.

À votre avis, quelles compétences les membres du personnel du ministère doivent-ils acquérir? D'après la vérification que vous avez menée, est-ce qu'ils présentent toujours des lacunes à ce chapitre?

M. Michael Ferguson: Je ne peux pas parler de ce que le ministère a fait puisque nous n'avons pas mené de vérification à ce sujet. Je crois que nous avons relevé à ce moment-là le nombre de membres du personnel qui avaient été formés afin d'effectuer les vérifications complètes pour le compte du ministère. Il s'est révélé que ce nombre n'était pas très élevé.

Nous sommes très encouragés par le fait que le ministère ait admis qu'il présentait les lacunes que nous avons relevées, qu'il ait approuvé les recommandations que nous avons formulées et qu'il ait manifesté son intention de remédier à ces problèmes.

M. Malcolm Allen: Je pense que je vais maintenant demander à M. Lévesque de faire le point là-dessus.

Toutefois, avant cela, j'aimerais souligner que, durant votre exposé, vous avez dit un certain nombre de choses qui m'ont frappé — en fait, elles sont mentionnées dans votre rapport et vous les avez passées en revue. Vous avez évoqué des mesures que le ministère était en train de prendre ou qu'il allait prendre dans l'avenir.

J'aimerais vous renvoyer, monsieur, au paragraphe 7.70 de votre plan d'action, où il est indiqué « automne 2014 » sous la rubrique « Date d'achèvement ». Pouvez-vous simplement confirmer que cette date d'achèvement concerne le volet relatif aux ressources humaines, monsieur?

• (1605)

M. Louis Lévesque: C'est exact.

M. Malcolm Allen: Très bien. C'est ce que je pensais, mais je ne voulais pas reprendre le passage pertinent de votre déclaration préliminaire pour laisser entendre que vous n'étiez peut-être pas en train de faire cela, vu que vous avez utilisé quelques termes flous appartenant à votre jargon. Je croyais que vous aviez dit durant votre exposé que vous disposiez d'une date d'achèvement, mais ça va. Cela renvoie au contenu du paragraphe 7.70, n'est-ce pas? Parfait.

À quel stade en êtes-vous à ce chapitre, monsieur? Les travaux sont-ils sur le point d'être terminés? L'automne 2014 approche à grands pas, même si on dirait que, au pays, nous sommes toujours en hiver. Je peux rassurer tout le monde: l'automne arrivera. Pouvez-vous m'indiquer votre degré d'achèvement par rapport à ce délai?

M. Louis Lévesque: Tout d'abord, je tiens à mentionner que, au rythme où il progresse, le ministère respectera les promesses qui ont été formulées dans le plan d'action.

J'aimerais simplement revenir sur les commentaires qui ont été faits à propos des compétences des employés du ministère. La première chose que je souhaite dire à ce sujet, c'est que notre première priorité consiste à assurer la sécurité du réseau de transport ferroviaire et à mener les activités de surveillance de la sécurité.

Dans le passé, notre méthode de surveillance était fondée sur les inspections. Selon la démarche des SGS, nous devons, afin de relever la barre en matière de sécurité, affecter un plus grand nombre de nos ressources à la vérification des systèmes de gestion de la sécurité et, plus particulièrement, recueillir l'information qui nous aidera à orienter nos inspections vers les secteurs à risque élevé. Il ne s'agit pas de fermer boutique et de cesser de mener des inspections pendant que nous restructurons tout. De toute évidence, nous n'avons pas été à la hauteur pour ce qui est du rythme de mise en oeuvre des SGS. Le rapport l'indique clairement. À ce moment-ci, nous n'avons pas formé un nombre suffisant de personnes aptes à effectuer les vérifications.

Cela dit, je tiens à souligner que nous avons mené 30 000 inspections l'an dernier. Il s'agit essentiellement pour nous d'accroître la sécurité à mesure que nous allons de l'avant, et nous ne cesserons assurément pas d'effectuer des inspections de manière à ce que nous puissions former des inspecteurs. Nous devons être en mesure de faire les deux choses en même temps — je comprends cela —, mais j'insiste sur le fait que la sécurité est notre première priorité. Nous disposons d'un groupe d'inspecteurs très polyvalents et très expérimentés. Nous devons nous doter d'un plus grand nombre de personnes aptes à mener des vérifications et à réaliser les objectifs énoncés dans nos plans de vérification pour faire en sorte que notre SGS soit pris en charge de façon efficace.

Le président: Je suis désolé, mais le temps est largement dépassé. Merci beaucoup.

Nous allons revenir au parti ministériel et à M. Woodworth.

Il s'agit de votre deuxième intervention. Vous avez la parole, monsieur.

M. Stephen Woodworth: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Ferguson, reprenons là où nous en étions. J'aborderai dans quelques instants le passage qui commence par « toutefois », mais je tiens tout d'abord à souligner que les réponses que vous m'avez fournies il y a quelques minutes de cela dénotent une courbe d'amélioration constante de 2007 à 2011, année visée par votre vérification. D'importants progrès ont été réalisés presque chaque année.

Est-il juste d'affirmer cela?

M. Michael Ferguson: Là encore, nous avons donné un aperçu de l'ensemble de la période et des jalons qui l'ont marquée. À coup sûr, au moment d'établir la chronologie des faits, nous avons mis l'accent sur quelques-unes des choses qui se sont produites au cours des dernières années, et nous avons souligné le fait qu'elles s'étaient produites au cours des dernières années. De façon générale, ce qui nous a préoccupés lorsque nous nous sommes penchés sur toute cette

période, c'est le fait que les choses semblaient évoluer trop lentement.

M. Stephen Woodworth: D'accord.

À ce moment-ci, j'aimerais remercier le bureau que vous représentez d'avoir contribué à améliorer les choses. Ainsi, après l'examen mené en 2007, après les recommandations formulées en 2008, après l'injection de 71 millions de dollars en 2009 afin d'y donner suite, après la publication en 2010 du guide intitulé *Systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire*, l'étape suivante a consisté en l'habituelle analyse exhaustive des lacunes — si je peux l'appeler ainsi — que mène votre bureau, laquelle a relevé les points à améliorer. Est-ce exact?

• (1610)

M. Michael Ferguson: Je pense qu'il s'agit d'une bonne façon de décrire ce qui s'est passé.

M. Stephen Woodworth: Très bien.

Vous avez ensuite mis la dernière main à votre rapport en juin 2013. Voilà en quoi consiste votre contribution à ce que j'appellerai le processus d'amélioration. Est-ce exact?

M. Michael Ferguson: Là encore, je pense que nous avons mentionné que les choses ne progressaient pas assez vite. Oui, des activités étaient en cours. En outre, je suis convaincu que le rapport contribuera à accélérer davantage le processus. Des activités étaient en cours, des mesures étaient prises, mais je crois que, même à cet égard, on ne progressait pas assez rapidement.

M. Stephen Woodworth: Exact.

En fait, par la suite, le ministère a souscrit aux recommandations que vous avez formulées dans votre rapport publié en juin 2013. Est-ce juste?

M. Michael Ferguson: Tout à fait.

M. Stephen Woodworth: Il n'a pas indûment tardé à le faire, n'est-ce pas?

M. Michael Ferguson: Non. Le ministère a souscrit à nos recommandations et...

M. Stephen Woodworth: En fait, il a ensuite présenté le plan d'action élaboré pour donner suite à votre rapport de juin 2013. Il l'a fait environ six mois plus tard, en juin 2014. Est-ce exact?

M. Michael Ferguson: Oui, cela me semble exact.

M. Stephen Woodworth: À mes yeux, le ministère n'a pas fait preuve d'une lenteur indue. Ai-je raison d'affirmer cela? Il me semble qu'il est raisonnable de prendre six mois pour élaborer un plan d'action.

M. Michael Ferguson: Comme je l'ai indiqué, nous sommes très encouragés par la manière dont le ministère a réagi au rapport.

M. Stephen Woodworth: Exact. J'ajouterais que, à mon avis, cela s'inscrit dans le processus d'amélioration auquel j'ai fait allusion.

Si vous le permettez, je m'adresserai maintenant à M. Lévesque. Si j'ai bien compris, afin de poursuivre ce processus d'amélioration, Transports Canada a déjà procédé à la publication préalable, dans la *Gazette du Canada*, de deux propositions de règlement, à savoir le Règlement sur les passages à niveau, paru en février 2014, et le Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer, paru en mars dernier. Est-ce exact?

M. Louis Lévesque: C'est exact.

M. Stephen Woodworth: En fait, d'après ce que je crois comprendre, Transports Canada prévoit procéder, avant la fin de juin 2014, à la publication préalable d'autres règlements prioritaires. Est-ce juste?

M. Louis Lévesque: Oui.

M. Stephen Woodworth: Pouvez-vous m'indiquer en quoi ces règlements que vous êtes en train d'élaborer contribueront au processus d'amélioration des systèmes de gestion de sécurité auxquels j'ai fait allusion à quelques reprises?

M. Louis Lévesque: D'abord, le règlement sur les passages à niveau pose évidemment un problème qui attend depuis longtemps d'être réglé et qui va enfin l'être, ce qui est donc un progrès évident.

Le règlement concernant le certificat d'exploitation de chemin de fer complète l'entrée en vigueur de la nouvelle Loi sur la sécurité ferroviaire au printemps 2013. Dans la même veine, ce règlement va essentiellement permettre au ministre de révoquer le certificat d'exploitation d'une société ferroviaire si, par exemple, elle ne respecte pas les normes de sécurité.

Il y a aussi un règlement concernant les améliorations apportées à la réglementation du SGS, et celui-ci donne également suite à l'entrée en vigueur de la Loi sur la sécurité ferroviaire au printemps dernier. Il y a le règlement sur les sanctions administratives pécuniaires, qui va enfin donner au ministre les outils d'application de la loi progressive dans le domaine de la sécurité ferroviaire, par opposition, essentiellement, à un système d'amendes.

Il y a aussi le règlement concernant notre capacité de rendre obligatoire la collecte de données auprès des sociétés ferroviaires afin de verser ces données dans les systèmes nécessaires pour mettre en oeuvre et effectuer les évaluations du risque et les autres éléments sous-jacents à certaines des recommandations du vérificateur général.

Le président: Merci beaucoup à vous deux.

Nous passons maintenant à M. Giguère. Vous avez la parole, monsieur.

[Français]

M. Alain Giguère (Marc-Aurèle-Fortin, NPD): Je remercie les témoins de s'être présentés, en particulier M. Ferguson, qui vit des moments éprouvants. Je vous offre toutes mes condoléances pour le décès de votre mère. J'espère que l'ensemble des membres du comité se joindra à moi pour vous présenter ses condoléances.

Au paragraphe 7.48 de votre rapport, vous décrivez la méthode utilisée par Transports Canada pour déterminer le nombre d'inspections. Cette procédure existe depuis 1994, soit depuis 20 ans. Le ministère des Transports s'empresse toujours d'accepter toutes les recommandations. Force est de constater que 20 ans plus tard, il a réduit son niveau d'incompétence. Toutefois, avec un taux d'inspection de 26 %, son rendement reste encore largement inacceptable.

Pouvez-vous nous expliquer quelle est la méthode utilisée depuis 1994 et pourquoi elle n'est plus à jour?

• (1615)

[Traduction]

M. Michael Ferguson: Oui, monsieur le président, et ce que nous décrivons au paragraphe 7.48, c'est le fait que le ministre procède toujours à des inspections, mais que, lorsque nous avons fait la vérification, nous avons constaté que la méthode d'inspection est la même depuis 1994.

Comme nous le décrivons dans le paragraphe en question, un certain nombre de choses ont changé depuis qui ne sont pas prises en compte dans la méthode. Notre observation était donc que la méthode n'a pas été mise à jour depuis sa dernière modification importante, en 1994.

[Français]

M. Alain Giguère: Dans la même veine, dans le paragraphe 7.52, vous décrivez la méthode utilisée par les inspecteurs. Vous avez constaté des lacunes relevées par les inspecteurs dans les huit dossiers vérifiés par votre bureau. Les huit rapports que vous avez vérifiés étaient non conformes aux règles élémentaires de l'application des règles de l'art du travail bien fait.

Les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale omettaient des éléments importants de leur système de gestion de la sécurité. Nous avons appris, depuis, que le ministère n'était même pas en mesure de déterminer le nombre exact d'incidents causés par les compagnies de chemin de fer.

Pouvez-vous décrire au comité la réaction du ministère face à ces manquements? Si cela s'est produit dans le passé, comment le ministère a-t-il réagi face aux compagnies privées de chemin de fer? Va-t-il enfin corriger la situation après 20 ans? C'est long, 20 ans. Si on continue comme ça, des fonctionnaires auront travaillé 35 ans au ministère des Transports sans jamais que les lacunes observées n'aient été corrigées.

[Traduction]

M. Michael Ferguson: Merci, monsieur le président.

Encore une fois, tout au long de la vérification, nous avons cerné ou constaté des lacunes dans un certain nombre de pratiques du ministère dans le domaine, qu'il s'agisse de sa façon d'appliquer les recommandations de la vérification ou de procéder aux inspections.

Je pense que notre principale préoccupation tenait au fait que le ministère avait cerné les problèmes depuis des années, mais qu'il fallait passablement de temps pour les régler. Toute cette question du temps que le ministère prenait pour mettre en oeuvre le changement faisait partie des choses qui nous préoccupaient beaucoup.

[Français]

M. Alain Giguère: Aux paragraphes 7.54, 7.55 et 7.56 de votre rapport, vous faites état des manquements quant à la documentation des vérifications et des inspections du système de gestion de la sécurité des compagnies, notamment en ce qui touche le suivi des lacunes. À ce sujet, je porte à votre attention que si une compagnie est responsable de la mort d'une cinquantaine de personnes, force est de conclure qu'elle n'a jamais été inspectée convenablement.

Le sous-ministre a mentionné qu'il fallait s'assurer qu'il existe une culture de la sécurité dans les compagnies de chemin de fer. Toutefois, dans un cas où il n'existe aucune culture de la sécurité, le ministère des Transports n'a même pas été en mesure de vérifier ou de corriger la situation.

Pouvez-vous nous décrire les lacunes et le manque de suivi observés? Quant aux conséquences, nous avons pu les observer.

[Traduction]

M. Michael Ferguson: Je pense que tout le monde comprend l'importance de tout ce processus. C'est une chose que d'avoir une bonne réglementation et de définir les pratiques qui doivent être adoptées. Ce qui compte, c'est de s'assurer que toutes les inspections nécessaires, toutes les vérifications nécessaires et toute la surveillance de la conformité avec la réglementation sont des choses au moins aussi importantes que l'adoption de la réglementation en tant que telle.

Encore une fois, il ne fait aucun doute qu'il s'agit d'un sujet important qui est lié à la sûreté et à la sécurité, et il est donc très important de s'assurer que les inspections et les vérifications sont faites et qu'elles sont menées adéquatement.

• (1620)

Le président: Très bien. Le temps est écoulé.

Merci monsieur.

Nous passons maintenant à M. Albas. Vous avez la parole, monsieur.

M. Dan Albas (Okanagan—Coquihalla, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier tous nos témoins qui sont ici aujourd'hui. Évidemment, nous sommes heureux de pouvoir profiter de votre expertise, surtout dans ce dossier.

J'aimerais poser une série de questions à M. Lévesque, si vous me le permettez, monsieur le président.

Puis-je vous demander de commencer par expliquer la distinction entre une inspection et une vérification en ce qui a trait aux sociétés ferroviaires?

M. Louis Lévesque: Je vais vous donner une réponse générale, puis je vais demander à Laureen ou à Luc de compléter ma réponse, parce que ce sont eux les vrais experts.

À la base, les inspections portent habituellement sur les voies ferrées ou sur les procédures opérationnelles précises. Il s'agit d'inspections des activités ou des biens qui visent à déterminer s'ils sont conformes aux exigences réglementaires, et, dans le cas du transport ferroviaire, les exigences réglementaires peuvent prendre la forme de la réglementation que nous imposons ou les règles que les sociétés adoptent elles-mêmes et qui ont le même statut que les règlements.

Il s'agit là de la méthode habituelle de surveillance de la sécurité. Le recours au SGS est fondé sur le fait qu'il n'est pas suffisant d'examiner les activités et les biens, puisque nous n'aurons jamais suffisamment de personnel pour vérifier ce qui se passe partout en tout temps. Nous devons nous assurer que les exploitants prennent la sécurité en charge. Il ne s'agit pas de supprimer la réglementation et l'inspection, en plus; il s'agit de créer un nouvel ensemble de systèmes de gestion de la sécurité et de responsabiliser les exploitants, et ensuite il revient au ministère de procéder à la vérification de ces systèmes pour voir s'ils ont été établis adéquatement et s'ils sont mis en oeuvre adéquatement par les exploitants.

Dans le cadre du processus de collecte de données, cela est également utile pour orienter le programme d'inspection vers les domaines où le risque est le plus élevé. Nous prenons en considération le message fondamental, c'est-à-dire le fait que nous n'intégrons pas pleinement ce nouvel élément de sécurité dans notre régime de surveillance de façon suffisamment rapide. Nous avons évidemment l'intention ferme de respecter les échéances que nous

avons décrites pour mettre en place le cadre qui garantira — ou à tout le moins qui nous permettra d'atteindre un certain niveau d'assurance de la qualité — que nous mettons cela en place de façon systématique. Le rapport fait état de progrès importants, du fait qu'un certain nombre de mesures ont été prises. On ne peut pas affirmer qu'on ne dispose, de façon uniforme à l'échelle nationale, de façon systématique, de toutes les données et de tous les éléments de preuve montrant que la mise en oeuvre est complète. C'est l'objectif du plan d'action en question.

Mme Laureen Kinney (sous-ministre adjointe associée, Groupe de sécurité et sûreté, ministère des Transports): Les inspections sont axées sur les règlements très précis qui exigent une activité concrète, une mesure concrète, une quelconque vérification de la part de la direction ou la prestation d'une formation, etc.

Les catégories d'inspections ont trait à l'équipement, aux opérations, à l'ingénierie et aux activités très concrètes que la société ferroviaire mène au quotidien. Il s'agit d'une forme de contre-vérification ou d'orientation pouvant concorder avec les résultats des vérifications ou d'une chose qu'on peut faire encore plus, comme la sous-ministre le disait, après avoir examiné l'ensemble des activités d'entreprise de façon systématique et après une vérification indiquant des domaines où vérifier la conformité réglementaire pour confirmer ou infirmer les hypothèses initiales qui peuvent être formulées. Les deux choses sont très liées, mais elles sont aussi très différentes.

M. Dan Albas: Merci, monsieur le président.

Je pense que M. Lévesque a dit tout à l'heure que la sécurité est la première priorité, je suis sûr que c'est évidemment la première priorité du gouvernement, mais aussi celle des sociétés ferroviaires elles-mêmes, et il est évident que nous voulons que ce soit le cas pour tous les aspects.

Une critique importante qui est formulée dans le rapport, je crois, c'est qu'on a trop insisté sur les inspections et pas suffisamment sur la vérification des systèmes de gestion de la sécurité qui sont en place.

Un des éléments qui ont été soulignés, c'était le manque de formation des vérificateurs et des gestionnaires concernés. Êtes-vous d'accord? Est-il juste de dire que c'est un problème souligné dans le rapport du vérificateur général? Quels progrès précis ont été faits dans le domaine de la formation pour que la sécurité puisse être assurée à titre de première priorité?

• (1625)

M. Louis Lévesque: Il ne fait aucun doute qu'il est inacceptable de n'avoir effectué que 26 % des vérifications prévues et qu'il est inacceptable de n'avoir pas su former suffisamment de gens pour mener les vérifications. C'est le but du plan d'action. Nous faisons constamment des progrès.

Mme Laureen Kinney: Pour reprendre ce que disait la sous-ministre, il ne reste que cinq employés qui n'ont pas encore reçu la formation. Je pense que, dans la plupart des cas, c'est une question de disponibilité, parce qu'ils s'occupent d'autres choses. Les formations sont prévues, et elles vont être suivies très bientôt.

Si vous me permettez de revenir sur la question de l'équilibre entre les inspections et les vérifications, c'était une observation très intéressante, et c'est une chose que nous avons intégrée. Nous avons accepté la recommandation d'examiner la chose plus en profondeur, et il faut évidemment que nous nous penchions sur les domaines de risque que révèlent les vérifications et les inspections et que nous déterminions de façon analytique dans quel domaine il faut faire davantage d'inspections que de vérifications, et vice versa.

Nous sommes en train de le faire, et nous allons mettre au point un nouveau système pour trouver l'équilibre entre les deux choses. Il ne s'agit pas de choisir entre les deux choses; il s'agit de trouver la bonne proportion pour atténuer les risques et permettre les contre-vérifications que nous pouvons faire dans ce système.

Le président: Merci.

Votre temps est écoulé. Je suis désolé.

Madame Jones, vous avez la parole.

Mme Yvonne Jones (Labrador, Lib.): Merci.

Merci beaucoup des exposés que vous avez présentés aujourd'hui.

J'aimerais commencer par dire que nous reconnaissons les investissements qui ont été faits, mais que les Canadiens reconnaissent aussi, je crois, qu'il faut qu'il y ait des changements. Je suis heureuse de vous entendre dire aujourd'hui que le ministère a accepté les recommandations du vérificateur général, et je suis heureuse aussi de vous entendre dire que beaucoup de choses qui ont été soulignées ici sont inacceptables et doivent changer.

J'aimerais commencer par les inspections. Je ne vois pas grand-chose dans le rapport qui ait trait aux inspections, et l'accent n'est pas trop mis sur celles-ci. Ce que je vois est insuffisant. Selon le paragraphe 7.11 du rapport du vérificateur général, il y avait 101 inspecteurs de la qualité responsables de la tenue d'inspections dans le cadre de vérifications auprès des sociétés ferroviaires du Canada.

Par ailleurs, au paragraphe 7.1 de votre rapport, vous dites que le Canada compte 44 000 kilomètres de voies ferrées. Il y a donc un inspecteur pour 440 kilomètres de voies ferrées, soit la distance entre Toronto et Ottawa.

Si on présume que chacun de ces inspecteurs travaille seul et ne prend pas de vacances ni de congé de maladie et qu'il n'y a pas de retards attribuables aux conditions météorologiques ni à l'utilisation intensive des voies ferrées, et ainsi de suite, je dois vous demander s'il est adéquat qu'il y ait un seul inspecteur pour un tronçon de voies aussi grand. J'aimerais donc commencer par cela.

Ensuite, vous dites dans votre rapport que vous allez mettre la procédure d'inspection à jour d'ici 2015 et que vous allez aussi examiner vos besoins en personnel, mais est-ce qu'il y a un manque à gagner à l'heure actuelle, et est-ce qu'il est comblé dans l'intervalle? Allons-nous plutôt attendre jusqu'en 2015, jusqu'à ce que d'autres études ou analyses sur le sujet aient été réalisées?

M. Louis Lévesque: Je présume que la question s'adresse à moi.

Mme Yvonne Jones: Elle s'adresse à vous deux.

M. Louis Lévesque: Pour ce qui est des ressources et des inspections, nous procédons à un nombre record d'inspections. Je ne pense pas que le nombre d'inspecteurs par kilomètre soit un bon indicateur, parce que nous devons nous concentrer sur le fait d'obtenir les données nécessaires pour déterminer à quels endroits les risques sont plus élevés. Le ministère utilise toutes les ressources à sa disposition, et de nouvelles ressources lui ont été fournies, comme cela a été expliqué dans le contexte de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire tenu il y a un certain nombre d'années. Nous avons plus de 100 inspecteurs. Le personnel a pour directive de combler tous les postes. L'objectif est d'établir les plans d'inspection et de les appliquer.

Ce que le rapport du vérificateur général souligne, c'est que nous n'avons pas bien réussi à respecter notre quota de vérification du SGS. Mais il est clair qu'il s'agissait de nous assurer que nous affectons nos ressources aux domaines où le risque est le plus élevé.

Nous avons des plans opérationnels pour chaque région, dans le cadre desquels les gens cernent les risques les plus élevés selon eux. C'est la tâche de Laureen et de Luc que de s'assurer que les ressources nécessaires pour réaliser les plans d'expansion sont là. Elles le sont.

Le rapport du vérificateur général souligne le fait que nous devons pousser la chose encore plus loin en mettant pleinement en oeuvre le SGS, en appliquant le plan de vérification et en formant nos employés pour qu'ils puissent mener les vérifications, et, à ce moment-là, nous pourrions mieux cerner l'ensemble des risques à partir de données et d'éléments de preuve nationaux et mieux déployer nos ressources à l'échelle du pays et aux endroits où les risques les plus élevés se posent.

Mais pour l'instant, je sais que les gens qui travaillent sur le terrain font ce travail depuis des années. Ils suivent les plans opérationnels de façon systématique. On nous dit que nous devons faire mieux. Il faut que nous améliorions notre connectivité pour avoir accès à des meilleures données. Nous devons moderniser nos approches et adopter une approche plus systématique. Ce que je dis, au fond, c'est que, avec les gens qui travaillent sur le terrain, nous le faisons, nous apportons des améliorations en même temps que nous exécutons le programme d'inspection. Ce n'est pas un choix entre les deux. Nous faisons les deux en même temps.

• (1630)

Le président: Merci. Votre temps est écoulé.

Nous passons à M. Carmichael. Vous avez la parole, monsieur.

M. John Carmichael (Don Valley-Ouest, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de s'être joints à nous cet après-midi.

Monsieur Lévesque, dans le rapport du vérificateur général, M. Ferguson dit que Transports Canada n'aura jamais de ressources suffisantes pour s'assurer que chacune des sociétés ferroviaires fédérales respecte tous les aspects du cadre réglementaire en matière de sécurité en tout temps; par conséquent, le ministère doit recourir à des techniques de gestion des risques — d'atténuation, j'imagine — pour décider quelle supervision effectuer, quand et à quelle fréquence. Je comprends ce que vous dites à cet égard. Je le comprends, et je vous félicite. Je suis d'accord avec les observations de mon collègue, M. Woodworth, concernant la courbe d'amélioration, comme il l'a appelée, depuis que vous avez mis en oeuvre le système de gestion de la sécurité.

Cependant, vous avez aussi dit que nos efforts ont été insuffisants en ce qui concerne le SGS. Je dois vous dire que nous sommes ici pour garantir aux Canadiens que les activités de Transports Canada et de notre réseau ferroviaire sont sécuritaires. En tant que Canadien, je ne pense pas que l'insuffisance de nos efforts, de ceux du gouvernement ou de ceux de Transports Canada soit acceptable.

J'ai devant moi le commentaire concernant la recommandation 7.70, selon lequel le vérificateur général a reconnu le fait que vous avez 10 vérificateurs, dont quatre vont bientôt prendre leur retraite. Vous n'en aurez plus que six. Vous en avez besoin de 20. Je me demandais si vous pouviez faire le point là-dessus, et, soit dit en passant, j'apprécie le plan d'action et les commentaires qui y figurent. Mais où en sommes-nous dans son application? Vous parlez d'une mise en oeuvre à l'automne 2014. Allez-vous avoir 20 vérificateurs pleinement formés et prêts à travailler? Comment pouvons-nous assurer aux Canadiens que Transports Canada tient ses promesses relativement à cet aspect du réseau ferroviaire?

M. Louis Lévesque: De façon générale, vous avez tout à fait raison de dire que le fait de ne pas être à la hauteur est inacceptable. Mais ce qui compte, c'est ce qu'on fait pour régler le problème. J'ai essayé d'expliquer très clairement que là où nous n'avons pas été à la hauteur, c'est au chapitre de la pleine mise en oeuvre du SGS et de la capacité de vérification à l'appui.

En ma qualité de sous-ministre, ce que je peux faire — et ce que nous avons déjà fait —, c'est d'obtenir des ressources pour les secteurs à problèmes pour que les gens puissent avoir les ressources — les ressources financières — pour faire cela. Nous l'avons fait. J'ai aussi donné des indications très claires du caractère prioritaire de cet aspect, notamment sur le plan de la dotation en personnel. J'ai souligné de façon très explicite la nécessité de pourvoir les postes de façon constante pour assurer la continuité des niveaux de dotation. Il est normal que des gens partent à la retraite. Un départ à la retraite particulier sera peut-être imprévu, mais le fait que les gens partent à leur retraite est prévu.

M. John Carmichael: Je ne veux pas vous interrompre, monsieur, mais... Pour ce qui est du temps, où en sommes-nous? Je suis de votre avis. Je comprends votre commentaire.

M. Luc Bourdon (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): J'aimerais seulement clarifier une chose. Nous étions un peu étonné de voir le chiffre 10, alors j'ai parlé au vérificateur général, qui a apporté des précisions. C'est en fait un chiffre — une donnée — qui vient de notre personnel, et il désigne le nombre de vérificateurs dont la carte portait la mention « SGS ». Le nombre de personnes compétentes relativement au SGS correspond à environ 77 % de nos inspecteurs, qui ont effectivement suivi une formation adéquate. Comme l'a mentionné Laureen plus tôt, lorsque nous parlions aujourd'hui, il n'en reste que cinq qui n'ont pas suivi la formation de vérification.

• (1635)

M. John Carmichael: Cela fait combien de vérificateurs pleinement qualifiés?

M. Luc Bourdon: La totalité de notre capacité d'inspection — et elle varie, comme vous l'avez mentionné; nous avons des départs à la retraite, nous recrutons — serait d'environ 105 personnes actuellement, ce qui signifie que 105 personnes auront suivi la formation d'ici juin. Il en reste cinq, y compris des inspecteurs et des gestionnaires. Alors, il y aura essentiellement tous nos inspecteurs en plus de 10 gestionnaires formés pour mener des vérifications à la fin de juin de cette année.

M. John Carmichael: Alors, vous avez besoin de 20 vérifications en cours à tout moment sur un cycle de trois ans.

M. Luc Bourdon: C'est à peu près ça, oui.

M. John Carmichael: Le cycle de trois ans a-t-il été modifié?

M. Luc Bourdon: Cela deviendra probablement un cycle de cinq ans.

M. John Carmichael: On passera à cinq ans.

M. Luc Bourdon: Oui. Alors, pour répondre à votre question, l'ensemble de notre personnel sera pleinement qualifié pour mener des vérifications d'ici la fin de juin.

M. John Carmichael: Pour être tout à fait clair, il s'agit d'une question de RH. Il ne s'agit pas d'une question budgétaire; ce n'est pas une question financière. Il s'agit strictement d'une question de gestion des RH, n'est-ce pas?

M. Louis Lévesque: Tout à fait. Les ressources ministérielles sont programmées pour que la formation soit en place, car c'était tout

d'abord une question de dotation; il faut s'assurer qu'on a le personnel, pour ensuite lui offrir la bonne formation.

M. John Carmichael: Dans le rapport, on reproche entre autres à Transports Canada de ne pas avoir mené toutes les vérifications des SGS, et je me demandais si vous pouviez m'expliquer combien d'heures-personnes il fallait pour mener une vérification entière du SGS au CN ou au CP, par exemple. En avez-vous une idée?

M. Luc Bourdon: Cela dépend de la portée de la vérification.

M. John Carmichael: Parlons-nous de plusieurs jours ou de plusieurs mois?

M. Luc Bourdon: Plusieurs semaines, au moins, car il faut, par exemple, constituer un échantillon parmi les ateliers de mécanique à l'échelle du pays. Il faudra en sélectionner au moins deux ou trois, et il en va de même pour l'ingénierie et les opérations.

Le président: Excusez-moi, monsieur Carmichael. Je sais que vous ne faisiez une pause que pour reprendre votre souffle, mais le temps est écoulé.

Poursuivons, chers collègues: la parole revient à M. Allen.

M. Malcolm Allen: Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier mon collègue, M. Carmichael, pour sa question au sujet du nombre de vérificateurs, car c'était ma prochaine question concernant le paragraphe 7.42; combien il y en a, et tout le chemin qu'il reste à faire.

Si je ne me trompe pas, madame Kinney, vous avez dit qu'avec les cinq derniers, en juin, le nombre sera de 105. C'est bien ça? Est-ce que cela comprend les 10 gestionnaires?

M. Luc Bourdon: Oui. Cela comprend tout le monde.

M. Malcolm Allen: Alors, essentiellement, sans oublier que les gestionnaires vont parfois effectuer des inspections, il y aurait 95 personnes qui seraient, pour la majeure partie — si elles ne sont pas affectées ailleurs — entièrement consacrées au SGS? Est-il juste de dire cela? C'est la majeure partie du temps; je ne dis pas tous les jours de la semaine, mais la majeure partie du temps.

Mme Laureen Kinney: Je crois que, en général, c'est à peu près ça, mais nous avons toutefois un certain nombre de catégories de gens qui mènent des inspections, et il y a de petites variations dans la proportion de gens dans ces catégories qui s'intéressent au SGS, mais, fondamentalement...

M. Malcolm Allen: Car il s'agit d'inspecteurs.

Mme Laureen Kinney: Exactement.

M. Malcolm Allen: Je mène une autre vie ici sur la colline, et c'est dans le domaine de l'agriculture. Nous avons un Système de vérification de la conformité, ou SVC, qui ressemble beaucoup au SGS. Il porte seulement sur d'autres choses — habituellement inanimées, en fait — mais je vais garder cela pour un autre jour. Il y a aussi des inspecteurs, alors il y a une double capacité. Je comprends ce que vous dites.

Je crois que nous sommes tous d'accord ici. Je crois que même mes collègues d'en face reconnaissent que le rapport du vérificateur général a mis certaines choses en lumière. Le vérificateur général a dit clairement qu'il apprécie le travail de votre ministère, mais il a signalé à plusieurs reprises, dans son témoignage aujourd'hui — et je crois que son rapport reflète cela —, que, jusqu'à maintenant, la cadence a été lente. Les choses bougent beaucoup trop lentement.

Permettez-moi de vous expliquer pourquoi j'attribue une telle importance aux conséquences de la lenteur. Le SGS est censé être une procédure de vérification démontrant que les inspecteurs — même s'ils ont une double fonction, c'est parfois la même personne; de toute évidence, elle ne se vérifie pas elle-même — effectuent une vérification relativement à un régime d'inspection pour s'assurer que les inspections sont menées de façon adéquate et qu'on avait vraiment l'intention de faire les choses qui devaient être faites. Voilà la raison d'être de la vérification.

Permettez-moi de vous renvoyer au paragraphe 7.40, à la page 21 du rapport du vérificateur, qui porte sur la planification et la méthode. Je le cite:

Le ministère possède une méthode pour planifier ses activités de surveillance des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Nous avons toutefois constaté que cette méthode n'exigeait pas que des indicateurs de risque et de rendement uniformes soient utilisés pour aider le personnel à cerner les secteurs où les opérations ferroviaires étaient plus susceptibles de ne pas être conformes au cadre réglementaire de sécurité.

C'est un gros écart. Parce que, même si vous dites — comme l'a dit plus tôt M. Lévesque — que les inspections sont assurément menées, nous mettons du temps à aborder le SGS — nous n'en avons fait que 26 % —, on reconnaît ce fait à l'échelle du ministère et on prend des mesures pour en faire plus, mais en réalité, lorsque la vérification n'est pas menée de façon adéquate, selon la méthode en place, qui fait toujours l'objet de mises au point, selon votre plan d'action, cela ouvre la voie — et j'utilise le mot avec prudence, car je ne parle pas de négligence — à des risques liés à la sécurité à cause de la méthode utilisée. Est-ce là une bonne interprétation de ce que dit le paragraphe 7.40? Je vais poser la question à M. Lévesque d'abord, puis je vais aussi demander à M. Ferguson d'aborder le paragraphe 7.40.

Monsieur Lévesque.

•(1640)

M. Louis Lévesque: Je formulerais la chose différemment, car il est crucial de ne pas oublier qu'on précise dans le préambule du rapport qu'il ne s'agit pas de faire des observations sur les risques liés à la sécurité ni sur la sécurité du système de transport proprement dit.

Pour moi, la question est de savoir comment déployer les ressources du système de surveillance pour maximiser les bienfaits de l'atténuation...

M. Malcolm Allen: Désolé de vous interrompre, mais permettez-moi de vous relire le texte mot pour mot, car vous allez essayer de m'entraîner sur une différente voie, si vous permettez ce jeu de mots.

On dit: « opérations ferroviaires étaient plus susceptibles de ne pas » — j'insiste sur le mot « pas », monsieur — « être conformes au cadre réglementaire de sécurité ».

Monsieur, selon mon interprétation de ce passage, si vous ne respectez pas le cadre réglementaire de sécurité, le risque de danger devient alors imminent. N'est-ce pas ce qu'on dit? Je ne veux pas vous contraindre à répondre par oui ou par non, mais n'est-ce pas ce qu'on dit?

M. Louis Lévesque: On dit que, si la méthode n'est pas uniforme...

M. Malcolm Allen: Et c'était le cas...

M. Louis Lévesque: D'accord.

M. Malcolm Allen: La vérification indique que c'était le cas.

M. Louis Lévesque: Nous n'avions pas de méthode uniforme pour évaluer le risque et affecter les ressources. Nous ne sommes donc pas en si bonne posture, car, si nous avions une méthode

uniforme, nous pourrions optimiser nos ressources et réduire le risque au maximum.

M. Malcolm Allen: Désolé de vous interrompre encore, monsieur, mais vous négligez un mot. Je préfère employer le terme qui figure dans le paragraphe, à savoir « pas »; « pas être conformes ».

Je viens de Welland, et à Welland, lorsqu'on dit « pas », c'est négatif. J'ignore comment expliquer cela davantage.

Mon temps est-il écoulé, monsieur le président?

Le président: Oui, monsieur. Merci, monsieur Allen.

C'est M. Hayes qui a maintenant la parole.

M. Bryan Hayes (Sault Ste. Marie, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur Ferguson, vous avez mentionné qu'il manque beaucoup d'éléments clés aux lignes directrices et aux outils offerts aux inspecteurs pour évaluer les systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemins de fer de compétence fédérale.

Essentiellement, vous nous avez parlé d'une chose. Vous avez dit:

Par exemple, ils contiennent peu d'exigences pour aider les inspecteurs à planifier et mener des vérifications et des inspections, à présenter des conclusions et à assurer le suivi des constatations.

Vous avez mentionné un élément clé. Ce que j'aimerais savoir, c'est si vous avez donné aux fonctionnaires des conseils et des lignes directrices sur les autres éléments manquants.

Si je demande cela, c'est parce que je veux m'assurer que les fonctionnaires comprennent réellement votre raisonnement relativement à ce qui manque dans leur capacité d'évaluer le SGSN. S'ils ne comprennent pas clairement ce que vous jugez nécessaire, au moment de la prochaine vérification, il auront peut-être manqué quelque chose que vous vouliez. Alors, je veux savoir si vous leur avez donné de l'information relativement à ce qu'il manque, outre l'élément particulier que vous avez relevé dans votre rapport.

M. Michael Ferguson: En fait, je crois qu'au paragraphe 7.64 nous parlons de certains des aspects lacunaires de la méthode. Il y a un certain nombre de points ici, dont la préparation d'un plan d'échantillonnage. On énumère un certain nombre d'éléments ici. Je pourrais vous lire toute la liste si vous voulez...

M. Bryan Hayes: Ce n'est pas nécessaire.

M. Michael Ferguson: ... mais ils sont énumérés au paragraphe 64.

M. Bryan Hayes: J'ai la même question pour vous, monsieur Lévesque, en ce qui concerne la déclaration du vérificateur général. Pouvez-vous me rassurer quant à votre compréhension des lignes directrices et des outils qui doivent être offerts à vos inspecteurs et au fait qu'on a donné suite cette préoccupation du vérificateur général?

En outre, le vérificateur général a parlé de vérifications et d'inspections dans la même phrase. C'est un peu troublant que vous ayez mentionné que... Je crois que vous avez effectué 30 000 vérifications, c'est ça?

M. Louis Lévesque: Inspections.

•(1645)

M. Bryan Hayes: D'accord, il s'agissait d'inspections.

Cela me donne à penser que vos inspecteurs n'ont pas les lignes directrices et les outils nécessaires pour comprendre comment mener une inspection. J'ai besoin d'être rassuré quant à la capacité de vos vérificateurs de mener une vérification et à la capacité de vos inspecteurs de mener une inspection.

M. Louis Lévesque: À nos yeux, le message fondamental du vérificateur général est que nous devons fournir à notre personnel sur le terrain une documentation et des instructions uniformes, claires et systématiques afin de maximiser l'uniformité, l'efficacité et l'efficience. Croyez-nous, le message est passé.

La tâche des vérificateurs professionnels est de voir si vous avez la preuve ou la documentation établissant la conformité de vos activités. Nous ne sommes pas encore rendus là, mais nous avons un plan pour le faire.

M. Bryan Hayes: D'accord.

Ensuite, j'aimerais que vous expliquiez au comité les caractéristiques d'un chemin de fer à haut risque comparativement à un chemin de fer à faible risque. Y a-t-il une différence entre les deux au chapitre de la gestion des risques liés à la sécurité, et insistez-vous davantage sur un chemin de fer présentant un risque élevé par rapport à un chemin de fer qui présente un faible risque? J'aimerais comprendre tout le concept de risque élevé relativement au risque faible.

M. Louis Lévesque: Il y a un certain nombre de facteurs, dont le type d'exploitation, l'endroit où passe le train, la taille de l'exploitation et la nature de la marchandise transportée. Tous ces facteurs sont pris en compte.

Laureen et Luc ont 50 ans d'expérience.

Mme Laureen Kinney: Permettez-moi de commencer par la façon d'envisager le processus d'inspection. Nous envisageons les facteurs. Il y a trois éléments fondamentaux.

Le premier élément touche les inspections proactives et fonctionnelles dans le cadre d'un programme, où nous examinons le processus d'échantillonnage et recueillons des échantillons et menons des activités de surveillance à l'échelle de l'industrie pour voir s'il y a des problèmes de non-conformité pouvant entraîner un risque plus élevé. Nous menons ces activités d'échantillonnage de façon régulière, tout au long de l'année; cela s'inscrit dans les éléments que nous prévoyons inspecter.

Deuxièmement, il y a l'intervention. Cela touche les plaintes, lorsqu'un problème est soulevé. Nous entretenons d'excellentes relations avec les syndicats ainsi qu'avec les compagnies elles-mêmes, alors nous obtenons de l'information de cette façon. Nous obtenons de l'information des États-Unis, entre autres. Alors, on intègre cela au plan d'inspection, pour régler ces problèmes.

Enfin, il y a les nouveaux problèmes qui font surface à la suite d'un incident ou d'un accident, et il faut prendre des mesures.

Alors tous ces facteurs entrent en jeu. Cela nous dit où accorder la priorité, où il faut mener les inspections parce que le risque est plus élevé. Il y a d'autres facteurs qui sont signalés par les inspecteurs régionaux, comme un grand changement dans la compagnie, un grand changement dans l'exploitation ou sur le plan opérationnel, à l'endroit où on mène les activités ou si on entre dans un nouveau territoire, ce genre de choses. Il y a beaucoup de facteurs de cet ordre.

M. Bryan Hayes: Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Votre temps est écoulé. À la seconde près, d'ailleurs; c'est parfait.

La parole revient à Mme Jones. C'est à vous.

Mme Yvonne Jones: Merci.

J'aimerais revenir sur la question de M. Allen, car je pense qu'il est très important d'obtenir des éclaircissements. Je pourrais demander au vérificateur général d'y répondre, car il l'aborde au paragraphe 7.40 de son rapport. Il est indiqué ceci:

Le Ministère possède une méthode pour planifier ses activités de surveillance des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Nous avons toutefois constaté que cette méthode n'exigeait pas que des indicateurs de risque et de rendement uniformes soient utilisés pour aider le personnel à cerner les secteurs où les opérations ferroviaires étaient plus susceptibles de ne pas être conformes au cadre réglementaire de sécurité.

C'est ce point qui a été soulevé par mon collègue et par le comité. Revenons sur le paragraphe 7.36, dont vous avez parlé:

... il manquait au Ministère d'autres données importantes sur les risques et le rendement pour compléter les connaissances que les inspecteurs avaient acquises dans le cadre des inspections précédentes. Les données manquantes étaient les suivantes:

les évaluations des risques des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale;

l'information sur les tronçons de voie utilisés pour transporter des marchandises dangereuses;

l'information sur l'état des ponts ferroviaires;

La liste se poursuit.

J'aimerais que le vérificateur général nous explique ce qu'il voulait souligner au moment de rédiger ce passage du rapport. Et est-ce un document que le ministère prend au sérieux et à l'égard duquel il assume ses responsabilités à cette étape-ci? Le fait qu'il manquait au ministère ces données et que l'information n'a pas été communiquée adéquatement a-t-il entraîné des répercussions sur les accidents ferroviaires qui se sont produits au pays?

• (1650)

M. Michael Ferguson: La meilleure façon pour moi d'expliquer cela, ce serait probablement ainsi: quand nous avons examiné la façon dont ce travail était réalisé — et nous avons abordé ce point au paragraphe 7.40 —, nous avons vu qu'elle pouvait varier d'une région à une autre. Nous avons constaté que la façon d'évaluer les risques et d'utiliser les données connexes n'était pas uniforme à l'échelle du pays. À coup sûr, nous pensons qu'il est important qu'il y ait une méthodologie uniforme afin que tous les inspecteurs comprennent quel genre de choses ils doivent prendre en compte au moment de jauger les risques et comment ils sont censés intégrer cela à leur inspection ou à leur plan de vérification.

Nous avons découvert qu'il y avait un manque d'uniformité à ce chapitre. Comme nous le disons dans ce paragraphe, le fait de comprendre les risques est ce qui permet aux inspecteurs de savoir sur quoi ils devraient se concentrer au moment d'effectuer une inspection ou une vérification. Ils doivent donc évaluer les risques pour savoir ce qu'ils doivent examiner, mais il faut établir à cette fin une méthode uniforme qui serait utilisée par tous les inspecteurs, quelle que soit leur région.

Mme Yvonne Jones: D'accord.

Voulez-vous intervenir?

M. Louis Lévesque: Je suis d'accord à 100 %.

Mme Yvonne Jones: Ai-je du temps pour une autre question?

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

Mme Yvonne Jones: Merci.

Au paragraphe 7.25, vous affirmez que trois recommandations formulées en 2009 par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités n'ont pas été mises en oeuvre parce que le comité a été dissous avant que le ministère puisse présenter un rapport. Pouvez-vous nous dire quelles étaient ces recommandations et si le ministère les a réexaminées ou si elles ont été adoptées par la suite?

M. Michael Ferguson: Je demanderais à M. Chouinard de répondre à cette question.

M. Régent Chouinard (directeur principal, Bureau du vérificateur général du Canada): Si ces deux recommandations n'ont pas été prises en compte par le ministère, c'est parce que le comité a été dissous. Il y avait deux recommandations de rendre des comptes au comité, mais puisque celui-ci a été dissous, le ministère n'a pas pu le faire, et nous avons dû accepter ce fait.

Mme Yvonne Jones: D'accord.

Le président: Vous avez dix secondes.

Mme Yvonne Jones: Non, ça va.

Le président: Ça va? Très bien. Merci. D'ailleurs, toute autre question aurait excédé votre temps d'intervention, alors je vous remercie de vous arrêter là.

C'est maintenant le tour de M. Watson, qui est ici avec nous aujourd'hui.

J'espère que vous appréciez le temps que vous passez avec nous, monsieur. La parole est à vous.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Je l'apprécie beaucoup. Cela me fait penser à *Smokey and the Bandit*: nous avons une longue route à parcourir et peu de temps pour le faire.

Je remercie évidemment les témoins de leur présence.

Monsieur Ferguson, laissez-moi vous remercier du travail important que vous avez réalisé en ce qui concerne le chapitre 7. Je crois savoir, à la lumière du témoignage des représentants de Transports Canada qui ont comparu aujourd'hui, que le ministère a accepté toutes les recommandations et a élaboré un plan d'action pour y réagir.

Je veux seulement vérifier quelques renseignements de base au sujet de la vérification, ou certains d'entre eux ont déjà... Le travail devait être réalisé durant l'exercice 2011-2012. C'est juste?

M. Michael Ferguson: Oui.

M. Jeff Watson: Le travail sur le terrain a été terminé en juin 2013, n'est-ce pas?

M. Michael Ferguson: Oui.

M. Jeff Watson: D'accord. Cela nous donne une idée de la chronologie.

À quel moment Transports Canada a-t-il reçu une copie provisoire du rapport? En juin ou en juillet 2013? Quand cela a-t-il été fait?

M. Michael Ferguson: Je crois que nous leur en avons remis une première copie provisoire en juin.

M. Jeff Watson: En juin? D'accord.

À quel moment les réponses du ministère dont on fait état dans le rapport ont-elles été présentées au Bureau du vérificateur général?

Si vous vous en souvenez, monsieur Lévesque, ou n'importe qui d'entre vous...

M. Michael Ferguson: C'était bien plus tard; probablement en septembre ou octobre ou aux alentours.

M. Jeff Watson: Merci beaucoup.

Pour mettre en contexte la vérification effectuée pour l'exercice 2011-2012, j'ai avec moi les statistiques sur la sécurité ferroviaire du Bureau de la sécurité des transports du Canada. En 2011, le nombre d'accidents ferroviaires a diminué de 5 % comparativement à 2010 et de 10 % par rapport à la moyenne quinquennale — ces statistiques proviennent en fait du Bureau de la sécurité des transports, pas du rapport —, et le nombre d'accidents liés au transport de matières dangereuses a diminué de 16 % comparativement à 2010 et de 25 % par rapport à la moyenne quinquennale.

Selon le Bureau de la sécurité des transports, à l'exercice 2012, le nombre d'accidents ferroviaires a encore une fois affiché une légère baisse par rapport à 2011. Il a diminué de 10 % par rapport à la moyenne quinquennale. De plus, le nombre d'accidents liés au transport de matières dangereuses cette année-là est demeuré le même qu'en 2011 et était inférieur de 20 % à la moyenne quinquennale.

La sécurité ferroviaire s'est donc améliorée, y compris pendant la période de la vérification.

Monsieur Ferguson, vous avez comparu devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités le 4 décembre 2013 pour parler du rapport dont nous discutons présentement. Selon votre témoignage à l'époque, vous aviez reçu le plan d'action de Transports Canada la dernière semaine de novembre 2013; mais, le 4 décembre, vous ne l'aviez pas encore examiné. L'avez-vous fait depuis, et pourriez-vous nous parler brièvement de son contenu?

• (1655)

M. Michael Ferguson: Comme je crois l'avoir dit dans ma déclaration préliminaire, Transports Canada nous a transmis son plan d'action, qui comprenait des mesures visant à mettre en oeuvre chacune de nos recommandations, et nous nous réjouissons donc encore une fois de voir que le ministère a accepté nos recommandations et qu'il a établi un plan d'action qui tient compte de toutes nos recommandations. Cependant, je ne peux pas vous dire si ces mesures seront suffisantes, car nous n'avons pas encore mené de vérification à cet égard.

M. Jeff Watson: Bien.

Examinons certaines mesures prises par le ministère depuis le moment de votre vérification, en ordre chronologique et selon le plan d'action de Transports Canada.

En avril 2013, alors que vos employés travaillaient encore sur le terrain, le ministère des Transports a dit qu'il avait mis en place un calendrier annuel concernant la formation de ses inspecteurs relativement aux vérifications liées au système de gestion de la sécurité et qu'il prévoyait terminer la formation d'ici le printemps de 2014. Étiez-vous au courant de ce calendrier annuel de formation, étant donné qu'il a été établi pendant que votre équipe continuait de travailler sur le terrain? Est-ce que cela a été abordé dans votre rapport? Cette mesure est une partie de la solution pour ce qui est de la recommandation 7.74, mais pourriez-vous dire à quel moment vous en avez été informé à l'époque où votre personnel était sur le terrain?

M. Michael Ferguson: Je crois qu'à l'époque, nous étions certainement au courant que Transports Canada menait certaines activités de formation. Mais M. Chouinard pourra vous fournir une réponse plus précise.

M. Régent Chouinard: Oui, je sais qu'au moment de notre vérification — bien que ce ne soit pas indiqué dans notre rapport —, quand nous leur avons demandé des renseignements à cet égard, le ministère nous en a fourni.

M. Jeff Watson: D'accord. À l'été 2013, le ministère des Transports a déclaré avoir mis en oeuvre la recommandation 7.76 pour assurer l'indépendance et l'objectivité de ses inspecteurs sur le terrain. Ce serait à la même période que celle où il réagissait à votre rapport provisoire.

Étiez-vous au courant de ces progrès, monsieur Ferguson, et trouvez-vous que c'est une réponse satisfaisante à votre recommandation?

M. Michael Ferguson: Comme je l'ai dit, nous n'avons pas vérifié chaque aspect du plan d'action, alors je ne peux pas revenir en arrière et dire que cela remplira ce que...

M. Jeff Watson: Étiez-vous au courant de ces progrès, toutefois?

M. Michael Ferguson: Je vais laisser M. Chouinard répondre à cette question.

M. Régent Chouinard: Comme nous l'avons indiqué dans notre rapport, nous savions que certains progrès avaient été réalisés, mais je crois que la situation s'est améliorée depuis ce temps.

Le président: Désolé, mais votre temps est écoulé, monsieur Watson. Je sais que le temps file quand on s'amuse.

La parole revient à M. Giguère. C'est de nouveau à vous, monsieur.

[Français]

M. Alain Giguère: Merci.

Ma question s'adresse au représentant du ministère des Transports qui a indiqué, il y a quelques instants, que le but de son ministère était d'instaurer une culture de la sécurité et de voir où le risque était élevé, afin de le corriger.

Veuillez noter qu'au paragraphe 7.57, le vérificateur général indique ceci:

[...] Dans la plupart des dossiers que nous avons examinés, les inspecteurs n'avaient toutefois pas assuré un suivi pour confirmer que la compagnie de chemin de fer avait pris les mesures correctives appropriées. Nous reconnaissons qu'il pourrait s'avérer difficile d'assurer le suivi de certaines constatations. Le Ministère n'a cependant ni consigné en dossier la raison pour laquelle il n'assurait pas le suivi des constatations, ni analysé les risques à cet égard.

Dans votre réponse, vous dites que vous mettez en place des mesures pour corriger la situation d'ici la mi-juin 2014. Cependant, comment expliquez-vous qu'il n'existe à ce jour aucun mécanisme de suivi auprès des compagnies pour s'assurer que les correctifs sont apportés?

À titre d'exemple, selon votre porte-parole, la compagnie MMA a reçu de votre ministère 10 lettres de préoccupations selon lesquelles il y avait un problème. Vous avez établi que cette compagnie présentait un risque, car elle transportait des matières dangereuses. Ce risque était clairement établi.

Mieux que cela, vous avez indiqué, un peu plus tôt, que vous correspondiez avec un représentant américain de la Federal Railway Administration, qui a aussi reconnu que cette compagnie présentait un risque, et qu'il était intervenu en assurant le suivi et en imposant 28 amendes totalisant 150 000 \$.

La différence entre les deux pays est clairement attribuable à un manque de suivi des irrégularités par Transports Canada. Vous nous dites que vous allez déterminer les risques. Toutefois, qu'est-il arrivé quand vous avez eu les risques sous les yeux? Vous avez laissé

50 personnes brûler vives. Cela ne fonctionne pas, il y a un problème majeur.

Des voix: Oh, oh!

M. Alain Giguère: Eh bien, vous avez détecté un problème, vous avez reconnu que des wagons étaient défectueux et qu'une compagnie présentait un risque. Vous le saviez. Vos confrères américains vous ont dit qu'ils avaient donné 28 amendes. De plus, vous avez émis 10 lettres au sujet d'éléments qui devaient être corrigés.

Malheureusement, un accident est arrivé parce que vous n'avez pas assuré de suivi. Au paragraphe 7.57, il est clairement indiqué que le suivi n'a pas été fait.

Après la catastrophe de Lac-Mégantic et d'autres tragédies survenues ailleurs au Canada, comment les Canadiens peuvent-ils faire confiance à votre système d'autorégulation?

• (1700)

[Traduction]

Le président: Monsieur Giguère, un député invoque le Règlement.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Monsieur le président, il est question du rapport du vérificateur général. Je pense qu'il a clairement dit qu'il ne s'agit pas d'une enquête sur les causes possibles de la tragédie survenue à Lac-Mégantic. Une grande partie du préambule de mon collègue vise à faire la lumière ou des suppositions sur les causes de cette tragédie, mais le Bureau de la sécurité des transports n'a même pas encore présenté son rapport là-dessus.

Le mandat du comité est d'examiner le rapport, et non pas de faire de telles suppositions.

Le président: Je comprends, monsieur Watson. Je suis certain que la situation est la même au sein de la plupart des comités. On donne le plus de latitude possible aux députés. Nous en avons bien plus qu'à la Chambre des communes, et c'est prévu à dessein dans le Règlement.

Je suis très attentif à ce qui se dit, monsieur Giguère. Je vous demanderais de faire très attention aux mots que vous employez et de ne pas utiliser un langage qui serait indigne d'un parlementaire.

Je pense cependant que ses questions et ses commentaires à ce sujet demeurent pertinents et à propos.

Monsieur Giguère, vous pouvez poursuivre.

[Français]

M. Alain Giguère: Je reprends donc.

Un risque a été détecté. Vous dites accepter toutes les recommandations. Vous les acceptez depuis 1994. Or quand vous détectez un risque, il n'y a pas de suivi. Ce n'est pas une interprétation, c'est mentionné au paragraphe 7.57. Il y a un problème.

Le manque de suivi d'une inspection ne contribue pas à instaurer une culture de la sécurité. C'est plutôt le contraire. On laisse les choses aller et on encourage l'insécurité. Lorsqu'on constate une faiblesse et que cela n'entraîne aucune conséquence, on encourage les compagnies à ne pas respecter les règles de sécurité.

Comment les Canadiens peuvent-ils vous faire confiance si vous n'êtes pas capables d'assurer le suivi lorsque vous déterminez qu'une compagnie est fautive?

M. Louis Lévesque: Comme le note le rapport du vérificateur général du Canada, il y a eu des lacunes sur le plan de la documentation des suivis des activités d'inspection. Notre plan d'action inclut des mesures particulières à cet égard. Mes collègues Mme Kinney et M. Bourdon pourront vous donner plus d'information à ce sujet.

Par contre, comme cela a été mentionné à plusieurs reprises, je ne peux commenter d'aucune façon rien qui soit relié aux enquêtes en cours sur l'incident qui s'est produit à Lac-Mégantic.

Mme Lauren Kinney: Nous avons un processus. M. Bourdon pourra l'expliquer mieux que moi.

M. Luc Bourdon: Selon notre processus de suivi, si nous avons émis des avis et ordres, ce que nous avons fait dans le cas de la MMA, ceux-ci ne pourront être retirés que si la compagnie nous donne une réponse.

Nous avons assuré un suivi de tous ces dossiers. Depuis 2004-2006, des avis et ordres ont été transmis. Des avis ont été remis à la MMA. Ces restrictions de fonctionnement peuvent être retirées seulement lorsque la compagnie nous donne une réponse par écrit. Sinon, les mêmes mesures s'appliquent.

• (1705)

[Traduction]

Le président: Merci. Votre temps est écoulé.

C'est maintenant le tour de M. Falk, le dernier mais non le moindre des intervenants.

La parole est à vous, monsieur.

M. Ted Falk (Provencher, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de comparaître ici aujourd'hui. Monsieur le vérificateur général, je vous remercie également de l'important travail que vous réalisez.

Monsieur Lévesque, pourriez-vous m'expliquer très brièvement la différence entre un programme de sécurité et un système de gestion de la sécurité?

M. Louis Lévesque: Je ne suis pas tout à fait certain de la différence entre ces deux termes. Je dirais que la plupart des entreprises ont habituellement dans ces programmes des éléments qui visent des domaines précis de la sécurité. C'est leur approche classique.

Le système de gestion de la sécurité avait pour objectif de s'assurer que tous les aspects des opérations sont pris en considération afin de maximiser la sécurité et d'aborder cet enjeu en tenant compte de l'ensemble des activités de l'entreprise plutôt qu'en établissant des approches et des programmes propres à chaque domaine.

C'est la meilleure réponse que je peux fournir votre question, et Luc a quelque chose à ajouter.

M. Luc Bourdon: Le système de gestion de la sécurité est visé par un règlement qui comporte 12 éléments, alors, afin de s'y conformer, la compagnie ferroviaire devra mettre en place les procédures appropriées et le programme nécessaire. Mais la compagnie peut aussi avoir son propre programme de sécurité qui pourrait comporter 20 ou 25 éléments. Voilà la différence entre ces deux termes. Un terme désigne ce qui est prescrit par règlement, et l'autre peut désigner quelque chose de plus large.

M. Ted Falk: Normalement, les programmes de sécurité ferroviaire seraient conformes au système de gestion de la sécurité,

et ils seraient mis en oeuvre conjointement ou parallèlement à ce système ou seraient même alignés sur celui-ci.

Vos représentants qui ont comparu devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes ont laissé entendre qu'ils avaient fait une erreur en utilisant un cycle triennal pour la tenue de la vérification et qu'un cycle quinquennal aurait peut-être été plus approprié. Le ministère est-il encore de cet avis?

M. Louis Lévesque: Je vais laisser Luc répondre à cette question.

M. Luc Bourdon: Oui, un cycle de trois ans était peut-être un peu ambitieux, d'autant plus que la modification de la loi a occasionné l'ajout de 46 éléments additionnels dans le système, pour un total de 76. Compte tenu du nombre d'inspections que nous menons au cours d'une année, cela nous fournit beaucoup d'information sur les chemins de fer. Nous pourrions donc diminuer la fréquence des rapports, pourvu que nous puissions tout de même effectuer régulièrement des inspections afin d'obtenir des renseignements sur les compagnies et de vérifier leur profil de conformité.

M. Ted Falk: D'accord. Oui, un cycle quinquennal serait peut-être préférable, selon moi. Dans le secteur de la construction lourde, où je travaillais avant de devenir député, il y a un programme national de certification de reconnaissance. Mon entreprise fait l'objet de vérifications externes tous les trois ans, mais nous menons nos propres vérifications internes chaque année.

J'ose espérer qu'outre les vérifications annuelles, les compagnies ferroviaires n'espèrent pas l'adoption de cycles quinquennaux. Mais vous me dites qu'elles effectuent bel et bien des inspections annuelles, ce qui est un moindre...

M. Luc Bourdon: Selon le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, elles doivent effectuer des vérifications concernant leur propre système.

M. Ted Falk: À la lumière de cela, trouvez-vous qu'un cycle de cinq ans est approprié?

M. Luc Bourdon: Le cycle de cinq ans s'applique non pas à elles, mais à nous. Les compagnies ferroviaires doivent effectuer régulièrement des vérifications.

M. Ted Falk: Je comprends. Merci.

Monsieur Ferguson, à la page 6 de votre rapport, un tableau indique le nombre total d'accidents survenus de 2002 à 2012, et votre vérification s'est étendue sur une partie de cette période. Il me semble qu'il y a eu une diminution soutenue du nombre total d'accidents au cours de ces années-là. Selon les renseignements que nous avons reçus, cela s'est accompagné d'une augmentation considérable du volume de fret.

Cependant, cela n'indique pas le taux d'accidents, le pourcentage par rapport aux kilomètres parcourus ou au volume de fret. Pouvez-vous nous éclairer à ce sujet?

M. Michael Ferguson: Je n'ai assurément pas cette information, non. Je suis sûr que le ministère sait ce qu'il en est.

M. Ted Falk: Je pense que ce serait très pertinent. Ce serait un autre moyen qui nous permettrait de déterminer l'efficacité du système de gestion de la sécurité utilisé par les compagnies ferroviaires.

Personnellement, je trouve que le système a l'air efficace. Puisqu'on s'entend généralement pour dire qu'il y a eu une augmentation du volume de fret et des déplacements et une diminution du nombre total d'accidents, je me dis que certaines mesures prises par les compagnies de chemin de fer doivent être efficaces. Ce serait bien de savoir de quelles mesures il s'agit. Nous pourrions déterminer cela facilement si nous pouvions établir le pourcentage ou un ratio.

• (1710)

Mme Laureen Kinney: Le Bureau de la sécurité des transports recueille des rapports sur tous les types d'occurrences et d'accidents. Il fournit sur son site Web une grande quantité de données sur les taux d'accidents dans divers segments de l'industrie. Ce sont ces données que nous utilisons pour nos analyses.

Le président: Merci. Votre temps est écoulé.

M. Ted Falk: C'est vite passé.

Le président: En effet; c'est ainsi.

Chers collègues, voilà qui conclut notre série de questions.

Je remercie les témoins d'avoir comparu ici aujourd'hui.

Monsieur Ferguson, comme toujours, nous saluons le travail que vous faites au nom de la population canadienne.

Je remercie énormément M. Lévesque et les représentants de Transports Canada qui l'accompagnent d'avoir répondu sans détour à nos questions.

Chers collègues, si vous n'avez pas d'autre intervention à faire, la séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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