



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 021 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 8 avril 2014

Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 8 avril 2014

•(0845)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): Je déclare la séance ouverte.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos témoins et à les remercier d'être ici aujourd'hui. Alors sans plus tarder, je vais passer la parole aux témoins de VIA Rail, qui vont nous présenter un exposé de 10 minutes ou moins, s'il vous plaît.

Monsieur Del Bosco.

[Français]

M. Steve Del Bosco (président et premier dirigeant par intérim, VIA Rail Canada inc.): Monsieur le président, membres du comité et députés, bonjour.

Au nom de mes collègues de VIA Rail Canada, j'ai le plaisir de vous entretenir aujourd'hui au sujet de nos actions, des progrès que nous enregistrons continuellement et de l'ensemble de notre bilan en matière de sécurité.

[Traduction]

La sécurité est l'élément le plus fondamental de notre exploitation. Notre passion pour le déplacement par train et pour le développement de l'industrie du transport ferroviaire voyageurs est intimement liée à l'engagement que nous avons pris d'atténuer les risques, d'améliorer notre rendement et de démontrer à nos clients et au public que le transport ferroviaire est fiable et qu'il constitue le moyen de déplacement le plus sécuritaire au Canada.

Sous tous ces aspects, notre rendement de ces cinq dernières années a été excellent. Ma collègue Jean vous présentera un aperçu de notre plan d'action sur la sécurité. Ensuite, Denis vous expliquera que tout ce que nous faisons repose sur notre solide culture de la sécurité et sur nos excellentes pratiques de gouvernance. Denis vous parlera aussi brièvement des initiatives et des investissements qui ont contribué à l'amélioration de notre rendement.

Permettez-moi de nous présenter et de vous décrire en quelques mots le milieu opérationnel particulier dans lequel nous surveillons la sécurité. Près de quatre millions de passagers voyagent chaque année dans l'un de nos trains qui parcourent les 12 500 kilomètres de notre réseau. Nous effectuons 500 départs par semaine vers des centaines de destinations, autant vers des régions éloignées telles que Churchill et Prince Rupert que sur notre corridor très apprécié qui relie Québec à Windsor.

Nous avons aussi deux trains qui relient l'Est à l'Ouest du pays sur de longues distances: l'Océan et le Canadien.

[Français]

Nos trains traversent 450 communautés. De plus, des milliers de traverses, de passages à niveaux, de ponts et de tunnels se rendent là où parfois seul un train peut accéder, et ce, dans des conditions climatiques souvent capricieuses.

[Traduction]

Le contexte de notre exploitation est spécial pour deux raisons: d'abord, parce que notre réseau s'étend à travers les particularités géographiques et les paysages variés de notre pays; ensuite, parce que 98 % des voies ferrées que nous utilisons appartiennent à l'industrie du transport des marchandises. VIA n'est propriétaire que de 255 kilomètres — entre Coteau et Smiths Falls — des voies ferrées sur lesquelles nous roulons. Nous sommes donc obligés d'atténuer les risques liés à notre exploitation sans être propriétaires des voies ferrées sur lesquelles nous nous déplaçons. Nous devons partager la responsabilité de la prévention, suivre la surveillance et gérer les risques. Malgré ces difficultés, il est aujourd'hui moins dangereux de voyager en train que quand j'ai commencé ma carrière il y a 36 ans.

Je vais maintenant passer la parole à Jean Tierney qui nous présentera les points saillants de nos programmes de sécurité.

•(0850)

Mme Jean Tierney (directrice principale, Sécurité et sûreté de l'entreprise, VIA Rail Canada inc.): Merci.

Bonjour.

En partie, notre système de gestion de sécurité, le SGS, repose sur des principes fondamentaux qui nous ont permis de créer et de maintenir une excellente et solide culture de la sécurité. Tous nos employés participent à l'application de notre système de gestion de sécurité. Autant nos employés syndiqués que nos cadres y participent pleinement.

Ce système décrit clairement les responsabilités de tous les directeurs de la sécurité. Nous savons ainsi qui fait quoi et qui assume quelles responsabilités. Il favorise la sûreté, la sécurité et la santé de tous nos employés, de nos passagers et du grand public. Il nous aide à respecter les exigences de toutes les lois et de tous les règlements qui s'y appliquent, et même à en faire plus que ce qu'on exige de nous.

Ce système nous sert également de cadre pour établir des objectifs et des cibles et pour planifier et mesurer notre rendement dans le domaine de la sécurité.

Notre structure repose avant tout sur des politiques organisationnelles et sur des normes de SGS en matière de surveillance. Ensuite, nous orientons cette structure sur l'établissement annuel d'un plan de sécurité organisationnel que nous mettons sur pied dans toute l'entreprise. Les régions établissent aussi des plans afin que tous les employés connaissent bien leurs rôles et la contribution qu'ils apportent au succès global du système. Puis nous produisons des listes de vérification et des outils de travail et autres pour faciliter l'accomplissement des tâches quotidiennes. Nous définissons clairement nos attentes et nous les mettons sur pied dans le cadre de divers programmes et initiatives. Et puis le cycle continue, et tout recommence.

Comment surveillons-nous le rendement? Nous le faisons chaque jour, chaque semaine, chaque mois, chaque trimestre et chaque année en examinant divers rapports et documents sur le rendement en matière de sécurité. Nous déterminons ainsi les tendances, ce qui nous permet de mener des évaluations des risques pour les aborder avant qu'ils ne se concrétisent.

Comment tout cela développe-t-il notre culture de la sécurité? La première chose est que VIA Rail avait déjà mis sur pied son SGS, notre système de gestion de sécurité, un an avant qu'il ne devienne une exigence réglementaire. Nous avons reconnu la valeur d'un tel système et nous avons collaboré de près avec nos partenaires des organismes de réglementation qui nous ont aidés à concevoir et à mettre en œuvre ce système de gestion de sécurité.

C'est ce qui rend notre culture différente. On le constate dans l'esprit de leadership dont fait preuve notre président-directeur général quand il préside les réunions mensuelles sur la sécurité. Nous avons investi en priorité de grandes sommes d'argent pour améliorer notre infrastructure, notre équipement et nos différents systèmes ainsi que nos technologies afin de rehausser plus encore notre rendement. Cette concentration continue sur la gestion du risque et du rendement ainsi que sur nos partenariats avec les syndicats, avec les collectivités et avec les organismes de réglementation est un travail collectif, et nous sommes très reconnaissants de tout le soutien que nous avons reçu.

Si vous me permettez, je vais vous citer deux passages publiés sur notre culture de la sécurité par des sources de l'extérieur. Le premier est un énoncé prononcé pendant l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire:

Parmi de grandes compagnies ferroviaires, VIA Rail a respecté le système SGS et s'est enraciné d'une culture de la sécurité. Le Panel a aussi noté que VIA Rail prend la gestion de la sécurité au sérieux en rendant cet aspect important pour tous les employés.

Nous discutons de cela chaque jour. L'autre citation provient d'un tiers venu vérifier la résilience de notre système de gestion de sécurité. Il a observé que notre culture de la sécurité est profondément ancrée dans notre organisme. Ce n'est pas un objectif facile à atteindre, alors nous sommes convaincus de ne pas avoir fait tous ces efforts pour rien.

J'invite mon collègue Denis à vous donner quelques détails sur certaines des initiatives de sécurité qui nous ont aidés.

M. Denis Pinsonneault (chef, Expérience-client et exploitation, VIA Rail Canada inc.): Merci, Jean.

[Français]

Des incidents qui sont survenus, comme celui de l'été dernier dans la région de Lac-Mégantic, nous amènent à repenser nos façons de faire. Ils nous amènent aussi à éviter qu'on fasse preuve d'une tolérance trop élevée par rapport aux risques.

Depuis plusieurs années, il existe chez VIA Rail une véritable culture de sécurité où tout un chacun se sent concerné.

[Traduction]

J'ai surtout travaillé dans le domaine des ressources humaines. J'ai passé la plus grande partie de ma carrière dans les ressources humaines. L'un des aspects principaux de ma profession est non seulement de veiller à ce que les employés respectent les règlements, mais à ce que nous développons une culture de la sécurité. Il est facile de dire que nous avons une culture de la sécurité, mais pour l'intégrer à l'organisme il faut des années. Il faut que tous, surtout les cadres, s'y dévouent profondément.

● (0855)

[Français]

Nous avons ainsi pu être proactifs dans l'adoption de mesures visant à prévenir une tragédie, comme celle de Lac-Mégantic, avant qu'elle ne survienne.

[Traduction]

Par exemple, avant les événements de Lac-Mégantic, nous ne laissions jamais de trains sans surveillance sur la ligne principale ou sur une voie d'évitement. Deux mécaniciens de locomotive prennent charge de chaque train dès le début de son parcours. C'est une pratique que nous appliquons depuis la fondation de notre organisme. Chaque locomotive est maintenant dotée d'une caméra qui filme l'extérieur, et nous venons de mettre à l'essai quelques enregistreurs de conversation.

La majeure partie des accidents sont causés, malheureusement, par une erreur humaine. Nous consacrons beaucoup de temps à la formation, à la gestion du rendement, au mentorat, à l'encadrement, etc., pour qu'il y ait moins d'erreurs humaines dans tout l'organisme. Mais il est crucial que nous continuions à investir dans la technologie, qui non seulement nous aidera à mener de bonnes enquêtes à la suite d'un incident, mais surtout et avant tout, qui facilite la tâche des mécaniciens de locomotive. À l'heure actuelle, nous examinons plusieurs technologies qui, nous le pensons, nous aideront à avancer à grands pas dans cette direction.

Nous sommes résolu à resserrer plus encore nos normes de sécurité. Grâce aux plans d'action économique du gouvernement du Canada, nous avons investi 80 millions de dollars pour apporter diverses améliorations à notre infrastructure, pour modifier nos procédures afin qu'elles soient plus efficaces et pour acquérir de nouvelles technologies.

Ainsi, nous avons resserré nos normes de maintenance sur les locomotives afin qu'elles correspondent au niveau international le plus élevé. Nous avons apporté d'innombrables améliorations telles que des clôtures de sécurité, une meilleure signalisation, la modernisation des passages à niveau, une éducation ciblée du public. De notre infrastructure, nous avons fermé 70 passages à niveau privés au cours de ces trois dernières années. Ils se trouvaient sur des fermes et dans des parcs et plusieurs d'entre eux n'étaient pas protégés. Nous parlons à tous les propriétaires fonciers pour les encourager à demander une subvention de Transports Canada afin de fermer les passages à niveau qui se trouvent sur leurs propriétés.

Dernièrement, nous avons commencé à installer des systèmes de télémétrie et des GPS dans nos trains. Ils nous fournissent déjà des données précieuses sur la conduite des trains qui nous aideront non seulement à réduire la consommation de carburant, mais surtout à améliorer la sécurité. Grâce à cette combinaison de télémétrie, de communication sans fil et de technologie GPS, nous développons notre propre forme de conduite des trains assistée par ordinateur. Nous visons ainsi à aider le mécanicien de locomotive quand il doit effectuer des tâches critiques et à réduire le taux d'erreur humaine, comme je l'ai dit plus tôt.

[Français]

Je vous donne un dernier exemple.

De concert avec les comités locaux de santé et sécurité ainsi qu'avec la Conférence ferroviaire Teamsters Canada, dont je salue la présence aujourd'hui, VIA Rail a contribué à l'identification partout au pays de nombreuses zones parmi les plus à risque afin de mieux prévenir le potentiel élevé d'incidents.

[Traduction]

Nous avons également étendu et intégré notre culture de la sécurité dans une approche globale fondée sur le risque. VIA Rail est maintenant profondément engagé à la gestion des risques d'accidents, des passages à niveau, des incidents dus à l'intrusion. VIA Rail est tellement axé sur sa culture de la sécurité qu'en plus d'appliquer un SGS solide et efficace, la direction et le conseil d'administration de VIA Rail ont décidé de placer le risque au sommet de la liste des priorités de l'organisme.

[Français]

Ce sont autant de décisions et d'interventions qui ont servi à rehausser la sécurité dans l'ensemble de nos opérations. L'effet combiné des initiatives précédemment décrites aura permis à VIA Rail d'enregistrer en 2013 son meilleur rendement sécuritaire.

Il y a eu, au cours de 2009, 3,6 incidents par millions de milles impliquant nos trains. En 2013, seulement 1,3 incident par millions de milles fut enregistré. Cela veut dire que, sur l'ensemble de notre réseau, on parle de huit incidents pour l'ensemble de l'année. Cela représente une diminution de 64 % par rapport à 2009.

Ce bilan plus positif existe parce que nous cherchons chaque jour à prévenir les accidents. La raison d'être de toute notre intervention est de ne compter aucune victime ou blessé grave, sinon le moins possible.

Autre résultat encourageant en 2013, nous avons dénombré presque la moitié moins d'incidents survenus à des traverses et à des passages à niveau qu'en 2009. Présentons les choses autrement: nous avons sauvé des vies et nous aimerions faire mieux encore.

La raison principale est que la prévention et la gestion de nos systèmes de sécurité ne s'effectuent que par l'établissement de partenariats solides avec des intervenants tout aussi dévoués. La feuille de route enviable que nous affichons aujourd'hui fut réalisée grâce à notre leadership et à des collaborations soutenues bien établies, tant internes qu'externes.

[Traduction]

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à Unifor. Monsieur Dias et monsieur Stevens, vous avez 10 minutes ou moins, s'il vous plaît.

● (0900)

M. Jerry Dias (président national, Unifor): Merci, monsieur le président et membres du comité, d'avoir invité Unifor à présenter le point de vue de notre syndicat sur l'avenir de la sécurité ferroviaire

au Canada dans le cadre du transport de matières dangereuses et sur les systèmes de gestion de sécurité, ou SGS.

Je me présente; je m'appelle Jerry Dias et je suis le président national d'Unifor. J'ai avec moi aujourd'hui Brian Stevens, directeur national du Secteur ferroviaire.

Unifor est un nouveau syndicat canadien fondé pendant le week-end de la Fête du travail 2013 en fusionnant les anciens syndicats TCA-Canada et CEP. Unifor est le plus grand syndicat du secteur privé. Il compte plus de 300 000 membres qui travaillent dans au moins 20 secteurs de l'économie, ce qui comprend tous les niveaux de la chaîne de valeur économique, soit les ressources, la manufacture, le transport ainsi que les services privés et publics.

Nous représentons près de 85 000 membres qui travaillent dans le secteur fédéral du transport aérien, marin, routier et celui des télécommunications ainsi que le secteur qui intéresse ce comité, et qui regroupe un peu plus de 12 000 membres qui travaillent pour les chemins de fer. Nos membres ont pour tâches de mener des inspections de sécurité et de maintenance, de réparer tous les wagons de voyageurs et de marchandises ainsi que les locomotives de compagnies ferroviaires de catégorie 1, de VIA Rail et de plusieurs transporteurs régionaux.

Dans le cas du transport de matières dangereuses, il y a des poteaux de buts tout au long de l'assiette des rails de chaque changement réglementaire, et la catastrophe du 7 juillet 2013 à Lac-Mégantic a tragiquement coûté 47 vies. Ce désastre a éprouvé la force et la résilience non seulement de ces familles et de cette collectivité, mais de tout notre pays. Le public a perdu confiance en cette industrie et envers le régime de réglementation. On ne considère plus que le cadre réglementaire qui régit Transports Canada vise l'intérêt du public, mais plutôt les observateurs et les vérificateurs de l'industrie.

L'arrêté qu'a signé le ministre le 26 décembre 2013 sur les trains et sur les équipes laissés sans surveillance a produit un grand nombre de nouvelles règles. Nous ne considérons pas cela comme la fin du parcours, mais comme la première d'un grand nombre d'étapes à entreprendre pour améliorer la sécurité ferroviaire et, surtout, pour regagner la confiance du public.

Outre l'examen de l'inclinaison des pentes sur lesquelles on peut laisser les trains sans surveillance, voici ce qui améliorerait la sécurité ferroviaire et ce qui viserait l'intérêt du public.

Reclasser le pétrole brut transporté dans des wagons-citerne en fonction de sa volatilité.

Comme mesure provisoire, interdire immédiatement le transport dans des wagons-citerne de spécification DOT-111A que l'on n'a pas modifiés conformément à la nouvelle norme CPC-1232. Nous nous attendons à ce que le rapport du BST présente des recommandations précises sur les normes à appliquer aux wagons-citerne.

Réduire la vitesse des trains qui transportent des matières dangereuses quand ils traversent des municipalités.

Veiller à ce qu'un mécanicien qualifié inspecte tout l'équipement de la locomotive et des wagons de marchandises avant de laisser un train sans surveillance. Transports Canada devrait se charger d'octroyer une licence d'inspecteur de TMD aux mécaniciens ou aux techniciens de wagons qui ont accumulé quatre années ou 8 000 heures de métier.

Veiller à ce que tous les trains, surtout ceux qui transportent des matières dangereuses, subissent une inspection visuelle de sécurité et de maintenance tous les 1 600 kilomètres, effectuée par des mécaniciens de wagons qualifiés.

Maintenant, le SGS est un ensemble de processus explicites conçus pour intégrer les préoccupations liées à la sécurité à la prise de décisions, à la planification et aux activités opérationnelles. Tous les chemins de fer que réglemente le gouvernement fédéral doivent avoir mis en oeuvre un SGS. À la suite de la modification récente de la Loi sur la sécurité ferroviaire, on a créé un groupe de travail sur la réglementation chargé d'établir de nouvelles règles sur le SGS. Ces règles comprendront de nouvelles dispositions nommant les directeurs responsables et accroissant la participation des employés à l'élaboration du SGS. Nous sommes particulièrement satisfaits de constater que l'industrie protège enfin les employés dénonciateurs.

Mais ce qui nous inquiète, c'est que l'industrie est de plus en plus convaincue que les processus d'évaluation et de maîtrise des risques sont fiables et qu'ils soutiennent sans conditions la mise en oeuvre de changements opérationnels. Le processus d'évaluation incite parfois l'organisme à changer d'avis et à intégrer le risque dans ses processus de planification et de prise de décisions. Toutefois, nous savons d'expérience que l'industrie détermine d'avance des changements à apporter et que son évaluation du risque ne constitue qu'un rapport de plus à insérer au dossier. Nous n'avons encore jamais vu une entreprise dire à la suite d'une évaluation du risque: « Oh! Nous n'allons pas faire cela, c'est bien trop dangereux! »

• (0905)

En vertu du régime en vigueur, les évaluations du risque du SGS demeurent confidentiels, et ceci à la demande de l'industrie. Le public ne saura jamais de quels facteurs l'industrie a tenu compte en décidant des changements opérationnels à apporter dans l'intérêt du public.

On ne s'étonne donc pas de voir des collectivités et des dirigeants communautaires comme le maire Nenshi de Calgary perdre confiance en l'industrie. Selon nous, les évaluations du risque ne représentent rien de plus qu'une lentille à travers laquelle les entreprises sont obligées de regarder quand elles envisagent d'apporter des changements opérationnels. Ces évaluations n'ont que très peu d'influence sur leurs décisions d'apporter des changements opérationnels dans l'intérêt des intervenants.

L'industrie semble également convaincue que l'évaluation des risques menée dans le cadre du SGS remplace adéquatement la hiérarchie des mécanismes de contrôle de la santé et de la sécurité en milieu de travail. Elle se trompe. Il faut comprendre que l'approche de santé et sécurité en milieu de travail est très différente de ce que vise une hiérarchie d'élimination des dangers. Il s'agit ici de prévenir.

L'exploitation sécuritaire des chemins de fer doit viser une seule chose: la sécurité. Il faut donc avant tout reconnaître les dangers, faire des efforts exceptionnels pour les éliminer et pour prévenir les dangers futurs, et non élaborer des mesures administratives qui visent à trouver des moyens de vivre ou de mourir avec les risques en ignorant les dangers.

Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Dias.

Nous passons maintenant la parole à Mark Fleming.

M. Mark Fleming (professeur, Department of Psychology, Saint Mary's University, à titre personnel): Je tiens à remercier le comité de m'avoir invité à me présenter devant vous.

Tout d'abord, je suis psychologue organisationnel. J'étudie la culture de la sécurité depuis 20 ans, donc je suis très heureux de constater l'importance que vous accordez à la culture de la sécurité dans votre processus d'examen.

J'ai travaillé avec tout un éventail d'industries pour lesquelles la sécurité est critique, comme les domaines de l'exploitation pétrolière et gazière en mer, des produits pétrochimiques, de la puissance nucléaire, de la construction, des transports. J'enseigne présentement la culture de la sécurité au CN. J'ai aussi participé à la rédaction du document politique que l'Office national de l'énergie vient de publier sur la culture de la sécurité et qui s'appliquera au transport par pipelines.

Je pense que si nous parlons de culture de la sécurité — et plusieurs témoins ont déjà mentionné cela — il faut que nous définissions ce terme. Pour moi, il s'agit d'attitudes, de valeurs, de normes et de croyances que partagent les membres d'un groupe particulier au sujet du risque et de la sécurité.

Le concept de la culture de la sécurité existe depuis plus d'un quart de siècle. Il tire son origine de la catastrophe nucléaire de Chernobyl. On peut considérer la culture de la sécurité comme le cœur et l'âme du système de gestion de sécurité d'un organisme, car elle fournit l'énergie et la motivation nécessaires pour concrétiser ce système de gestion de sécurité. La culture de la sécurité détermine l'intensité avec laquelle un organisme vit son système de gestion de sécurité qui, lui, définit la manière dont l'organisme maîtrisera les dangers. Pour les maîtriser efficacement, l'organisme doit mettre en oeuvre des mécanismes de contrôle. La culture de la sécurité détermine dans quel degré on appliquera ces mécanismes de contrôle. Par conséquent, pour que le système de gestion de sécurité soit efficace, il faut établir dans l'organisme une culture de la sécurité positive. Cela ne signifie pas nécessairement qu'un système de gestion de sécurité produit une culture de la sécurité positive. En réalité, il faut établir une culture de la sécurité pour que le système de gestion de sécurité fonctionne avec l'efficacité prévue.

Il existe différents modèles et cadres de culture de la sécurité qui se chevauchent très souvent. La plupart de ces modèles tiennent compte de la majorité des aspects importants tels que l'engagement des hauts cadres de l'organisme. Bien des gens, surtout des personnes comme moi, ont consacré beaucoup de temps et d'efforts en discussions visant à déterminer lequel de ces modèles est le meilleur ou quel modèle est meilleur qu'un autre. Ces débats ne se sont généralement pas avérés bien utiles. La plupart des modèles sont acceptables et tiennent compte des thèmes et des concepts principaux. Nous devrions donc passer moins de temps à débattre de la valeur des différents modèles et en choisir un qui soit efficace dans notre contexte afin de le mettre en oeuvre.

Il existe de très nombreux cadres différents. Celui que l'industrie ferroviaire a adopté et développé est bon, mais il est différent des autres.

Je pense qu'il est aussi important de déterminer les raisons pour lesquelles la culture de la sécurité est importante. Nous avons de bonnes preuves liant la culture de la sécurité à d'importants résultats en matière de sécurité. De nombreuses études ont démontré le lien entre la culture de perception de la sécurité chez les employés et les taux de blessures dans l'organisme pour lequel ils travaillent. On a également démontré qu'il existe un lien entre les dangers qui menacent la culture de la sécurité et les grandes catastrophes telles que celle de la plateforme Deepwater Horizon et celle de Chernobyl que j'ai mentionnée plus tôt.

Les résultats d'études menées récemment dans l'industrie nucléaire des États-Unis, relient la perception qu'ont les employés de la culture de la sécurité à l'état des centrales nucléaires, et cela constitue l'indicateur principal du niveau de sécurité dans une centrale nucléaire. De bonnes preuves soutiennent le fait que la culture de la sécurité est liée à d'importants résultats en matière de sécurité, quelle que soit la manière dont vous la conceviez et dont vous la mesuriez.

Mais je pense qu'il est important que nous nous concentrons un peu sur ce que les organismes devraient faire au sujet de la culture de la sécurité. Si je me trouvais parmi les hauts dirigeants d'une entreprise où la sécurité est critique, je m'efforcerais de me faire une idée globale précise de notre culture de la sécurité, ce qui comprend ses points forts et ses faiblesses. Je voudrais savoir si nous avons établi des processus actifs pour développer une culture de la sécurité positive et quel est le succès de ces processus dans la pratique. Je voudrais aussi savoir quel rôle je devrais jouer et dans quel degré mes rapports directs favorisent une culture de la sécurité positive. Les entreprises dans lesquelles la sécurité est critique devraient adopter une approche systématique favorisant une culture de la sécurité positive. Il s'agit ici d'un processus à améliorer continuellement et qui repose sur une vision claire de la culture positive désirée, sur une définition précise des rôles que des groupes clés comme celui des gestionnaires doivent assumer, sur les activités particulières à mettre sur pied pour favoriser la culture désirée ainsi que sur des évaluations continues de cette culture de la sécurité, sur des vérifications et sur des examens des programmes.

● (0910)

Quand on parle de culture de sécurité, on s'attarde souvent beaucoup à l'évaluation de la culture. Différents outils et méthodes peuvent être employés, et la majorité du travail réalisé depuis 20 ans l'a été dans ce domaine.

L'évaluation peut être très utile quand il s'agit d'identifier les forces et les faiblesses susceptibles de guider les actions d'amélioration. On se concentre trop souvent sur l'évaluation de la culture de sécurité et pas assez sur les améliorations. On croit naïvement que, dès qu'on mesure quelque chose, ça veut dire par définition qu'on peut l'améliorer ou le changer, mais c'est rarement le cas. Savoir qu'il pleut ne nous avance si l'on ne sait pas comment arrêter la pluie, ce qu'on ne sait pas faire.

Évaluer pour évaluer ne nous apporte rien et peut même être néfaste. Il est donc important que les évaluations de la culture de sécurité soient uniquement effectuées dans le cadre d'une stratégie d'amélioration. Les organisations ne devraient pas faire d'évaluations de la culture de sécurité à moins d'avoir l'intention d'améliorer le résultat de l'évaluation.

C'est tout ce que j'avais à dire. Si vous avez des questions, je serai ravi d'y répondre.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Fleming.

Nous passons maintenant aux questions. Monsieur Mai, vous avez sept minutes.

[Français]

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence parmi nous aujourd'hui. Il est très important pour nous de savoir ce qui se passe sur le terrain.

Je vais m'adresser d'abord aux représentants de VIA Rail.

J'adore votre service et je le trouve très important. J'ai souvent l'occasion d'utiliser le train et j'aimerais le faire davantage. En toute franchise, on se sent en sécurité quand on est à bord de vos trains. J'aimerais que VIA Rail puisse offrir encore plus de services et que les gens utilisent davantage le train qui est, comme vous l'avez dit, une façon humaine de voyager. De plus, c'est bon pour l'environnement.

Vous avez aussi parlé d'infrastructures. Compte tenu de la privatisation du secteur ferroviaire, on constate souvent que ce n'est pas VIA Rail qui est propriétaire des rails. Vous dépendez donc des compagnies qui en sont les propriétaires. Il est déjà arrivé que des compagnies aient fait leurs propres inspections et que VIA Rail leur ait dit que leurs rails n'étaient pas assez sécuritaires pour les passagers et qu'ils n'allaient pas les emprunter.

Prenons l'exemple de la voie entre Miramichi et Bathurst. Comme vous le savez, il y a une portion qui ne fonctionne pas, de sorte que le service passagers est problématique. Il y a aussi la voie entre Moncton et Edmundston qui, pour sa part, exigerait plus d'investissements en infrastructure puisqu'il n'y a pas de gare, entre autres.

Quel est le problème relatif à ces rails? Pourquoi ne peut-on pas les utiliser pour le service de passagers?

● (0915)

[Traduction]

M. Steve Del Bosco: Il s'agit ici de l'infrastructure sur la rive nord du Nouveau-Brunswick, entre Campbellton et Moncton. Comme vous le savez, CN souhaite abandonner environ 44 milles de rails là-bas. Nous examinons les possibilités. VIA Rail examine continuellement les solutions, mais nous ne sommes pas en mesure d'acheter la ligne et pas vraiment intéressés non plus. Nous l'exploiterons si elle est sûre.

D'un autre côté, si des dispositions peuvent être prises, nous aimerions bien sûr faire fonctionner la ligne dans le nord du Nouveau-Brunswick si possible. La population est davantage regroupée le long de la ligne nord du Nouveau-Brunswick que près de la ligne Edmundston. Il reste du temps avant que la ligne ne soit abandonnée et nous allons voir en attendant s'il est possible d'en arriver à une entente.

[Français]

M. Hoang Mai: Je souhaite vraiment qu'on puisse trouver une solution parce qu'il serait très triste d'abandonner des rails, lesquels font partie de l'histoire et du développement du Canada. On sait qu'une fois qu'une portion de rails est abandonnée, c'est pour de bon et qu'il n'y aura pas de réinvestissement à long terme.

J'espère que tout le monde travaillera ensemble pour trouver une solution. C'est très important.

[Traduction]

Monsieur Dias, vous avez parlé du SGS. Après avoir posé la question à Transports Canada, lu le rapport du vérificateur général et reçu l'avis du SCT, nous savons qu'il y a des problèmes au niveau des ressources au sein de Transports Canada. Ils ne peuvent pas faire leur suivi car ils n'ont pas les ressources.

Nous avons également des problèmes avec le SGS. Nous ne sommes pas sûrs que Transports Canada ait le temps de les examiner. Nous savons que le ministère n'a pas le temps de faire une vérification de tous les SGS. C'est préoccupant pour nous de ne pas savoir ce qui se passe. Comment savoir si le système en place est le bon? Que recommanderiez-vous pour être sûr que le public soit informé et se sente rassuré quant au fait que le SGS est en place et qu'il est viable?

M. Brian Stevens (directeur du, Secteur ferroviaire, Unifor): Je vais répondre à cette question, si vous le voulez bien.

Pour ce qui est du SGS dans notre secteur, il y a deux façons de voir les choses.

Tout d'abord il y a l'aspect de santé et sécurité au travail en vertu de la partie II du code. Ces évaluations et le SGS sont motivés par une hiérarchie d'élimination des risques.

En vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire par contre, ces évaluations du risque visent à introduire un risque acceptable. Lorsqu'on voit une série de changements opérationnels qui sont instaurés et que certains ne sont pas de notre avis et de l'avis du syndicat, dans l'intérêt du public, c'est préoccupant, car le public n'est pas conscient de ce que vont être ces changements à cause du passage de trains dans leurs collectivités.

Les changements pourraient bel et bien être sûrs et raisonnables, ou peut-être pas, mais il n'y a pas moyen d'avoir de consultation avec ces collectivités. Si le régime ne s'ouvre pas pour apporter de la transparence à ces collectivités, il faudrait alors, au minimum, rendre publics les évaluations du risque et les documents de la compagnie ferroviaire, à un moment donné.

• (0920)

[Français]

M. Hoang Mai: Nous aurons des échanges avec l'Association des chemins de fer du Canada au sujet de la déréglementation. Depuis que les libéraux ont abandonné l'aspect public du transport par rail, de plus en plus, il y a une privatisation et une déréglementation. Bien sûr, certains diront qu'il n'y a pas de déréglementation puisqu'il existe des règlements. Par contre, vous l'avez tous les deux mentionné, le gouvernement a permis à la compagnie MMA de n'avoir qu'un opérateur. Partout, au Canada, on dit que ce n'est pas sécuritaire et qu'il faut qu'il y ait deux opérateurs, deux conducteurs. Le gouvernement a accordé une exemption à la MMA et on sait ce qui s'est passé à Lac-Mégantic.

Je ne veux pas extrapoler et nous allons laisser le BST faire l'examen de cette question. J'aimerais quand même poser une question ou deux aux représentants de VIA Rail et d'Unifor.

Que pensez-vous du fait de laisser les compagnies décider si, oui ou non, il devrait y avoir un ou deux opérateurs? Que pensez-vous de la déréglementation?

M. Denis Pinsonneault: Chez VIA Rail, nous n'avons pas besoin d'une tierce partie pour mettre en oeuvre une culture de sécurité. Je crois que nos mesures pour vérifier si nos procédures de sécurité sont en place sont, à tout le moins, aussi rigoureuses que celles qui pourraient être instaurées par une tierce partie.

Comme vous l'avez mentionné, vous êtes un client de VIA Rail. La raison première pour laquelle les gens prennent le train est qu'ils sont confortables et détendus. La raison première pour laquelle ils sont confortables et détendus est parce qu'ils se sentent en sécurité.

Nos clients nous vérifient quatre millions de fois par année. Ils me disent qu'ils se sentent en sécurité. Pour nous, c'est un enjeu

commercial. Notre façon de travailler est sécuritaire. Je ne peux pas perdre cette obsession quotidienne pour la sécurité. En ce sens, nous ne sommes pas animés par la conformité aux lois mais par notre culture de sécurité, qui fait partie des éléments en vertu desquels les gens font affaire avec nous.

[Traduction]

M. Jerry Dias: MMA a fait l'objet d'une exemption à cause de l'argent, c'est tout. Quand le secteur a été déréglementé et privatisé, il a d'abord fallu de faire de l'argent plutôt que d'offrir un service public. C'est une question d'argent.

C'est pourquoi la seule façon de régler le problème, c'est d'adopter des règlements particuliers. Nous avons dit qu'il en fallait deux dans le secteur, pas juste un, et que la tâche ne soit pas confiée au CN ou au CP qui demandent régulièrement des exemptions pour eux-mêmes. Ça doit être très précis. Il faut dire clairement qu'il en faut deux. C'est la seule façon d'éviter d'autres catastrophes comme celle de Lac-Mégantic.

Le président: Merci

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président. Bonjour à tous et merci d'être présents.

Monsieur Del Bosco, j'aimerais commencer avec vous si possible. Il y a une problématique locale qu'il est important de traiter ici.

De nombreux habitants de ma circonscription posent des questions au sujet des passages à niveau sur les chemins Jockvale et Strandherd à Ottawa. Pouvez-vous dire aux gens préoccupés par cette question si ça a été corrigé? Est-ce que VIA Rail a corrigé le problème à cet endroit-là?

M. Steve Del Bosco: Nous sommes conscients que les problèmes des derniers mois à ces passages ont importuné les résidents d'Ottawa. Nous le comprenons. Mais sachez qu'à aucun moment leur sécurité n'a été compromise, car le mécanisme par défaut est sûr, la barrière se ferme.

Afin de tenter d'apaiser les préoccupations des gens, nous avons instauré un protocole de communication avec la Ville d'Ottawa pour nous assurer que, lorsqu'un événement a lieu, l'information soit communiquée rapidement. Nous avons également du personnel sur place dans certains cas.

Une fois de plus, il n'y avait pas de danger immédiat, car s'il y a un problème de circuit, la barrière se ferme pour assurer la sécurité du passage à niveau. Nous continuons à travailler avec les fournisseurs, les fabricants, et une tierce partie qui... Nous attendons un rapport préliminaire qui nous sera communiqué demain, pour voir quelles sont les recommandations qui permettraient d'améliorer la fiabilité.

• (0925)

M. David McGuinty: Bien.

Monsieur Pinsonneault, vous avez fait allusion au fait que le conseil d'administration, la direction et le reste du personnel chez VIA Rail font de la sécurité leur première priorité. Donc, je vous demande à vous et à M. Dias: avez-vous lu le rapport du vérificateur général sur la sécurité ferroviaire et êtes-vous au fait des détails?

M. Denis Pinsonneault: Pardon, je n'ai pas compris la question.

M. David McGuinty: Avez-vous lu le rapport du vérificateur général du Canada sur la sécurité ferroviaire? Est-ce que votre conseil d'administration l'a lu? Est-ce que vos juristes ont lu le rapport?

Monsieur Dias, vous et vos collègues du syndicat avez-vous été saisis des détails des recommandations qui y figurent?

La raison pour laquelle je vous pose cette question est simple. Nous avons eu une série de témoins qui sont venus nous dire qu'il y a des systèmes de gestion de la sécurité qui entrent en jeu. Il y a sans aucun doute une forte culture de la sécurité à VIA Rail, ainsi que, semble-t-il, au CN ou au CP. Cependant, quand j'ai demandé au vice-président du CN cette semaine s'il avait été saisi de ce rapport, il m'a répondu: « Ce n'est pas à moi... » — incroyable — « ... de m'inquiéter de savoir si le l'organisme de réglementation reçoit assez d'argent pour réglementer. »

Pouvez-vous nous dire si vous avez lu le rapport? Parce que malgré tout ce que vous dites dans votre exposé, je crois que les Canadiens vont croire le vérificateur général avant de croire quelqu'un d'autre. Ils croiront le vérificateur général si son opinion diffère de ce que dit VIA Rail, le CN, le CP ou le mouvement syndical. Je vous demande si vous avez été saisis des conclusions de ce rapport.

C'est très sérieux. Dans quelle mesure êtes-vous conscient de ce qui se passe ici au niveau des manquements de Transports Canada.

Mme Jean Tierney: Si vous me permettez, nous avons lu le rapport. C'est l'une des raisons, par contre, pour lesquelles on ne confie à personne d'autre le soin de faire les audits pour continuellement mesurer notre performance en termes de sécurité. Les vérificateurs de Transports Canada ont été très présents à nos côtés, je dois dire, pour la vérification durant les audits précédents. Je ne crois pas que ces informations soient reflétées dans le rapport, mais ils ont été très présents dans notre...

M. David McGuinty: Mais la principale conclusion de ce rapport du vérificateur général est que Transports Canada n'est pas en mesure de dire si le système de gestion de la sécurité est effectivement en place et offre la protection nécessaire. C'est très simple. Les conclusions de l'audit sont claires.

En l'espace de trois ans, VIA Rail a transporté 4 millions de passagers par an sans jamais être soumise à une vérification détaillée de Transports Canada. Seuls 25 % des audits nécessaires pour assurer la sécurité du transport ferroviaire privé, d'après Transports Canada, ont été effectués.

Donc, l'organisme de réglementation, Transports Canada, doit faire pression sur VIA Rail, le CN et le CP, mais doit aussi faire son travail. Si vous examinez ce rapport, le détail de ce qui se passe est effarant. On ne peut pas passer ça sous silence. Tout est là, noir sur blanc. C'est tellement sérieux que, lors de sa comparution, le vérificateur général a dit qu'il allait réexaminer la question à nouveau pour voir s'il y a eu des améliorations.

Avez-vous porté ça au niveau de votre conseil d'administration? Avez-vous vu qu'il n'y a que neuf inspecteurs alors qu'il en faudrait 20? Avez-vous vu que seulement 25 % des vérifications ont été effectuées? Avez-vous vu qu'ils ne peuvent pas vraiment dire qu'il y a un SGS digne de ce nom en place?

Que doivent en penser les passagers de VIA Rail? Que doivent en penser les employés syndiqués d'Unifor?

Monsieur Dias, pouvez-vous nous aider à comprendre?

M. Jerry Dias: Absolument.

Il peut passer en premier, et je compléterai ses propos.

M. Brian Stevens: Pour ce qui est des chemins de fer de fret et des systèmes de gestion de la sécurité, le vérificateur général a raison lorsqu'il parle de l'incapacité du ministère à faire les vérifications.

Je pense que notre exposé reflète notre position au sujet du SGS. Il est de notre avis que le SGS est un processus bureaucratique — avec certainement assez de documents pour remplir cette pièce — et très souvent, ça ne fait pas progresser les choses en matière de sécurité.

J'ai examiné le rapport, j'ai lu le témoignage du vérificateur général devant ce comité et je me réjouis de lire ses observations par la suite. Une fois de plus...

M. David McGuinty: Permettez-moi de rappeler ceci M. Dias, avant qu'il n'intervienne, je cite: « les plans de travail sont vagues au niveau des échéances pour le suivi du progrès sur d'importantes questions sécuritaires ».

Il manque d'importantes informations. Nous n'avons pas les évaluations de risques des sociétés ferroviaires fédérales. Nous n'avons pas l'information sur les tronçons de lignes utilisés pour transporter des matières dangereuses. Nous n'avons pas l'information sur l'état des ponts ferroviaires. Nous n'avons pas de données financières concernant les compagnies ferroviaires fédérales détenues par des capitaux privés, car ce n'est pas public.

Le processus de vérification du SGS pour chaque chemin de fer fédéral exige trois ans. Quatorze vérifications ont été effectuées en trois années fiscales; soit 26 % de ce qui avait été exigé. VIA Rail n'a pas été soumis à une vérification en trois ans. Le cadre de la vérification est très limité.

En conclusion, ces résultats indiquent que Transports Canada n'est pas en mesure d'assurer que les compagnies ferroviaires fédérales ont mis en oeuvre les systèmes de gestion de la sécurité adéquats et efficaces. Le rapport indique que même la méthodologie utilisée pour déterminer les inspections est erronée.

Et ça continue. Qu'est-ce que l'on doit faire de ça? Comment les Canadiens peuvent-ils croire ce que vous dites à la suite de cette évaluation objective et définitive?

• (0930)

M. Jerry Dias: Laissez-moi vous poser une question. Imaginez si l'on réglementait le transport aérien comme ça?

Il n'y a pas de problème entre nous pour ce qui est de la réglementation.

Allons même plus loin. Je ne parlerai pas de VIA, mais je parlerai du transport du pétrole brut dangereux. Il y a cinq ans nous avions un inspecteur pour cinq wagons. Aujourd'hui il y a un inspecteur pour 4 000 wagons.

Allons-nous donc poursuivre cette discussion sur une pente glissante?

Le président: Merci.

Nous passons à M. Watson qui a sept minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci monsieur le président.

Merci à nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Dias, permettez-moi de faire publiquement ce que j'ai fait en aparté avant le début de notre séance, je voudrais vous féliciter personnellement pour votre élection à la tête d'Unifor. Tous nos vœux vous accompagnent dans vos efforts.

Pour clarifier certaines choses que M. McGuinty vient d'exprimer officiellement, si on remonte au rapport du comité consultatif indépendant sur le transport ferroviaire de 2007, concernant les systèmes de gestion de la sécurité, le comité avait suggéré que, pour atteindre le summum en matière de système de gestion de la sécurité, il fallait augmenter le nombre de vérifications tout en réduisant le nombre d'inspections.

Je ne suis pas sûr que qui que ce soit, notamment les Canadiens, soit rassuré si les inspections étaient remplacées par des vérifications du système. Même si on écoute les conseils du vérificateur général sur la nécessité d'effectuer davantage de vérifications, le nombre d'inspections traditionnelles est passé à 30 000 par an alors qu'on en faisait auparavant autour de 20 000. Nous pensons qu'il est important de ne pas éliminer des inspections simplement pour augmenter les vérifications. Nous entendons donc bien la correction du vérificateur général.

Monsieur Fleming, je reviens à vos remarques sur la culture de la sécurité... J'ai travaillé pour Chrysler il y a longtemps et ils avaient cinq éléments de mesure: la sécurité, la qualité, le temps de livraison, le coût et le moral. Si vous parliez aux ouvriers à l'usine, ils vous auraient dit que, d'après eux, le moral était la dernière priorité, mais si ça avait été porté au premier rang, tous les autres aspects auraient été améliorés dans la chaîne.

Pouvez-vous nous parler de l'importance d'avoir des employés qui se sentent en sécurité dans l'environnement et comment ils peuvent participer à faire avancer la culture de la sécurité dans la société? Ou bien, quels sont les freins à cela?

M. Mark Fleming: D'accord.

La culture de la sécurité est, d'une certaine façon, difficile à séparer de la culture d'entreprise plus générale. C'est l'un des problèmes lorsque l'on parle de moral et autre...

M. Jeff Watson: C'est donc la direction qui insuffle la culture de sécurité, c'est votre conclusion?

M. Mark Fleming: Il y a de nombreux éléments. Il est clair que l'engagement des hauts dirigeants est l'un des éléments les plus importants de la culture lorsqu'il s'agit de déterminer l'essence de la culture et ce qu'en pensent les gens.

Ce sont les gens en première ligne qui sont en danger et qui mettent en oeuvre la majorité des mesures de contrôle qui vont être en place. Donc, lorsque l'on parle de contrôle du risque et de contrôles administratifs, ceux-ci reposent principalement sur des employés qui appliquent des règles et des procédures. Il arrive que les gens ne comprennent pas très bien ce qu'on veut dire quand on parle de culture de la sécurité, car ils voient les résultats en matière de sécurité et ils ne voient que l'employé en première ligne qui a fait une erreur. Ça donne l'impression que c'est un problème au niveau de l'employé, alors que les preuves montrent que c'est principalement un problème d'engagement de la part de la direction.

M. Jeff Watson: En fait, ce que vous dites est intéressant, car je crois me souvenir qu'il a été dit dans le témoignage de VIA Rail aujourd'hui qu'il s'agissait d'une erreur humaine. Si vous consultez le témoignage de M. Veva, du CN, vous verrez qu'il a dit qu'ils faisaient 1 000 vérifications par jour pour voir ce que font leurs employés, comme si c'était les employés qui sont la cause du problème de sécurité.

● (0935)

M. Mark Fleming: C'est toujours difficile de faire la part des choses. Il est clair que ce sont les employés qui sont soumis au risque. Il est donc normal de savoir ce qui se passe en première ligne, car on a alors une idée de la culture à l'interne. Je ne voudrais pas être paternaliste, mais on peut comparer ça au fait d'être parents et au style de parent qu'on est. Nous sommes embarrassés quand nos enfants piquent une crise et se comportent mal en public. Et nous sommes embarrassés, car tout le monde sait que c'est un reflet de nous en tant que parent, que ça nous plaise ou non.

Même si ce n'est pas exactement la même chose dans une organisation, il demeure qu'il est important d'examiner les activités et le comportement du personnel de première ligne et de voir ça comme un reflet de votre comportement. Le visage que vous présentez est important et vous devez changer en conséquence. C'est la leçon à retenir, c'est un peu comme se regarder dans le miroir.

M. Jeff Watson: D'accord, je comprends. Je sais, monsieur Dias, que vous diriez au nom de vos membres qu'ils sont très fortement engagés pour travailler en toute sécurité. En tant qu'employé chez Chrysler, je savais exercer mon droit de refus de travailler, par exemple, s'il y avait des éléments qui n'étaient pas sécuritaires à mon poste de travail. Je sais qu'ils sont activement engagés.

J'aimerais en savoir plus concernant la participation du syndicat, au nom des travailleurs, dans les activités de systèmes de gestion de la sécurité conjointement avec l'employeur. Êtes-vous concernés, ou voyez-vous les évaluations du risque que l'employeur produit? Est-ce qu'il vous communique au moins cette information?

M. Brian Stevens: Oui, durant le processus d'évaluation du risque, que ce soit en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire ou sous le SGS de santé et sécurité au travail, nous avons généralement un membre ou deux qui participent au processus d'évaluation du risque.

M. Jeff Watson: Participez-vous à la planification des risques, au ciblage de l'évaluation des risques

M. Brian Stevens: Non.

M. Jeff Watson: Non, d'accord.

Participez-vous activement au processus d'établissement d'objectifs de sécurité pour l'organisation?

M. Brian Stevens: Non, nous ne participons pas à ce processus. Bien que nous siégeons au comité de politique, ce qui revient à dire que, dans un sens, ça nous vient du dessus.

M. Jeff Watson: Mais le futur règlement qui résultera du projet de loi S-4 officialisera la place du syndicat dans ce processus en particulier et cela sera une avancée importante au nom des travailleurs pour garantir qu'ils avancent dans la planification active et le partage d'informations autour de l'amélioration des systèmes de gestion de la sécurité.

M. Brian Stevens: Dans les remarques préliminaires de Jerry, nous avons parlé d'améliorer la participation des employés, mais encore une fois nous verrons quand les réglementations sortiront.

M. Jeff Watson: Soit. Je voudrais également évoquer les caméras vidéo embarquées. Votre position est-elle différente de celle, disons du CN et du CP? J'essaie de me souvenir, pardonnez-moi monsieur le président — et je ne veux pas déformer les choses — mais je crois que le CN, a suggéré qu'il ne voulait pas seulement des caméras pointées vers l'extérieur, mais aussi vers l'intérieur, et je ne sais pas quelle est sa politique. La direction dit être en phase avec les recommandations du BST, mais je sais qu'elle émet des réserves sur l'utilisation de la vidéo embarquée. Pouvez-vous nous présenter votre position, pour quels usages la conseillerez-vous et pour quels autres la déconseillerez-vous, et pouvez-vous nous dire si cela diffère de la manière dont des compagnies ferroviaires envisagent les choses. Parce que bien évidemment, si nous devons faire des recommandations dans notre rapport, nous devons avoir les idées claires sur ce que nous recommandons.

M. Brian Stevens: Oui, il y a une différence de point de vue entre les syndicats de cheminots et les employeurs sur l'usage d'enregistreurs audio et vidéo embarqués. Nous ne sommes pas opposés aux caméras, en accord avec l'industrie et avec TC. Nous défendons une utilisation des caméras pour surveiller le matériel, à savoir, les jauges, le poste de conduite pour voir quelle était la position de la commande de vitesse, ce genre d'éléments. Il est inutile d'avoir une caméra braquée sur le visage du mécanicien. Elle doit filmer le matériel. Nous ne sommes pas non plus opposés à des enregistreurs vocaux embarqués, à condition qu'ils soient uniquement utilisés par Transports Canada pour enquêter sur les accidents.

M. Jeff Watson: Par le BST...

M. Brian Stevens: Oui pardon, par le BST.

À vrai dire, lors de notre dernière ronde de négociations nous sommes parvenus à un accord avec Via Rail sur l'installation de caméras vidéo et d'enregistreurs audio embarqués. Via était d'accord pour qu'ils ne soient pas utilisés subrepticement, par exemple pour écouter les conversations. Ils ne seraient pas utilisés à d'autres fins que ce qui est actuellement prévu par la Loi sur le BST, c'est-à-dire enquêter sur les accidents.

M. Jeff Watson: Unifor représente les travailleurs de Via...

• (0940)

Le président: Désolé, monsieur Watson, votre temps est écoulé. Parce que je crois que c'est très pertinent en regard de ce que nous venons d'entendre de la part de M. Stevens, Via Rail pourrait-il répondre à la même question, si les membres du comité en sont d'accord?

M. Jeff Watson: Comment voient-ils les enregistreurs?

M. Denis Pinsonneault: Notre point de vue pour l'instant, dans le secteur, sur l'utilisation de caméras pointées vers l'intérieur et d'enregistreurs, c'est que l'on devrait les utiliser dans le cadre du SGS et pas seulement dans les enquêtes du BST. Nous pensons que c'est un outil utile pour comprendre ce qui se passe, au jour le jour. Nous comprenons tout à fait les inquiétudes de nos syndicats. Il nous en ont fait part, et nous sommes sûrs que nous parviendrons à trouver une manière d'utiliser les enregistrements vocaux de façon à améliorer la sécurité tout en prenant en compte les inquiétudes des syndicats, qui concernent surtout la vie privée.

Le président: Merci beaucoup. Je crois que c'était important d'entendre cela.

Monsieur Braid, vous avez sept minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Merci monsieur le président. Merci à nos témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Monsieur Del Bosco, si vous le permettez je voudrais commencer par vous, je voudrais vous poser quelques questions concernant Via Rail. Vous avez dit lors de vos remarques préliminaires qu'une des choses que fait Via Rail pour améliorer la sécurité, pour améliorer le niveau de sécurité, c'est de s'engager dans un programme d'éducation publique. Pourriez-vous nous en dire plus sur ce programme?

M. Steve Del Bosco: Oui, je vais demander à ma collègue de développer. Elle est en plein dedans.

Mme Jean Tierney: Avec plaisir, merci.

Notre axe principal pour éduquer les municipalités, c'est par le biais de l'Opération Gareautrain, nous faisons de la sensibilisation lors de différents événements communautaires et dans les écoles. En fait, nous travaillons aussi en étroite collaboration avec nos partenaires américains, pour trouver de nouveaux axes, de nouvelles approches pour que des volontaires aillent faire de la prévention pour sensibiliser les gens à la sécurité ferroviaire. Nous faisons partie du conseil d'administration et du comité d'orientation, des comités d'examen des programmes. Nous sommes sur tous les fronts.

Quand nous avons réussi à fermer tous ces passages à niveau, nous avons été frappés aux portes des gens vivant le long des voies pour les sensibiliser et leur parler du programme de Transports Canada. Si vous êtes prêts à fermer ce passage à niveau, cela sera plus sûr et vous recevrez un peu d'argent.

Nous faisons tout notre possible. Nous sommes un petit groupe, mais nous sommes sur tous les fronts.

M. Peter Braid: L'éducation publique, cette composante de sensibilisation, si importante, reçoit-elle des ressources dédiées dans le budget de Via Rail?

Mme Jean Tierney: Oui, cela passe par l'équipe de sûreté et sécurité de l'entreprise. Il y a aussi des mécaniciens qui donnent de leur temps bénévolement, ils vont à la rencontre des gens dans leurs localités, leur disent qu'ils conduisent des trains sur ces voies et qu'il faut faire attention et tenir compte des équipements de signalisation automatiques.

M. Peter Braid: Très bien, merci.

Je voulais aussi vous poser une question à propos du travail que vous avez fait pour améliorer les passages à niveau. Vous avez dit avoir fait un effort particulier dans ce domaine. Vous en avez fermé 70 pour améliorer la sécurité. Pourriez-vous préciser ce que vous avez fait dans ce domaine et avez-vous à cet égard profité du grand programme gouvernemental d'amélioration des passages à niveau?

M. Denis Pinsonneault: Comme je l'ai dit plus tôt, nous avons investi ces deux dernières années plus de 80 millions de dollars pour améliorer la sécurité de notre propre infrastructure. Grâce au plan d'action économique, une partie de cet argent a été investi pour garantir que tous les passages à niveau publics sur notre infrastructure sont équipés des technologies les plus modernes. Ils sont donc entièrement protégés avec des barrières et des avertisseurs lumineux.

Nous investissons aussi dans ce que nous appelons le SCC, ou système de commande centralisée de la circulation, pour qu'il n'y ait pas de zones d'ombre sur notre propre infrastructure. Donc toute l'infrastructure est équipée de signalisation. Nous avons aussi réparé de nombreux ponts, etc., mais je crois que la réponse principale, c'est tout le travail que nous avons fait sur notre infrastructure pour garantir que tous les passages à niveau, tous ceux qui sont ouverts au public, soient entièrement protégés. Je crois que c'est la principale réponse.

Je voudrais ajouter quelque chose à ce que Jean a dit concernant le travail avec les collectivités. Nous responsabilisons les mécaniciens qui circulent tous les jours sur le réseau dans tout le pays. Nous avons lancé un programme avec eux, très singulier je crois, par lequel ils signalent chaque jour à leur responsable du comité local s'ils voient une clôture brisée, une situation à proximité de la route qui pourrait constituer un risque pour des contrevenants qui traverseraient.

Chaque mois, Steve et moi participons à une conférence téléphonique et les responsables nous rendent compte des cas qui ont attiré l'attention des mécaniciens. Nous allons ensuite dans les communautés, à la police, à l'école, etc. et nous les informons de la situation et essayons de travailler avec la communauté pour réduire ou éliminer le problème. Cela a été fait dans tout le pays.

● (0945)

M. Peter Braid: Alors c'est un processus en cours? D'accord, très bien.

Monsieur Fleming, j'ai une question pour vous. Vous établissez un lien entre la perception des employés et l'état de la culture de la sécurité dans une organisation. Pourriez-vous développer ce point, je vous prie?

M. Mark Fleming: En gros, lorsque nous évaluons la culture de la sécurité, nous avons tendance à le faire du point de vue de la perception des employés. Donc si nous utilisons une enquête, par exemple, nous mesurons alors la perception qu'ont les employés de l'engagement de la direction envers la sécurité. Cela peut nous donner un aperçu d'une culture plus large.

Il s'agit surtout d'une question de point de vue de la mesure. Il est important de se souvenir qu'il s'agit de la perception de quelque chose, pas de la réalité, et cela peut être influencé par d'autres facteurs. C'est l'une des manières dont nous essayons de comprendre ce qui se passe, et ce que nous savons de ces perceptions, c'est qu'elles sont liées au comportement des employés, qui est lui-même lié à la probabilité d'être impliqué dans un accident.

Si, en tant qu'employé je ne pense pas que mon responsable est préoccupé par les questions de sécurité, j'ai plus de chances d'avoir un accident que si je pensais l'inverse, sans que cela soit en rapport avec la réalité de l'engagement du responsable.

M. Peter Braid: D'accord.

Monsieur Dias, du point de vue d'Unifor, j'aimerais avoir votre point de vue, vos remarques sur l'analyse de M. Fleming, sur son travail sur l'importance d'une culture de la sécurité, sur la perception des employés, etc.

M. Jerry Dias: Il ne fait aucun doute que tout le monde doit adhérer à la culture de la sécurité, qu'on dirige l'entreprise ou qu'on travaille pour elle.

Je ne suis pas sûr de partager l'idée selon laquelle les contributions des employés concernant la sécurité, ou leur version des événements, sont plus ou moins biaisées. Je ne suis pas sûr de partager la terminologie disant que notre perception peut, d'une façon ou d'une autre, être basée sur différents facteurs. Je vous suggérerais, que cela soit pour la sécurité en ce qu'elle est liée à l'emploi d'un employé en particulier, ou pour la question de la sécurité liée à la gestion de VIA, du CN et du CP, ou la sécurité des collectivités, que les employés qui font cela 40 heures par semaine ont une vision bien plus large des choses que les consultants et ceux qui sont assis dans les bureaux, par opposition à ceux qui travaillent dans ce contexte jour après jour.

M. Peter Braid: Cela sera ma dernière question pour vous, monsieur Dias. Si vous pouviez faire trois choses pour améliorer la

sécurité ferroviaire dans ce pays, monsieur Dias, ou si Unifor pouvait faire trois choses, quelles seraient-elles?

M. Jerry Dias: Nous allons tous les deux répondre à cette question.

Premièrement, je pense que les règlements doivent être très précis. Il me semble que dans une industrie menée par la quête du profit — et je ne sous-entends pas, au passage, que le mot « profit » soit un gros mot. Ce n'est pas du tout ce que je veux dire. Ce que je veux dire c'est que les entreprises, comme MMA, qui ont des opportunités parce que les acteurs plus importants ont cédé les lignes non rentables, cherchent par conséquent à contourner les règlements pour faire des profits. La seule manière de résoudre ce problème c'est par une réglementation très stricte. Il y a, par exemple, et j'en ai parlé plus tôt, les inspections à deux. Je vous dirais que la réglementation est la pièce maîtresse.

M. Brian Stevens: S'occuper des DOT-111A. Supprimer l'incertitude. S'occuper de ça. Il faut s'en occuper. La confiance du public s'effondre à cause de cette indécision concernant les DOT-111A. Et d'une.

Mettre fin aux exemptions dans les chemins de fer. Nous avons un régime de réglementation, mais on consent à des exemptions pour les contourner. Et de deux.

Concernant nos mécaniciens, donnez-leur un brevet, comme c'est le cas dans l'industrie du transport aérien. Quand nos mécaniciens disent: « Notre locomotive ou ce wagon de marchandises n'est pas en état de partir, il y a un problème de maintenance, un problème de sécurité », alors ce wagon de marchandises ou ce wagon-citerne ou cette locomotive devrait être réparé, et ce n'est pas le cas dans cette industrie.

● (0950)

Le président: Merci.

Nous allons passer à M. Sullivan pour cinq minutes.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins.

Pour Via Rail, la question du système de commande intégrale des trains a été clairement évoquée dans le rapport sur la collision de Burlington. On dirait que vous avez avancé un peu vers le système de commande intégrale des trains, mais il vous reste encore beaucoup de chemin à parcourir. Le CN et le CP mettent en place ce système, mais seulement aux États-Unis. Il n'existe pas encore de réglementation au Canada au sujet du système de commande intégrale des trains. Pensez-vous qu'il devrait y en avoir une?

M. Denis Pinsonneault: C'est une bonne question. Qu'il doive y avoir ou non une réglementation, Via Rail a décidé, il y a deux ans, de travailler sur la mise en place de technologies qui feront une bonne partie de ce qu'un système PTC amènerait, mais à un coût très inférieur. Nous sommes en train de prendre ce chemin. Nous espérons que d'ici, disons quatre ans, nous serons à même de mettre en place des technologies qui non seulement nous aideront à comprendre les accidents, mais surtout faciliteront le travail de nos mécaniciens en leur donnant plus d'informations sur ce qui se passe sur la voie, et qui nous fourniront des informations sur la réaction des mécaniciens pour que le système soit en capacité d'intervenir s'il y a une réaction qui ne correspond pas à ce qu'elle devrait être.

S'il y a une réglementation, c'est parfait. Mais actuellement, Via rail n'attend pas la réglementation. Nous en train de chercher à mettre en oeuvre des technologies qui auront selon nous une incidence significative et rapide sur la sécurité

M. Mike Sullivan: Monsieur Dias, vous avez suggéré que, pour l'intérêt du public, il fallait faire trois choses. Nous devons reclasser le pétrole brut, nous devons immédiatement interdire les DOT-111 et nous devons réduire les vitesses auxquelles les trains de matières dangereuses traversent les municipalités.

La semaine dernière, les représentants de CP nous ont dit que la limitation de la vitesse n'était pas une chose qu'ils envisageraient, mais le Bureau de la sécurité des transports du Canada nous a dit que même à 20 milles par heure, les DOT-111 se cassent, se fracturent. On dirait qu'il va y avoir un conflit entre ce que veulent les chemins de fer et ce que veut le public. Vous recommandez donc qu'à l'instar de ce que nous avons fait à la suite du déraillement du train de Mississauga, nous réduisions les vitesses dans les zones urbaines?

M. Jerry Dias: C'est exact.

M. Mike Sullivan: Concernant les DOT-111 vous nous recommandez de prendre une décision et de nous en débarrasser.

M. Jerry Dias: C'est exact, vous verrez que même Hunter Harrison dit qu'ils devraient être éliminés.

M. Mike Sullivan: C'est la première fois que j'entends dire qu'avant un wagon de pétrole brut sur cinq était inspecté. Maintenant, c'est 1 sur 4 000. C'est un chiffre ahurissant.

Pour en revenir à la question de l'évaluation des risques, suggérez-vous, monsieur Dias, que les évaluations des risques menées par les entreprises ont en quelque sorte lieu après coup? Ils prennent une décision, puis font une expertise des risques et la rangent dans un tiroir quelque part.

M. Jerry Dias: Oui.

M. Mike Sullivan: Nous avons précisément demandé au CN et au CP la semaine dernière si ces compagnies avaient fait des évaluations de risques pour la multiplication par 400 de la quantité de pétrole brut transporté, et ils ne savaient pas.

Nous leur avons aussi demandé si elles avaient fait des évaluations de risques pour l'abandon des lignes du nord de l'Ontario qui auraient permis d'éviter des zones densément peuplées, en particulier Toronto et le sud de l'Ontario, et elles ne savaient pas. Cependant, la bonne nouvelle c'est que le CN a dit qu'il remettrait à ce comité ses évaluations de risques pour les couloirs, je crois que c'est la première fois que quelqu'un dit qu'il va remettre une évaluation de risques.

Quel est votre point de vue sur ces évaluations de risques, et reviennent-elles selon vous à prévoir et défendre? Autrement dit, nous allons faire quelque chose puis nous le défendrons avec une évaluation des risques. Est-ce vraiment ce qui se passe?

M. Brian Stevens: C'est ce que nous avons clairement constaté dans le transport de marchandises par rail. Ils ont déjà décidé qu'ils vont mettre en place un chargement opérationnel, qu'ils veulent laisser les trains pour l'ouest en dehors de Winnipeg, par exemple, ou leur donner environ 7 milles pour qu'ils ralentissent et remontent ensuite à 100 %, mais ces décisions ont déjà été prises. Du point de vue opérationnel, ils se contentent d'envoyer l'équipe, leur équipe, pour mener l'évaluation des risques qui une fois faite se retrouve dans un dossier et point barre.

Dans le processus d'évaluation des risques, comme Jerry l'a dit dans ses remarques préliminaires, à ma connaissance il n'est jamais arrivé que les compagnies ferroviaires fassent une évaluation des risques et disent: « Mon Dieu, mais c'est beaucoup trop dangereux. On ne le fait pas. » Elles ne font tout simplement jamais cela. Cela importe peu qu'il y ait des précédents, tout ce qui permet l'évaluation des risques, c'est de changer un peu le point de vue et les compagnies disent: « Eh bien, essayons de faire telle ou telle chose pour réduire le risque. »

• (0955)

M. Mike Sullivan: L'autre exemple est le fait que le CN ait abandonné le chemin de fer que VIA voudrait utiliser, et cela pose un risque, car on ne disposera plus que d'un chemin de fer marchandises à travers les Maritimes en passant par Plaster Rock. Nous savons ce qui est arrivé il n'y a pas longtemps au sujet de l'explosion d'un système de transport pétrolier. Si c'était arrivé, nous n'aurions plus aucun moyen de traverser les Maritimes. Il semblerait que le CN soit prêt à courir ce risque parce qu'ils vont l'abandonner.

Maintenant il faut se demander si le public canadien est prêt à courir ce risque. Je vais poser une question à M. Del Bosco de VIA. Si en fait vous n'avez pas l'intention d'acheter cette ligne du CN, pourquoi allez-vous dépenser un demi-milliard de dollars pour acheter des lignes en Ontario, et aucune au Nouveau-Brunswick?

M. Steve Del Bosco: À l'heure actuelle, la ligne Océan perd entre 12 et 15 millions de dollars par année. Alors nous sommes prêts à l'exploiter, mais nous devons aussi penser affaires et reconnaître que si nous investissons pour acheter une ligne et que nous dépensons juste pour exploiter une ligne à perte, ce n'est pas logique. Alors nous désirons exploiter cette ligne du Nord, mais nous voudrions trouver un autre moyen de le faire qu'en achetant une ligne de chemin de fer.

Le président: Madame Young, vous avez cinq minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Merci.

Merci beaucoup d'être venus aujourd'hui. Vos témoignages m'ont beaucoup intéressés.

Comme vous le savez, nous avons entamé cet examen à cause de certains incidents. À titre de membre de ce comité et de Canadienne observant toutes ces choses, je pense que le grand public a été très surpris de voir quelles étaient les lacunes en matière de sécurité dans les systèmes ferroviaires.

Je suis sociologue et j'ai étudié des collectivités dans tout le Canada. Évidemment, nous reconnaissons que ces collectivités se sont développées autour du système ferroviaire, des rails, des arrêts et tout ce genre de choses. Bien entendu, le système ferroviaire est une partie importante de l'histoire du Canada.

Combien de travaux ont été accomplis, selon vous, non seulement pour l'examen que nous menons, mais disons au cours de ces 5, 10 ou 20 dernières années, pour recueillir de l'information et pour examiner sérieusement tout le système ferroviaire et ce que nous pourrions faire pour le protéger? Ou est-ce que rien ne s'est fait, et actuellement nous ne faisons que réagir à une situation problématique?

M. Del Bosco pourrait peut-être répondre à cette question.

M. Steve Del Bosco: Je n'ai pas entendu parler d'examen approfondis que l'on aurait menés. Je pense que les municipalités assument souvent ce rôle. Comme vous l'avez dit, les collectivités se développent autour des rails, et petit à petit la circulation se congestionne et cela cause parfois d'autres problèmes de sécurité. Cela est dû en partie au fait que la collectivité compte sur le chemin de fer. Bien évidemment, le chemin de fer doit aussi collaborer avec la collectivité. Comme Jean l'a expliqué plus tôt, nous assistons à des incidents, nous les mesurons et nous savons quand ils surviennent et avec quelle fréquence, nous allons demander aux collectivités de faire quelque chose pour nous aider. Elles pourront le faire en lançant des programmes, comme Jean l'a décrit plus tôt, ou peut-être en trouvant de meilleures façons de protéger les citoyens, d'assurer la sécurité de la circulation et de veiller à faire diminuer la congestion.

Mme Wai Young: Tout à fait vrai.

Comme j'ai plusieurs questions à vous poser, je vais vous demander de me répondre aussi brièvement que possible.

Ce que vous me dites alors, c'est que pendant plus de 100 ans nous n'avons pas mené, disons tous les 10 ans, un examen de la sécurité de tout le système ferroviaire au Canada. Nous ne sommes pas en mesure de dire: Regardez, il y a cette collectivité, des mauvaises pratiques aux croisements dans un quartier où vivent des familles, où il y a d'autres facteurs de risque. Le système ferroviaire surveillait ou menait ce type d'évaluations des risques à la sécurité, ce qui fait que l'on ne mène pas d'examen annuel ou autre.

Vous me dites qu'il n'y a rien de ce genre qui a été établi?

• (1000)

Mme Jean Tierney: Par l'intermédiaire de l'Association des chemins de fer du Canada, nous surveillons constamment cela. Nous collaborons maintenant de plus près avec la FCM, la Fédération canadienne des municipalités, de façon beaucoup plus stratégique. Ils nous aident à fixer des règlements. Je suis fier de vous dire que Montréal a été l'une des premières villes à adopter cela, parce qu'il s'y trouve de nombreuses zones qui posent de grands risques. Nous collaborons de très près avec eux et nous faisons beaucoup de sensibilisation. La semaine du 28 avril est la Semaine de la sécurité ferroviaire.

La ministre Raitt a offert de présenter un exposé dans la région métropolitaine de Toronto, où la population est dense, et nous espérons y faire encore plus de sensibilisation. Nous examinons cela continuellement, et les études s'enchaînent. Nous faisons tous tout ce que nous pouvons pour sensibiliser les gens.

Mme Wai Young: Serait-il possible — parce que je n'ai que très peu de temps — que vous déposiez un rapport quelconque ou une mise à jour sur tout cet aspect? Dans quelle mesure collaborez-vous

avec les collectivités? Est-ce que c'est récent? Quels systèmes mettez-vous sur pied pour protéger les choses? Nous avons tous vu des images de gens qui traversent des voies avec deux ou trois enfants. Cela me fait frémir, parce que j'ai des enfants moi-même.

Mme Jean Tierney: Nous voyons cela chaque jour. C'est désespérant.

Mme Wai Young: C'est exactement ce que je voulais dire. Je crois que, ce que j'essaie de vous dire, c'est qu'au lieu de nous désespérer en regardant ces images, nous devrions agir pour changer les choses.

Je voudrais savoir, à ce comité, ce qui se fait pour ça. Quels types de plans sont en cours?

Très rapidement, j'ai une dernière question à vous poser. Répondez-moi par oui ou non. Est-ce que les 80 millions de dollars que vous y injectez suffisent?

Mme Jean Tierney: Ce n'est jamais assez.

Mme Wai Young: Les chemins de fer sont vieux. Les traverses... Tout est vieux.

Mme Jean Tierney: Ces pièces sont entretenues conformément aux normes, cependant. Ce n'est pas ça qui menace la sécurité. Mais des collectivités se développent le long des rails. Chaque jour on construit de nouveaux immeubles et de nouveaux quartiers résidentiels. Il est extrêmement difficile de tout surveiller. Les chemins de fer ont fait énormément de sensibilisation. Non seulement la société VIA Rail, qui est assez petite, mais nous frappons à la porte des gens qui vivent le long de nos rails. Ces dernières années, le CN et le CP ont été très présents dans les collectivités en essayant de les sensibiliser pendant l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. L'industrie a demandé de mener des évaluations des risques avec les collectivités. Quand elles envisagent de construire, elles devraient nous consulter. Trouvons un moyen de le faire de façon sécuritaire pour tous. Il y a eu une activité de sensibilisation.

Est-ce que l'Association des chemins de fer du Canada a parlé? Nous leur demanderons de vous transmettre ces études.

Mme Wai Young: Bien. Très rapidement, je crois qu'il est très important que les collectivités reconnaissent, ou qu'on le leur fasse comprendre d'une façon ou d'une autre, qu'elles doivent assumer une part de la responsabilité. Ce n'est pas uniquement aux chemins de fer...

Mme Jean Tierney: Ce sont des partenariats.

Mme Wai Young: Il faut créer des partenariats.

Merci.

Mme Jean Tierney: Oui. Je vous dirai que l'Association des chemins de fer du Canada est au programme de la Fédération canadienne des municipalités pour faire un exposé sur la sécurité des chemins de fer. Nous saisissons toutes les occasions de sensibiliser les gens.

Le président: Merci.

À ce propos, madame Tierney, pour approfondir un peu le sujet, ce que vous dites en fait, c'est que vous voudriez voir un peu plus de participation ou de planification de la part des municipalités construites autour des lignes de chemin de fer, etc.

Mme Jean Tierney: C'est ça, et tout ce que nous pourrions faire ensemble...

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons passer à Mme Morin pendant cinq minutes.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Fleming, dans votre exposé, vous avez fait un commentaire que j'ai trouvé très intéressant. Vous avez dit que si vous étiez gestionnaire, vous ne vous demanderiez pas quelle méthode utiliser, mais plutôt comment cela fonctionne, comment on en fait la promotion et l'évaluation, quels sont les objectifs et comment évaluer les forces et les faiblesses. J'ai trouvé cela très pertinent.

J'aimerais qu'un représentant de VIA Rail réponde à ces questions. Vous avez beaucoup insisté sur le fait que les normes de VIA Rail étaient supérieures à la réglementation en vigueur. Par soi-même, on ne fait pas tellement d'autocritique. On ne se demande pas quelles sont nos faiblesses, ni comment on peut les surmonter. Quand on ne sait pas quelles sont nos faiblesses, on ne peut pas les surmonter. Pouvez-vous répondre à ces questions?

M. Denis Pinsonneault: Je vais répondre à votre question avec plaisir et je vais vous donner un exemple qui est très d'actualité.

Nous avons 23 comités locaux de santé et sécurité partout au pays. Chacun de ces comités est composé à part égale de membres syndiqués et de membres de la gestion. Ces comités se réunissent chaque mois pour faire le bilan à propos de ce qui s'est passé dans leur milieu. Chaque mois, un procès-verbal de ces réunions est produit et il nous est envoyé. Nous le lisons chaque mois.

Chaque mois, nous tenons des réunions avec l'ensemble de nos gestionnaires qui nous rapportent des situations ayant été portées à leur attention au cours du mois. Nous examinons avec eux les meilleures façons d'améliorer les méthodes utilisées. Cette semaine, tous les gens coresponsables des comités locaux de santé et sécurité de tout le pays sont invités à participer à une conférence annuelle à Montréal. Nous aurons le plaisir d'accueillir M. Dias, qui ouvrira la session avec Steve Del Bosco.

Comme l'a dit M. Fleming, au cours de cette réunion, nous aurons l'occasion d'évaluer notre culture de sécurité avec les membres des comités locaux de santé et sécurité patronaux-syndicaux. À la suite de cette réunion, des objectifs en matière de sécurité seront établis, tant par la partie syndicale que patronale. Tous les trois mois, lors des réunions de ces comités, des rapports devront être déposés sur le suivi de ces objectifs.

• (1005)

Mme Isabelle Morin: Merci beaucoup.

Je sais qu'il est difficile de le dire publiquement, mais pouvez-vous nous parler d'une faiblesse de VIA Rail en matière de santé et sécurité? Si on ne peut pas avouer ses faiblesses, comment peut-on progresser?

M. Denis Pinsonneault: Notre succès peut être notre plus grande faiblesse et notre plus grand ennemi. Si on se met à relâcher la pédale parce qu'on a eu du succès dans les dernières années et parce qu'on est bons, on sera notre plus grand ennemi.

Mme Isabelle Morin: Dans votre exposé, vous avez indiqué, tout comme M. Dias, que la plus grande inquiétude par rapport à la santé et la sécurité était le facteur humain. Le CN et le CP ont dit la même chose la semaine dernière. On nous parle beaucoup des nouvelles technologies qui seront implantées et de la façon dont elles nous aideront à améliorer la sécurité. Par contre, on ne nous dit pas quels indicateurs sont établis en ce qui a trait au facteur humain.

Quelles sont les ressources que vous consacrez précisément pour améliorer la sécurité du point de vue du facteur humain? Un représentant d'Unifor pourrait aussi répondre par la suite.

M. Denis Pinsonneault: Je suis très heureux que vous me donniez l'occasion de répondre à cette question.

L'erreur humaine est la cause principale des accidents, mais cela ne veut pas dire que l'employé est la cause de l'accident. En tant que direction, nous devons fournir à l'employé de la formation, de l'équipement adéquat et faire une bonne évaluation des risques, afin que ce dernier évolue dans un environnement sécuritaire. Oui, l'erreur humaine est la principale cause des accidents, mais ce n'est pas la personne qui l'est nécessairement.

En ce moment, nous implantons de nouvelles technologies pour réduire le nombre d'accidents. De concert avec nos partenaires syndicaux de la TCRC, nous passons beaucoup de temps à déterminer quels facteurs humains permettraient de réduire le nombre d'accidents à bord des trains.

Mme Isabelle Morin: Pouvez-vous nous les mentionner, s'il vous plaît?

M. Denis Pinsonneault: La formation, la capacité des gens à réagir à une information qui manque parfois de clarté, de nouvelles informations qui parviennent en cours de route, une signalisation qui peut être mal interprétée ou mal transmise à des locomotives, la capacité de réagir à un événement qui arrive soudainement en milieu de parcours sont autant de facteurs qui peuvent influencer la bonne conduite d'un train.

Mme Isabelle Morin: Merci.

Monsieur Stevens, voulez-vous ajouter quelque chose à cet égard?

[Traduction]

M. Brian Stevens: Oui, bien sûr.

L'industrie se fie beaucoup trop à la technologie, et je le dis souvent, la technologie n'a pas fait ses preuves. Comme exemple, je vous citerai le train au charbon qui va de Sparwood en Colombie-Britannique jusqu'à la côte et retour.

Nous inspectons la sécurité de ce train à divers endroits. Le CP a réussi à convaincre Transports Canada de l'exempter de plusieurs règles d'inspection de sécurité et de la règle sur l'essai n° 1 des freins à air parce que selon le CP, nous avons cette technologie. Un essai a été effectué à six mois, et la technologie s'est avérée efficace à 83 %. Avec des inspecteurs sur le terrain, nous avons une efficacité de 100 %. L'exemption énonçait que cela assurerait la sécurité des chemins de fer et que cela servirait aussi l'intérêt du public.

L'efficacité est passée de 100 % quand nos mécaniciens effectuaient la maintenance et l'inspection de la sécurité à 83 %. Ce système est en place depuis 18 mois, et il est évident que l'efficacité a diminué. Elle a diminué de 83 % à presque 60 %. Mais nos mécaniciens se rendent encore sur le terrain.

On se fie aussi beaucoup trop aux détecteurs de défaut de roue, les DDR, les détecteurs de boîtes chaudes et les détecteurs de roue froide, qui sont des outils qui doivent aider nos mécaniciens, et non les remplacer.

Le CN a installé des systèmes de détection en voie à peu près tous les 12 à 15 milles. Le CP les a placés entre 15 et 20, et ils disent que c'est la meilleure chose au monde. Nous avons encore des pannes de palier, de jantes fissurées, de pièces traînantes, et ces défaillances seraient dépistées au cours d'une inspection de sécurité à un endroit ou un autre. Mais on a éliminé la plupart d'entre elles. C'est pourquoi nous vous disons qu'il faudrait effectuer une inspection de maintenance de sécurité au moins tous les 1 600 kilomètres, comme ça nous saurions que ces wagons se déplacent en toute sécurité d'un endroit à un autre.

On se fie beaucoup trop à la technologie, et je crains que cela ne fasse qu'augmenter. Les chemins de fer disent qu'ils ne vont pas réparer des wagons qui ne leur appartiennent pas. Ils tirent leurs profits en déplaçant des wagons et non en les réparant, et c'est la mentalité qui dirige cette technologie.

• (1010)

Le président: Monsieur Komarnicki, vous avez cinq minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci, monsieur le président.

Un témoin nous a parlé des systèmes de gestion de sécurité, les SGS. Il est évident qu'il y a des règlements, nous savons que c'est important et que les systèmes de gestion de sécurité s'ajoutent à ces règlements. Quelqu'un a affirmé que dans bien des cas, les systèmes de gestion de sécurité n'ont pas encore atteint leur maturité. Je sais que quand on regarde VIA Rail, le CN, le CP ou peut-être de plus grandes sociétés, leurs systèmes de gestion de sécurité se trouvent peut-être à un stade différent.

Les systèmes de gestion de sécurité suivent-ils un processus de maturation? À quoi ressemblerait-il, et quelles disparités devrions-nous examiner entre les différentes sociétés de chemins de fer?

Qui pourrait me répondre? Peut-être vous, monsieur Fleming.

M. Mark Fleming: Je pense qu'il est vrai que l'approche des organismes face au système de gestion de sécurité se développe avec le temps. Quand vous passez d'un régime normatif à un système de gestion de sécurité axé sur les objectifs, la transition est toujours difficile.

Si l'on parle de maturité, en 2000 j'ai conçu quelque chose appelé le modèle de maturité de la culture de la sécurité, qui décrivait ce processus. On l'a utilisé dans le cadre de l'examen précédent de la Loi sur les chemins de fer. Pour que votre système de gestion de sécurité soit efficace, il faut qu'il soit soutenu par une culture de sécurité mûre. À mesure que ce processus évolue, alors votre système de gestion de sécurité devient plus efficace.

Au bas de l'échelle d'une culture de la sécurité se trouve ce que nous appelons une culture pathologique où les organismes ne se soucient pas de la sécurité. Ils se concentrent sur les moyens de contourner les règles et de ne pas les respecter et bien évidemment, cette culture n'est pas bonne pour la sécurité. Plus on remonte l'échelle, plus les organismes vivent dans leurs systèmes et dépassent les exigences et les règles, qui deviennent alors très efficaces et sécuritaires. Il est important de comprendre qu'en réalité, la maturité de la culture soutient l'efficacité des systèmes de gestion de sécurité.

Il arrive souvent que vous ayez deux entreprises qui, sur papier, ont le même système de gestion mais qui produisent des résultats très différents, et c'est à cause de la faiblesse de leur culture de soutien. La maturité de la culture est plus importante que la maturité de la documentation du système.

M. Ed Komarnicki: D'accord. Je suppose que ces choses diffèrent en fonction de là où nous nous trouvons sur ce...

M. Mark Fleming: Continuum, oui.

M. Ed Komarnicki: ... continuum.

L'autre chose dont je tiens compte est le fait qu'un système de gestion de sécurité doit être adopté par les employeurs et les employés, par la direction, par toute l'organisation. Je sais qu'il faut se préoccuper de certaines choses, comme une certaine façon de penser à ce propos. Bon nombre d'entre nous n'aiment pas le changement, même s'il est bon. Nous faisons les choses d'une certaine façon et nous voulons continuer à les faire ainsi.

Vous avez dit que surveiller le rendement et examiner les tendances et les évaluations des risques, c'est une chose. Mais en réalité, passer à la prochaine étape et agir pour améliorer les choses, est-ce que les gens résistent à cela, et comment affaiblir cette résistance à un changement qui apporterait une amélioration?

M. Brian Stevens: Si vous me permettez, l'évaluation du risque est axée sur le risque et non sur le danger. Donc dans le milieu de travail, l'amélioration dont parlait M. Fleming sous-entendait un examen visant à éliminer le danger au lieu de simplement continuer à trouver des moyens d'atténuer le risque sans jamais l'éliminer complètement.

Les gens qui se consacrent au SGS le défendent très bien. Ils y croient et ils sont convaincus qu'ils savent très bien concevoir ce système. Comme le disait M. Fleming, quoi que présentent les documents, c'est l'organisme qui est important. Alors il faut...

• (1015)

M. Ed Komarnicki: Est-ce que vous nous dites qu'il y a une résistance? Comment abordez-vous la résistance aux changements qui apportent des améliorations?

Monsieur le professeur.

M. Mark Fleming: Différents groupes résistent pour différentes raisons. On peut appliquer un certain nombre de stratégies. En général, nous cherchons à faire participer les gens au processus. Ils adopteront plus volontiers le processus de changement. Si cela ne réussit pas, alors vous pourrez utiliser des contrôles externes. Si un organisme n'adopte pas un processus, alors vous pouvez utiliser la réglementation pour dire: « Vous devez faire quelque chose. » Parfois vous pouvez le présenter avec la carotte ou le bâton. Si vous faites participer les gens à la conception du processus, ils le respecteront et l'adopteront plus facilement. Sinon, au niveau de la réglementation, vous utiliseriez ce processus pour les persuader.

Mon cadre de travail — en traitant avec les gestionnaires, et non avec les employés de première ligne — c'est que si la personne ne change pas, on change la personne. Soit vous vous débarrassez de la personne, soit vous la faites changer.

M. Ed Komarnicki: Je remarque qu'on utilise des enregistreurs auditifs et vidéo. Peut-être que vous menez un projet pilote à ce sujet. Je sais que certaines personnes n'acceptent pas les raisons pour lesquelles on les utilise parce qu'ils menacent la vie privée des employés ou qu'on les utilise à des fins punitives, mais en réalité, la sécurité l'emporte sur toutes ces objections. Il faut trouver un moyen de régler la question de la protection de la vie privée et celle des mesures punitives et utiliser ces appareils aux fins pour lesquels on doit les utiliser, même s'ils menacent la vie privée des employés.

La Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports prévoit qu'on ne les utilise qu'à des fins d'enquête sur des accidents. Il doit y avoir un moyen de régler ce problème.

Le président: Merci beaucoup.

Passons à M. Watson pour cinq minutes.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

M. Fleming a parlé d'un outil précieux qui permet d'étudier la perception des employés sur la sécurité en ajoutant qu'il s'agit d'un outil parmi plusieurs autres qui permet d'évaluer la culture de sécurité.

Je vais poser ma question à VIA. Menez-vous des sondages auprès de vos employés pour savoir à quel point ils se sentent en sécurité dans leur milieu? Avec quelle fréquence le faites-vous?

Mme Jean Tierney: Si vous me permettez, une des choses que nous faisons dans le cadre des règles sur la santé et de la sécurité au travail du Code canadien du travail est de créer un comité national mixte sur la santé et la sécurité qui réunit les hauts directeurs du syndicat et les hauts cadres patronaux.

M. Jeff Watson: Je parlais d'un sondage auprès des membres de la base, et non de ce niveau de la hiérarchie.

Mme Jean Tierney: Oui, tout à fait. Je vais y arriver, si vous me permettez.

En fait, nous en menons deux. L'un traite des enjeux qui concernent nos collègues d'Unifor, et l'autre concerne nos collègues de la CFTC. Denis a mentionné notre conférence annuelle qui a lieu cette semaine.

Nos employés syndiqués aident à rédiger les questions du sondage que nous envoyons aux employés dans tout le pays par l'intermédiaire de comités dans les lieux de travail, donc nous veillons à ce qu'ils y participent activement.

M. Jeff Watson: À quelle fréquence menez-vous ces sondages? Une fois par année?

Mme Jean Tierney: Nous le faisons une fois par année...

M. Jeff Watson: D'accord, très bien.

Mme Jean Tierney: ... et nous examinons les résultats ensemble, tout le monde dans la même salle.

M. Jeff Watson: Monsieur Dias, vous ne représentez pas seulement les employés de VIA mais aussi ceux du CN et du CP.

Est-ce que vos membres du CN et du CP ont déjà reçu un questionnaire de sondage, soit annuel ou autre, pour savoir à quel point ils se sentent en sécurité dans leur milieu de travail?

M. Jerry Dias: Oui. Nous répondons aux sondages annuels, mais nous le faisons aussi chaque jour. Les employés se préoccupent beaucoup de la santé et de la sécurité. Je participe à un programme mixte, mais c'est une chose dont nous discutons chaque jour avec nos délégués syndicaux, avec les cadres de notre syndicat et avec nos membres. Ce n'est pas un enjeu que nous reléguons en second plan. Je pense que VIA et notre syndicat seront tout à fait d'accord avec moi que la santé et la sécurité sont des préoccupations profondes et que nous consacrons énormément de temps à nous en occuper.

M. Jeff Watson: Vous représentez des syndiqués tant du service ferroviaire de voyageurs que du service ferroviaire de marchandises.

M. Jerry Dias: C'est exact.

M. Jeff Watson: Je souhaiterais revenir à l'outil de mesure M. Fleming, si vous le voulez bien. Il a été utilisé par le comité

consultatif indépendant sur la sécurité ferroviaire en 2007 pour mesurer les progrès dans l'implantation d'une culture de sécurité. À cette époque, sur une échelle allant de 1 à 5 — la cote 1 étant une culture très prescriptive, axée sur l'application et le respect des règles et la cote 5 représentant une culture SGS pleinement fonctionnelle —, la cote 1 avait été donnée au CN, la cote 2 au CP et la cote 4 à VIA Rail. L'autorité de réglementation, Transports Canada, soit dit en passant, avait reçu la cote 3.

D'après votre expérience, quelles sont les différences qui existent entre le service ferroviaire de marchandises où vous êtes présents et VIA Rail? Vous nous ouvrez une fenêtre sur leur culture de sécurité respective, et, si vous pouvez répondre assez brièvement, j'aurai une autre question de suivi.

• (1020)

M. Brian Stevens: D'accord, mais rapidement alors.

À nos yeux, le CN et le CP ont interverti leur place dans le classement. Le CP a reculé à la cote 1. Le CN a avancé à la cote 2. TC se maintient à la cote 3 et VIA Rail mérite la cote 4 et s'améliore.

M. Jeff Watson: Entendu.

Monsieur Fleming, en réponse à une question posée plus tôt, vous avez dit que c'est le leadership qui est, dans une large mesure, le moteur de la culture. Dans le sillage du projet de loi S-4 et de ses règlements d'application à venir, nous aurons une direction d'entreprise qui aura à rendre compte quant à la culture de sécurité et à la nomination de responsables dans ce domaine, ainsi qu'une solide protection des dénonciateurs. Les syndicats sont structurellement engagés en première ligne, dans une action conjointe, à promouvoir une culture de sécurité. Ce sont là des aspects de la situation qui, en et par eux-mêmes, bien qu'ils puissent représenter une reddition de compte, ne sont pas nécessairement le moteur d'une culture de sécurité, si j'ai bien compris votre intervention. Est-ce également vrai? Ce n'est pas dire que nous n'en voulons pas.

M. Mark Fleming: Je crois qu'ils peuvent faciliter les choses, mais le fait d'avoir un dirigeant tenu de rendre compte signifie simplement qu'il y a quelqu'un qui a des comptes à rendre. S'il ne fait pas un très bon travail, les choses ne s'amélioreront pas, mais ne feront qu'empirer.

M. Jeff Watson: Pour ce qui est des travaux de ce comité, si nous examinons d'autres améliorations, les améliorations elles-mêmes ne vont pas nécessairement... Y en a-t-il qui pourraient faciliter davantage l'instauration d'une culture de sécurité? Permettez-moi de poser cette question d'abord.

Laissons-nous entendre qu'il pourrait y avoir certaines limites concrètes à ce que la réglementation et le volet SGS agissent comme moteur de la culture de sécurité et que nous devons absolument comprendre à mesure que nous avançons? Qu'est-ce qui pourrait aider à la faciliter?

M. Mark Fleming: Ce que je recommande aux organismes est qu'ils adoptent une approche systématique de renforcement de la culture de sécurité. C'est un cheminement, pas une destination. L'idée, au fond, est de travailler continuellement à s'améliorer par l'autoréflexion et l'autocritique. Je pense que cela pourrait être facilité au moyen d'un soutien externe et d'un régime de réglementation qui reconnaît les activités de ce genre et les encourage. Il est important, à mon avis, que les organismes sentent qu'on attend d'eux qu'ils travaillent activement à promouvoir une culture de sécurité positive. Les enquêtes ont utiles, mais ce qui est probablement plus important, à mes yeux, sont les changements qui se produisent à cette fin. Qu'avons-nous appris? Que faisons-nous différemment? Je pense que c'est quelque chose...

M. Jeff Watson: La critique extérieure a-t-elle des effets? Si oui, jusqu'où devrait-elle aller? Devrait-elle être le fait du gouvernement? Du public?

M. Mark Fleming: Je pense qu'un apport de l'extérieur est toujours utile. Qu'il s'agisse d'un vérificateur externe ou d'une autorité de réglementation externe, tout cela est utile aux organismes pour ce qui est d'améliorer la sécurité. Cependant, je pense qu'il est tout aussi important d'avoir une autorité de réglementation qui soit bien informée et dotée des ressources nécessaires. Je crois que l'efficacité et l'efficacité de la gestion de la sécurité sont ainsi facilitées. Une autorité de réglementation mal informée n'est pas utile, pour toutes sortes de raisons.

Le président: Merci beaucoup.

Nous approchons la fin de notre réunion, mais il nous reste assez de temps pour une intervention du NPD et une du Parti libéral et deux de ce côté-ci afin d'égaliser le tout. Je me permets de vous avertir que je couperai la parole à chacun après cinq minutes, questions comprises. À vous de bien utiliser le temps qui vous est alloué. Merci.

Monsieur Mai.

[Français]

M. Hoang Mai: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je serai très bref.

Nous avons mentionné que la réglementation est une étape, mais ce que nous devons faire c'est d'examiner certains des facteurs, certains des problèmes, notamment au plan de la technologie. Voilà également quelque chose qui sera utile.

Mais il faut considérer le facteur humain. Deux conducteurs de locomotive, un conducteur de locomotive? Je soulève la question. Mais nous entendons maintenant parler de fatigue des conducteurs de locomotive. Pouvez-vous en dire quelque chose? Dans votre optique, quelle est son importance au plan de la sécurité?

M. Brian Stevens: Il est question ici de gestion de la fatigue, et il y a un groupe de travail qui s'y penche actuellement. Nous étudions l'information provenant de différentes disciplines scientifiques sur la fatigue des équipes. Je pense que ce qui est important c'est d'avoir des horaires établis, par opposition à un système où les membres des équipes sont en disponibilité, donc prêts à reprendre le travail sur demande.

J'ai appris que la CFTC sera ici dans une semaine, et vous pourriez donc obtenir un peu plus d'information sur la gestion de la fatigue. Mais c'est un élément critique de la sécurité ferroviaire.

[Français]

M. Hoang Mai: Est-ce que les représentants de VIA Rail veulent mentionner quelque chose à ce sujet?

M. Denis Pinsonneault: En effet, tous les enjeux relatifs à la fatigue sont importants, non seulement pour ce qui est de la quantité d'heures passées à bord de la locomotive, mais aussi de l'environnement dans lequel travaillent ces employés.

On travaille avec le comités des politiques des TCRC. Nous avons régulièrement des réunions pour examiner ces questions.

Contrairement à d'autres industries, je pense que le problème des horaires de travail à VIA Rail est réglé. Nous en sommes rendus à nous attarder à l'environnement dans lequel travaillent les employés et non plus seulement au nombre d'heures qu'ils travaillent.

• (1025)

[Traduction]

M. Hoang Mai: Je laisserai donc ce qui reste de mon temps de parole à M. Sullivan.

Le président: Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan: Merci.

Je n'ai qu'une seule question. Le CN, le CP, la MMA et Transports Canada ont refusé de rendre publics dans leur intégralité leurs systèmes de gestion de la sécurité en arguant qu'il y va d'un quelconque avantage concurrentiel à garder ces renseignements privés et secrets. Tel n'est pas le cas de VIA Rail. Pouvons-nous alors voir vos systèmes de gestion de la sécurité?

M. Steve Del Bosco: Certainement. Nous ne nous opposons pas à vous les montrer.

M. Mike Sullivan: Merci. Et vous les déposeriez auprès du comité?

M. Steve Del Bosco: Bien sûr.

M. Mike Sullivan: Voilà qui est excellent.

Le président: Il vous reste quelques minutes, si vous voulez.

M. Mike Sullivan: J'aurais une autre question pour VIA Rail, et elle porte sur l'autre recommandation du Bureau de la sécurité des transports à la suite de l'incident de Burlington, à savoir de créer des locomotives survivables. Est-ce que VIA Rail a entrepris de mettre en oeuvre cette recommandation ou est-ce que le gouvernement fédéral vous aide en ce sens?

[Français]

M. Denis Pinsonneault: On étudie présentement cette question. Nos locomotives ont été rénovées grâce à un programme récent. On croit évidemment qu'elles sont très sécuritaires. On est en train de voir comment on pourrait faire en sorte que ces locomotives soient conformes aux recommandations, à la faisabilité de la procédure et décider du moment où on pourrait les mettre en circulation. C'est quelque chose qu'on regarde actuellement très sérieusement. On n'a pas encore pris de décision à ce sujet, mais on regarde cela très sérieusement.

Il faut aussi noter que l'incident du train 92 est arrivé dans un environnement particulier. Je ne suis pas expert dans le domaine. Je ne sais pas à quel point les mesures préconisées par le BST auraient réduit ou minimisé les risques de mortalité, parce que l'accident est arrivé dans un environnement très particulier. On a certainement intérêt à se pencher sur cette question.

[Traduction]

M. Hoang Mai: Monsieur Fleming, vous avez dit que l'autorité de réglementation doit posséder toute l'information afin d'élaborer de bonnes règles et ainsi de suite.

Nous savons par le vérificateur général que Transports Canada ne reçoit pas les évaluations internes de risques effectuées par les compagnies ferroviaires. Est-ce que ces renseignements ne sont pas importants pour comprendre ce qui se passe et établir de meilleures règles?

M. Mark Fleming: Je ne suis pas nécessairement au courant de leurs règles. En fait, ce à quoi je voulais en venir, en particulier quand il est question de culture de sécurité, c'est que l'autorité de réglementation doit avoir, à l'interne, des gens qui ont réellement certaines compétences et certaines connaissances dans le domaine. De plus, si nous estimons que la culture de sécurité et le SGS sont importants, l'autorité de réglementation doit avoir la capacité de traiter de ces questions.

Le président: Bien. Merci beaucoup.

Monsieur McGuinty, vous avez cinq minutes.

M. David McGuinty: Je vous remercie, monsieur le président.

Je voudrais revenir au rapport du vérificateur général et sur la question de la capacité humaine, les problèmes de capacité au sein du ministère. Voici ce que le Vérificateur général avait à dire, et ça contraste fortement avec certaines choses que j'entends.

En premier lieu, le vérificateur général a dit qu'en 2009 Transports Canada estimait avoir besoin de 20 vérificateurs de système pour vérifier chaque chemin de fer une fois tous les trois ans. Le vérificateur général a ensuite dit que le ministère avait 10 inspecteurs qualifiés, désormais avec la charge de travail accrue de la supervision de 39 chemins de fer non fédéral supplémentaires. Il a poursuivi en disant que Transports Canada ne sait pas si les inspecteurs composant son effectif actuel — croyez-le ou non — « possèdent les capacités et les compétences requises » pour accomplir leur travail.

Le vérificateur général a affirmé, et je cite: « Les inspecteurs et les gestionnaires n'ont pas reçu une formation en temps opportun. » Il ajoute que Transports Canada ne peut même pas garantir que les inspecteurs sont objectifs et indépendants, que ceux-ci proviennent pour la plupart de compagnies ferroviaires sous régime fédéral. Qu'est-ce que les Canadiens doivent conclure de ce rapport très dur, très détaillé, sur l'état de la sécurité ferroviaire? VIA Rail, comme je l'ai déjà mentionné — et j'aimerais bien que VIA Rail réagisse à cela — n'a pas fait l'objet d'une seule vérification au cours de trois exercices financiers successifs et transporte pourtant quatre millions de passagers par année.

Je ne suis pas grand admirateur des Républicains américains, mais s'il est une attitude qui nous vient des États-Unis que j'aime bien, c'est « faire confiance mais vérifier ». En bout de ligne, la plupart des Canadiens croient que l'ultime responsabilité de la sécurité ferroviaire appartient au gouvernement fédéral, et ne repose pas sur un partenariat entre réglementateur et réglementé, matérialisé dans les SGS, pas sur l'entreprise réglementée, pas sur VIA Rail, ni sur le CN, ni sur le CP, ni sur aucune autre compagnie de chemin de fer. Je pense que la plupart des Canadiens croient que c'est au gouvernement du Canada qu'il incombe de réglementer les chemins de fer et d'assurer la sécurité ferroviaire.

Qu'est-ce que les Canadiens doivent retenir de ce rapport circonstancié, objectif, indépendant?

Peut-être pouvons-nous commencer par VIA Rail.

● (1030)

M. Denis Pinsonneault: Nous avons pris tout cela très au sérieux. Nous accueillons sans réticence toutes les inspections qui sont faites en plus des vérifications menées par Transports Canada. Il y en a d'ailleurs une en cours en ce moment et, comme cela a été dit plus tôt, nous croyons que l'inspection, la vérification et la participation de tous les employés sont pour nous le facteur clé du succès, en plus de tout ce qui se fait par l'autorité de réglementation.

Je ne sais pas si j'ai répondu à vos questions sur la capacité de...

M. David McGuinty: Diriez-vous, monsieur Pinsonneault, que, dans la structure du SGS, c'est un partenariat entre deux groupes, l'entreprise réglementée et l'autorité de réglementation? C'est bien un partenariat.

N'êtes-vous pas préoccupé par le fait que votre partenaire ne s'acquitte pas de ses obligations?

M. Denis Pinsonneault: J'ai le sentiment de travailler comme si je devais subir une inspection tous les jours, toutes les semaines.

M. David McGuinty: Mais ce n'est pas le cas.

M. Denis Pinsonneault: Je le sais bien, mais c'est néanmoins comme ça que nous travaillons à VIA Rail: nous n'attendons pas les inspections. Nous travaillons comme si nous pouvions faire l'objet d'une inspection sans préavis chaque semaine, chaque mois.

M. David McGuinty: C'est bon.

Monsieur Dias.

M. Jerry Dias: Écoutez, vous ne nous trouverez pas en désaccord avec vous concernant le rôle du gouvernement en matière de réglementation, d'inspection. Pensez-y. Je vis à Milton, à environ deux milles d'une station gouvernementale d'inspection des camions. Il y a de ces stations d'inspection un peu partout au pays, dans chaque province. Il est impossible de conduire un camion sans passer par une station d'inspection.

Vous ne trouverez pas chicane avec nous concernant la réglementation, le rôle du gouvernement et la volonté du gouvernement d'appliquer les règlements. Alors si vous parlez d'inspections, il n'y a pas de débat, les inspections doivent être faites. La question est de savoir comment nous allons nous assurer qu'elles seront faites.

Il ne fait pas de doute que, dans le secteur ferroviaire, nous consacrons beaucoup de temps aux questions de santé et de sécurité, aux préoccupations de sécurité, mais il doit y avoir des freins et de contrepois dans tout système.

Le président: Merci.

Madame Young, vous avez cinq minutes.

Mme Wai Young: Merci beaucoup.

J'ai trouvé intéressant, évidemment, d'avoir pris connaissance du point de vue des différents organismes. Existe-t-il un fonds pour la sécurité réservé au réseau ferroviaire, auquel les communautés contribuent? Si elles font des aménagements qui empiètent sur les rails, et ainsi de suite, tous doivent s'organiser et financer leur part des choses. Ou est-ce trop utopiste de penser ainsi parce que ça ne se réalisera jamais?

Il me semble qu'il y a de grandes initiatives, certaines très distinctes, qui se produisent; comme on peut le constater dans vos graphiques, il y a eu une amélioration sur le plan de la sécurité, ce qui est une excellente chose. Toutefois, il semble y avoir un certain nombre de lacunes que vous avez fait ressortir aujourd'hui, et je vous en remercie grandement. J'encourage vivement chacun d'entre vous de retourner à la planche à dessin et de nous présenter... parce que nous prenons cette étude très au sérieux. Nous voulons voir des résultats, des propositions et de solides recommandations, susceptibles d'être mises en oeuvre. Alors, je vous en prie, retournez à vos travaux — car il y a toujours ici des contraintes de temps — et présentez-nous quelque chose par écrit pour que nous puissions examiner de façon plus approfondie et développer certaines des idées que vous avez exprimées aujourd'hui.

Il semble y avoir un réel écart entre les propriétaires des wagons et les gens qui ont soulevé certains problèmes, comme MM. Dias et Stevens l'ont tous deux dit. Les inspections se produisent, mais elles n'ont pas de suivi, ou alors que tel ou tel, parce qu'il n'en est pas propriétaire, ne verra pas à la sécurité ou à la réparation de ces wagons. Il semble y avoir un système détendu en place, mais, en définitive, il n'y a personne qui répare ces wagons. Ou il n'y a pas assez d'argent pour les réparer parce qu'ils sont en location. Ou encore un tel est utilisateur du réseau ferroviaire, mais n'en est pas propriétaire. Quant aux traverses et aux rails eux-mêmes, la voie ferrée passe par des communautés qui veulent y avoir accès, et à qui ça sera de le payer?

Les acteurs sont nombreux dans cette industrie. Je dirais, pour élargir le concept de McGuinty, qu'il ne s'agit pas en réalité seulement de chemins de fer et de syndicats. C'est une situation où les communautés et les propriétaires doivent examiner l'ensemble de l'infrastructure afin de déceler où se trouvent les faiblesses et où des améliorations peuvent être apportées. Diriez-vous que c'est juste?

• (1035)

M. Jerry Dias: Permettez-moi de faire un rapprochement. Je viens de participer à un règlement de conflit de travail dans le port de Vancouver, où on trouve 180 propriétaires, 1 200 ou 1 300 camionneurs non syndiqués, 350 camionneurs syndiqués, le gouvernement provincial, le gouvernement fédéral et l'administration du port de Vancouver. Maintenant, tâchez de trouver une solution.

Tout comme nous le faisons ici, nous avons passé beaucoup de temps à déterminer qui est propriétaire de ceci et de cela, qui est responsable de quoi. Si vous cherchez vraiment à résoudre les nombreux problèmes, il faut garder présent à l'esprit combien les choses ont changé depuis 20 ans. Vous passez beaucoup de temps à parler des communautés, comme il se doit d'ailleurs, mais vous devez également comprendre qu'à la suite de la déréglementation et de la privatisation, bon nombre des lignes de chemin de fer qui contournaient les communautés ont été supprimées par le truchement de contractions, laissant comme seule option de traverser le centre-ville.

Nous pouvons parler de la façon dont les communautés se construisent autour du chemin de fer, mais en raison d'une évolution qui a amené les chemins de fer qui desservaient le pays à desservir les communautés qui contribuent à leur rentabilité, beaucoup des solutions qui avaient été adoptées ne sont plus en place. Vous devez donc examiner cet aspect également.

Mme Wai Young: J'aurais un dernier commentaire. C'est exactement le point que je voulais faire...

M. Jerry Dias: Je le sais.

Mme Wai Young: ... et c'est exactement ma préoccupation, parce que nous sommes en quelque sorte sur le seuil de... À vrai dire, je suis de Vancouver et je tiens à vous remercier beaucoup d'avoir aidé...

M. Jerry Dias: Pas de problème. J'offre mes services à faible prix.

Mme Wai Young: ... à régler cette grève.

Le point essentiel est que nous devons regarder la situation dans son ensemble et la régler, parce que je pense que la grève en elle-même a fait comprendre aux Canadiens partout au pays combien est important notre réseau ferroviaire, à quel point il fait partie intégrante de notre économie, de nos foyers et de nos vies et ainsi de suite.

C'est vous les experts. Aidez-nous.

Le président: La dernière tranche de cinq minutes est à vous également, madame Young.

Mme Wai Young: Ah! oui? Excellent. Merci.

J'en vois quelques-uns qui font signe de la main et je laisserai donc la parole à ces personnes.

Brian, voulez-vous commencer?

M. Brian Stevens: Juste pour conclure au sujet de la contraction, qui a débuté en 1995-1996 et qui a vu toutes ces lignes de chemin de fer transformées en sentiers pédestres. Ce qui s'est alors produit, c'est que la question de la dénivellation des voies aux intersections est devenue plus sensible parce que nous avons plus de trains traversant des secteurs de haute densité. Cette augmentation était automatique. Puis le problème évolue, au point où les compagnies ferroviaires ne sont pas intéressées à ralentir les trains pour la simple raison que leurs trains qui traversent ces communautés sont de plus en plus longs et la dernière chose qu'elles veulent c'est de soulever un tollé dans ces communautés parce que la caserne de pompiers est d'un côté des rails et l'incendie est de l'autre côté et que les pompiers ne peuvent s'y rendre à cause du passage d'un train long de 10 000 pieds. Tout s'enchevêtre, pour ainsi dire.

Alors, s'il y a eu quelque chose concernant une évaluation des risques... Le point à retenir au sujet des évaluations des risques au Nouveau-Brunswick et ces autres régions est qu'elles auraient probablement dû être faites en 1995 ou à tout le moins en 2005 afin de savoir ce que nous étions sur le point de faire, en tant que pays, à notre infrastructure. Voilà une des tâches de ce comité. Mais pour ce qui est de l'infrastructure, nous ne sommes pas en train de la construire. Nous avons facilité l'instauration d'un système qui permet l'abandon et la destruction de lignes de chemin de fer.

Mme Wai Young: Alors, à vous monsieur Stevens, et à vous tous, j'aimerais lancer le défi de penser un peu au-delà des SGS et à toutes ces autres merveilleuses choses qu'on est en train d'implanter. Je pense qu'il nous faut avoir une vue à plus long terme de la façon dont les changements intervenus depuis 20 ans ont influé sur la sécurité de notre réseau ferroviaire, de son efficacité actuelle et, regardant vers l'avenir, de ce que nous devons construire ou de ce que nous devons faire, en tant que gouvernement — mais aussi en tant que Canadiens. Que devons-nous faire ensemble pour nous assurer de construire un réseau ferroviaire moderne et sécuritaire, propre à répondre à nos besoins et, en même temps, à garantir la sécurité de nos communautés?

J'avais vu une autre main levée. Quelqu'un avait un commentaire...

M. Steve Del Bosco: Nous sommes d'accord avec vous. Je pense que VIA Rail a formulé sa propre vision de ce qu'elle souhaite être dans 10 ou 15 ans. Il ne fait aucun doute que l'infrastructure entre dans cette vision. Pour la réaliser, non seulement faut-il s'assurer d'une exploitation sécuritaire, mais encore faut-il que les Canadiens en deviennent des usagers. Mais la sécurité est toujours l'enjeu suprême, même dans cette vision lointaine. Nous ne pouvons pas la formuler isolément. Il nous faut l'apport des communautés et d'autres organismes pour faire en sorte que les normes de sécurité y soient intégrées et, en même temps, qu'elles nous permettent d'exploiter de façon concurrentielle un service ferroviaire, qu'il soit de voyageurs ou de marchandises, et de faire notre travail.

• (1040)

Mme Wai Young: Merci.

J'aurais juste une dernière question. Étant donné les complexités, dont nous venons de parler, quant à l'état des réseaux ferroviaires, les complexités entourant non seulement les petits systèmes, un SGS, mais également la sécurité ferroviaire dans l'ensemble du Canada, existe-t-il actuellement des systèmes, quelque organisation ou conférence nationale à laquelle vous-mêmes et toutes les autres parties prenantes peuvent s'adresser pour résoudre ce problème? Le gouvernement fédéral pourrait-il faire plus pour faciliter la tenue de discussions sur une vision à plus long terme et pour regrouper tous les intervenants en vue de résoudre le problème de manière à nous doter d'un système moderne et efficace?

Mme Jean Tierney: Je pense que l'occasion est propice pour ce genre de chose. Je pense que nous devrions aussi faire des démarches du côté du système d'éducation afin de faire enseigner la sécurité ferroviaire à un très jeune âge et de la renforcer. Vous savez que la plupart des écoles secondaires ont des programmes de bénévolat communautaire. Nous pensons qu'un programme de sensibilisation à la sécurité ferroviaire serait accepté, un bénévolat du genre Opération Gareautrain. Quand mes enfants sont à l'extérieur, je ne sais pas trop ce qu'ils font; je préférerais savoir qu'ils s'occupent de la sensibilisation à la sécurité.

Mme Wai Young: Alors, si j'ai bien compris ce que vous dites, madame Tierney, il n'y a pas actuellement en place un organisme ou un groupe au sein duquel vous vous réunissez pour discuter de ces questions plus vastes?

Mme Jean Tierney: À l'Association des chemins de fer du Canada... cependant je ne sais pas si elle a l'influence dont vous parlez. Je pense qu'on peut faire davantage.

Mme Wai Young: Alors, il n'existe pas de fonds de sécurité auquel les communautés ou les syndicats ou les gens pourraient recourir. Je sais qu'il y en a un pour notre programme mondial de la sécurité des navires-citernes, que les transporteurs devaient y verser des cotisations d'assurance, de telle sorte que l'argent est là en cas d'incident. Y a-t-il quelque chose de semblable dans le système ferroviaire?

Mme Jean Tierney: Le seul dont nous sommes au courant est le Programme d'amélioration des passages à niveau de Transports Canada. C'est un moyen pour les compagnies ferroviaires de signaler aux citoyens des diverses communautés que des fonds sont disponibles s'ils souhaitent fermer un passage ou y apporter des améliorations. Mais à part ça...

Mme Wai Young: Ce programme est-il intégré à ceux de la FCM?

Le président: Je m'excuse de vous interrompre, madame Young.

Mme Wai Young: Le temps est-il écoulé?

Le président: Oui, il est écoulé.

Mme Wai Young: Merci.

Le président: Si vous voulez répondre rapidement, madame Tierney, allez-y.

Mme Jean Tierney: J'avais terminé, si cela vous va.

Le président: D'accord.

Mme Wai Young: Pourriez-vous nous dire, pour que ce soit consigné au procès-verbal, si ce programme, ou un autre similaire, est intégré à ceux de la FCM, si elle est au courant du fait qu'elle peut recourir à ce programme?

Mme Jean Tierney: Je ne le sais pas. Mes excuses.

Le président: Nous n'avons jamais assez de temps, mais je tiens néanmoins à remercier tous ceux qui se sont déplacés pour notre réunion d'aujourd'hui et qui ont participé à notre étude. Le comité publiera son rapport à une date pour le moment inconnue. Votre apport nous a été très précieux.

Merci beaucoup.

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>