



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 007 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 11 décembre 2007

—
Président

M. Mervin Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

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

Le mardi 11 décembre 2007

• (0910)

[Traduction]

Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci. Bonjour, tout le monde.

Je vous souhaite la bienvenue à la 7^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Nous examinons aujourd'hui la sécurité ferroviaire au Canada. Comme nous le savons tous, c'est une question que nous étudions depuis un certain temps.

Nos témoins aujourd'hui représentent le ministère des Transports. Il s'agit de M. Marc Grégoire, sous-ministre adjoint responsable de la sécurité et de la sûreté, et de M. Luc Bourdon, directeur général de la Sécurité ferroviaire.

Nous demanderons à nos témoins de présenter un exposé préliminaire. Je sais qu'il ne sera pas long. Ensuite, les membres du comité auront plusieurs questions à leur poser. Vers la fin de la réunion, une fois que nous aurons entendu l'exposé et que vous aurez tous posé vos questions, nous discuterons brièvement de notre projet de rapport et mettrons la dernière main à l'ordre du jour de la réunion de jeudi matin.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins. Si vous avez un exposé, veuillez le présenter.

M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): C'est avec plaisir que je suis ici aujourd'hui pour répondre aux questions ou aux préoccupations du comité concernant la sécurité ferroviaire au Canada. Je suis accompagné de M. Luc Bourdon, directeur général de la Sécurité ferroviaire.

Vous vous rappelez peut-être que lors de ma comparution en mai 2007, j'avais décrit globalement ce qui est à la base de la sécurité ferroviaire au Canada. C'était fin mai, je crois. Je suis bien sûr disposé à revenir sur n'importe lequel des aspects que j'ai déjà couverts.

J'avais cependant l'intention, pour aujourd'hui, de concentrer mes observations sur ce qui s'est passé depuis ma dernière comparution. C'est la raison pour laquelle mon exposé sera court. Je vous ferai également part des prochaines étapes que nous nous proposons d'entreprendre.

[Français]

Comme vous le savez sans doute, en décembre 2006, le gouvernement a annoncé l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Cet examen vise à améliorer la sécurité ferroviaire au Canada et à promouvoir davantage la culture de la sécurité au sein de l'industrie ferroviaire, tout en conservant et en renforçant le rôle vital de cette dernière dans l'économie canadienne.

[Traduction]

Cet examen a été réalisé par un comité consultatif indépendant composé de quatre membres. Le comité a consulté un large éventail d'intervenants, notamment le public, les compagnies de chemin de fer et les associations de l'industrie, des employés des chemins de fer et leurs syndicats, des clients des chemins de fer, les provinces et les territoires, les municipalités, les groupes autochtones et environnementaux, ainsi que Transports Canada et d'autres ministères et organismes fédéraux.

Des efforts ont été aussi déployés pour fournir aux intéressés de nombreux moyens de formuler des commentaires, dont un site Web qui a été mis à la disposition du public.

[Français]

Je prévois que le rapport du comité consultatif sera prêt à être diffusé publiquement au début de l'année 2008, probablement en février 2008, pour être plus précis.

Dans l'intervalle, nous poursuivons notre travail auprès des compagnies de chemin de fer afin de détecter et de corriger rapidement les risques pour la sécurité ferroviaire grâce à nos programmes dynamiques d'inspection et de vérification.

[Traduction]

J'aimerais mentionner que nous avons eu un certain succès en 2007, puisque les déraillements de train en voie principale ont diminué de 9,1 p. 100 entre janvier et octobre, tandis que le nombre total d'accidents a baissé de 4,3 p. 100 dans la même période.

Cette tendance est certainement encourageante, mais nous ne pouvons nous reposer sur nos lauriers quand il s'agit d'assurer la sécurité et la sûreté des Canadiens et de leur réseau de transport.

En parlant de sécurité, je dois mentionner que le ministre a signé un protocole d'entente sur la sécurité avec l'Association des chemins de fer du Canada, aux termes duquel les compagnies ferroviaires membres établiront des plans de sécurité sur une base volontaire.

[Français]

Même si nous prévoyons que cette tendance encourageante se poursuivra en 2008, cela ne se produira certainement pas sans un engagement de la part de l'industrie envers la sécurité.

[Traduction]

Comme je l'ai mentionné à d'autres occasions, les compagnies de chemin de fer doivent prendre les décisions nécessaires afin d'assurer la sécurité des opérations et de se conformer à l'ensemble des règlements, normes et règles du gouvernement fédéral. Je crois qu'en travaillant fort et en prenant l'engagement d'assurer la sécurité, Transports Canada et l'industrie ferroviaire peuvent garantir le maintien de cette tendance positive en matière de sécurité.

Nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le président: Je vous remercie.

Nous commencerons par M. Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Je vous remercie. Merci, messieurs, d'être encore une fois d'être venus au comité.

J'ai une série de questions à poser. Tout d'abord, j'ai comparu devant le comité consultatif l'année dernière. Je crois que c'était l'année dernière, mais c'est peut-être au début de cette année. D'après le mémoire que vous nous avez donné ce matin et votre exposé – vous venez d'ailleurs de le confirmer –, je vois que vous avez comparu également. Vous dites dans votre mémoire « ainsi que Transports Canada et d'autres ministères et organismes fédéraux ». Le comité aimerait avoir une copie des documents que vous avez présentés au comité consultatif pour pouvoir les étudier.

Notre comité a commencé son enquête sur la sécurité ferroviaire en octobre 2006. Le ministre a formé son comité consultatif en décembre. J'espère qu'avant de décider d'une façon définitive de la suite à donner aux recommandations du comité consultatif, le ministre se présentera devant notre comité afin que nous puissions terminer notre rapport et formuler nos commentaires. J'ai également quelques questions précises à vous poser.

Au cours de nos audiences, des témoins nous ont dit que la Loi sur la sécurité ferroviaire n'est pas assez sévère par rapport à la Loi sur l'aéronautique. Au sujet des amendes et d'autres sanctions, les chemins de fer ont dit qu'ils ne croyaient pas que c'était nécessaire. Nous avons entendu parler de normes contradictoires – notamment celles de la Federal Railroad Administration des États-Unis ou FRA – concernant la définition d'accident ou ce qui constitue... je pense que ce n'est pas un déraillement, mais plutôt un accident en fonction des frais qu'il occasionne.

Je voudrais savoir si Transports Canada pense qu'il serait opportun d'élaborer une sorte de « norme internationale », qui s'appliquerait en tout cas aux États-Unis et qui nous permettrait de comparer les statistiques. D'après les témoignages que nous avons entendus, il semble que les chemins de fer peuvent utiliser, à leur convenance, soit la norme FRA soit la norme canadienne pour présenter le tableau le plus favorable.

Dans vos observations antérieures, comme il y a quelques instants, vous avez dit que le nombre d'incidents a baissé. J'aimerais bien connaître les chiffres réels, présentés peut-être sur un graphique ou une grille de tableur. Nous savons que 2005 a été une année de pointe, une très mauvaise année. Lorsque des représentants des chemins de fer ont comparu ici, ils ont dit avec une grande fierté, comme vous l'avez fait tout à l'heure, que les accidents sont en baisse, mais s'ils sont en baisse par rapport à la pire année que nous ayons connue depuis longtemps, ce n'est peut-être pas une chose dont nous puissions être fiers.

C'est très bien d'affirmer que nous avons avancé dans la bonne direction, mais si vous dites qu'ils ont baissé de 4 p. 100... ou plutôt que les accidents ont baissé de 9 p. 100 et les déraillements de 4 p. 100... Je crois que c'est l'inverse. Les déraillements ont baissé de 9 p. 100 et les accidents de 4 p. 100. Quoi qu'il en soit, par rapport à quoi ont-ils baissé? Dans ce cas, il s'agit d'une comparaison entre 2007 et 2006. De combien les chiffres de 2006 avaient-ils baissé par rapport à 2005? On nous a déjà donné des chiffres fondés sur des moyennes de cinq ans. Toutefois, une moyenne de cinq ans comprendrait 2005, année dans laquelle le nombre d'accidents a été anormalement élevé. Si un chiffre sensiblement plus élevé que les autres est inclus dans la moyenne, celle-ci en sera faussée.

J'aimerais connaître vos observations ou vos recommandations quant à la possibilité d'établir un parallèle entre la Loi sur la sécurité

ferroviaire et la Loi sur l'aéronautique et de prévoir des sanctions plus sévères dans la première, sous forme d'amendes, de responsabilité des sociétés... qu'il s'agisse de personnes, du chef de la direction ou du président.

Si j'ai bien compris, la Loi sur l'aéronautique tient certains membres de la direction des compagnies aériennes responsables. Nous n'avons pas l'équivalent dans la Loi sur la sécurité ferroviaire. Que penseriez-vous de dispositions analogues dans cette loi?

Pourrions-nous obtenir à l'avenir des statistiques réelles? Je sais qu'il y a une dizaine d'années, en 1995 ou 1997, lors de l'introduction des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire, les chiffres avaient baissé. Toutefois, je crois savoir que la baisse était attribuable à un changement des méthodes de déclaration plutôt qu'à une diminution réelle du nombre d'accidents par suite de la mise en œuvre des SGS.

● (0915)

J'ai encore une autre question au sujet du nombre d'inspecteurs. Avons-nous 35 compagnies ferroviaires?

Mon temps de parole est déjà écoulé?

Vous essayez de m'embêter.

Des voix: Oh, oh!

M. Don Bell: C'est un sujet qui me tient énormément à cœur, comme vous pouvez le voir.

Je suppose que nous avons 30 à 35 grands chemins de fer au Canada et 25 ou 30 chemins de fer provinciaux. Je pense à BC Rail, par exemple.

Combien d'inspecteurs avons-nous? Je parle non pas des gens qui travaillent à Ottawa, mais plutôt de ceux qui sont sur le terrain et qui peuvent aller enquêter sur ces incidents, qui semblent se produire de plus en plus souvent. Il y a eu un autre déraillement, il y a quelques jours. Nous en avons eu de vraiment sérieux en Colombie-Britannique et bien sûr au lac Wabamum, en Alberta. Certains ont causé des décès et d'autres, des catastrophes environnementales. D'autres encore ont menacé des collectivités. Dans tous les cas, ces incidents ont retardé le transport de marchandises importantes pour l'économie du Canada.

Le rail sert de plus en plus au transport des marchandises dangereuses. On considère que c'est l'un des modes de transport les plus sûrs. Toutefois, s'il y a risque de déraillement ou d'accident – j'admets que le chemin de fer présente probablement moins de risques que le camionnage ou d'autres méthodes de transport des marchandises dangereuses –, il nous incombe d'assurer aux Canadiens que le transport se fait de la façon la plus sûre possible. Dans mon coin, nous avons une usine de chlore et des trains qui passent par là tous les jours.

J'aimerais bien connaître votre point de vue.

● (0920)

Le président: Vous avez huit secondes.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Mais vous pouvez prendre le temps nécessaire.

M. Marc Grégoire: Je répondrai à vos questions dans l'ordre. J'ai pris des notes.

Je veillerai à vous transmettre un exemplaire de l'exposé présenté. A-t-il été traduit?

M. Luc Bourdon (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Il faudra que je vérifie s'il a été traduit.

M. Marc Grégoire: Nous veillerons à vous le transmettre dans les deux langues officielles.

Vous voudriez que les recommandations du comité consultatif soient examinées par votre comité avant que le ministre ne décide des suites à y donner. Je transmettrai cette demande au ministre Cannon. Comme vous le savez, le comité consultatif doit formuler des recommandations. Comme il s'agit d'un groupe d'experts indépendant, nous devons les examiner nous-mêmes et présenter des recommandations au ministre. Je lui transmettrai votre demande.

Pour ce qui est du manque de sévérité de la loi en matière d'amendes et de sanctions, il est vrai que la Loi sur la sécurité ferroviaire ne prévoit pas de sanctions monétaires. Sur ce plan, elle est très différente de la Loi sur l'aéronautique, que vous avez mentionnée, et encore plus de la forme modifiée de cette loi qui en est actuellement à l'étape de la troisième lecture à la Chambre.

Nous aimerions avoir la possibilité d'imposer des amendes, car les poursuites sont rares à comparer aux sanctions financières. De telles sanctions ont été inscrites dans la Loi sur l'aéronautique en 1985. Nous rendons publiques toutes les sanctions imposées aux compagnies aériennes. Ce n'est pas une situation idéale parce que nous aurions préféré que les compagnies se conforment à la loi sans intervention de notre part. Toutefois, nous avons pu constater que c'est un outil très efficace, surtout parce que les amendes peuvent atteindre un niveau assez élevé pour que les compagnies y fassent vraiment attention.

Je ne sais pas quelles recommandations le groupe consultatif formulera, mais le ministère examinera très sérieusement la question des amendes. Nous avons prévu des sanctions financières sensiblement plus élevées dans les modifications de la Loi sur l'aéronautique, et en avons également prévu dans la Loi sur la marine marchande de 2001. Nous allons donc dans la même direction dans le domaine de la navigation maritime. Nous avons récemment promulgué un règlement en vertu de la Loi sur la sûreté du transport maritime. Nous croyons que c'est un outil efficace qu'il vaudrait sûrement la peine d'envisager dans le domaine ferroviaire.

Quant à la définition d'un accident et aux différences par rapport à la norme américaine FRA, ce n'est pas notre loi qui impose la déclaration des accidents. Ce sont plutôt les règles du Bureau de la sécurité des transports. Les compagnies ferroviaires doivent se conformer à la Loi sur le Bureau de la sécurité des transports, qui exige qu'elles déclarent les accidents.

Les méthodes internationales de comparaison des statistiques de sécurité sont très intéressantes. Je me suis posé les mêmes questions que vous au sujet de la difficulté des comparaisons. Nous cherchons certainement des moyens... Toutefois, c'est le Bureau de la sécurité des transports qui se charge de la collecte des données. Il serait donc le premier responsable d'un changement à cet égard.

Vous voulez avoir des données remontant plus loin que 2005. Il est vrai que les chiffres que nous vous avons fournis commencent à la pire année, mais nous avons des graphiques et des statistiques allant au-delà. Nous pouvons les transmettre au comité. Chaque fois que nous présentons un exposé, nous utilisons un graphique... par exemple pour comparer la sécurité des différents modes de transport

dans les dix dernières années. Je crois que j'ai déjà fourni des graphiques de ce genre au comité, mais nous vous trouverons ces données. Vous pourrez constater que les chiffres ont baissé, qu'ils sont remontés en 2005, puis ont baissé à nouveau depuis. Nous vous transmettrons les chiffres exacts.

En ce qui concerne la notion de « gestionnaire supérieur responsable », je n'ai pas de point de vue à exprimer. Je sers mon ministre, à qui je transmettrai vos questions. Il est cependant vrai qu'il y a une différence entre la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur l'aéronautique.

• (0925)

Cette dernière loi introduit le concept de « gestionnaire supérieur responsable » qui est en général la personne qui prend les décisions relatives au budget de l'entreprise. Le plus souvent, il s'agit du chef de la direction.

Pour ce qui est de la baisse des chiffres, nous en avons déjà parlé.

Vous vouliez savoir combien d'inspecteurs nous avons. Nous en avons 101, au total, y compris ceux d'Ottawa. Dans les régions et, plus particulièrement, dans les différents centres de Transports Canada, qui vont de Vancouver à Moncton, nous avons actuellement 86 inspecteurs.

Je crois que j'ai répondu à la plupart de vos questions.

[Français]

Le président: Monsieur Laframboise, vous avez la parole.

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci, monsieur le président.

Je voudrais continuer à parler de vos derniers chiffres sur les inspecteurs. Il ne faut pas se le cacher, le système de gestion de sécurité dans le secteur ferroviaire n'a pas donné les résultats escomptés.

Notre analyse approfondie du domaine aérien nous a sensibilisés au fait qu'il faut vraiment continuer à faire de la supervision et des inspections, afin de s'assurer que les compagnies de chemin de fer font du bon travail. C'est la seule façon d'y arriver.

Vous nous dites qu'il y a présentement 86 inspecteurs en région. Est-ce parce que vous en avez augmenté le nombre dernièrement, ou parce que vous prévoyez en augmenter le nombre?

M. Marc Grégoire: Le nombre est resté stable au cours des dernières années. En fait, j'ai ici un tableau qui remonte à 2002. Le nombre, qui était de 95 au total pour le pays, est passé à 101 aujourd'hui. Ce chiffre n'a pas bougé depuis 2003. C'est stable, il n'y a pas eu de changement.

M. Mario Laframboise: Justement, ne trouvez-vous pas que là est le problème?

M. Marc Grégoire: En fait, il y a eu une augmentation en 2002, si je me souviens bien. On a alors ajouté...

M. Luc Bourdon: On a ajouté deux inspecteurs par région.

M. Marc Grégoire: On a ajouté deux inspecteurs par région. Il y aurait eu une augmentation en 2001 ou 2002, ou même peut-être en 2000. Il n'y a pas eu de changement depuis.

M. Mario Laframboise: Vous parlez du système de gestion de la sécurité. Est-ce seulement pour effectuer un contrôle du système, ou est-ce pour vérifier et voir si les rails sont en bon état? Comment cela fonctionne-t-il? Avez-vous changé votre façon de fonctionner? C'est ce que je veux savoir.

M. Luc Bourdon: Non, le nombre d'inspections n'a pas diminué depuis ce temps. On fonctionne encore avec les deux systèmes en parallèle, parce que le niveau de conformité du système de gestion de la sécurité n'est pas celui qu'on voudrait voir. Par conséquent, nous n'avons pas encore atteint un niveau de confiance qui nous permettrait de réduire un peu les inspections. On continue à inspecter les locomotives, les wagons, les voies, les ponts, comme avant. Cela n'a pas diminué ou presque pas.

M. Mario Laframboise: Qu'est-ce que ça donne dans le cas des voies ferrées? Combien de kilomètres de voies inspectez-vous par année? Avez-vous ces données? Vous avez un rapport.

M. Luc Bourdon: Oui, nous avons un rapport. Cela a augmenté parce qu'en Colombie-Britannique, on a fait l'acquisition d'un véhicule qui nous permet maintenant de réaliser des lectures de la voie, de la géométrie de la voie, ce que nous n'avions pas auparavant. Il s'agit d'un équipement similaire à ce que les chemins de fer possèdent. On en a acheté un premier, ce qui nous permet d'augmenter notre capacité d'inspection et d'avoir des lectures beaucoup plus précises. On prévoit ajouter de ces véhicules dans toutes les autres régions. On peut couvrir beaucoup plus de territoire maintenant, et avoir des données beaucoup plus précises. Cela nous permet d'examiner les lectures obtenues et de les comparer avec celles des chemins de fer pour voir s'il y a une corrélation ou non.

M. Mario Laframboise: Combien avez-vous de véhicules?

M. Luc Bourdon: Nous en avons un, que nous avons acheté l'année dernière.

M. Mario Laframboise: Il se trouve en Colombie-Britannique.

M. Luc Bourdon: Pour l'instant, il est en Colombie-Britannique parce que nous avons jugé que le problème le plus pressant était là.

M. Mario Laframboise: Qu'est-ce que ça donne quand vous comparez les lectures?

M. Luc Bourdon: Quand on compare les deux lectures, on trouve une certaine corrélation. Par contre, on trouve des défauts qui doivent être réparés.

M. Mario Laframboise: Vous auriez donc besoin, comme vous nous le dites, de plus d'un véhicule.

M. Luc Bourdon: En effet, il s'agit d'un essai que nous avons fait dans cette région, et cela semble concluant. Je ne prévois pas qu'on va en acquérir cinq, parce que certaines régions sont plus petites et pourraient en partager une avec une autre région, étant donné que l'inspection est beaucoup plus rapide. Nous prévoyons certainement acquérir au moins deux autres véhicules.

• (0930)

M. Mario Laframboise: Voulez-vous dire que c'est véritablement deux fois plus rapide que...

M. Luc Bourdon: Dans le passé, la plupart des inspections étaient faites à pied. Les gens choisissaient un tronçon de voie, marchaient, l'inspectaient, prenaient des mesures. Maintenant, on a un véhicule.

M. Mario Laframboise: On peut dire que nous passons de l'âge de pierre à...

M. Luc Bourdon: On commence à rejoindre un peu le niveau de la technologie actuelle, ce qui a beaucoup augmenté notre capacité...

M. Mario Laframboise: Quand on considère les accidents, notre confiance dans les systèmes de gestion de la sécurité, les SGS, baisse. Je le répète, dans le cas du transport aérien, l'OACI nous dit qu'il faut continuer à faire des inspections, parce qu'on ne fait pas assez confiance à ce système. D'ailleurs, vous le dites vous-même.

M. Luc Bourdon: En effet. On n'a jamais prévu abandonner les inspections dans notre implantation du SGS. Ultimement, on veut obtenir un profil de conformité pour chacun des chemins de fer. On veut connaître leur profil de conformité et savoir comment leur système de gestion de la sécurité fonctionne. Si le profil d'un chemin de fer est bon, si le nombre d'accidents qui s'y produisent est très bas, si tout est parfait chaque fois qu'on fait des vérifications et si le système de gestion de la sécurité est conforme, les inspections seront moins nombreuses. On se concentrera alors sur les chemins de fer qui ont plus de problèmes. Pour ceux-là, il faut vraiment retourner à la base, qui est l'inspection.

M. Mario Laframboise: Vous dites que le nombre d'inspecteurs n'a pas changé depuis 2001. Vous en faudrait-il plus?

M. Luc Bourdon: Je n'ai pas encore vu le rapport, mais je présume que la revue de la loi contiendra différentes suggestions pour nous. C'est peut-être ainsi qu'on nous recommandera d'embaucher du personnel supplémentaire.

Comme je n'ai pas vu le rapport, je ne peux pas vous dire si ce sera le cas.

M. Mario Laframboise: Avec le système de gestion de la sécurité, analysez-vous le budget des réparations de chacune des entreprises? Allez-vous aussi loin que cela?

M. Luc Bourdon: Présentement, ce n'est pas une obligation du système de gestion de la sécurité.

Par contre, nous rencontrerons le CP lors de la troisième semaine de janvier. Il va nous présenter son plan pour l'année 2008. Tous les ans, il nous montre tout son investissement en capital. Il nous montre les divisions complètes, presque subdivision par subdivision, pour nous dire combien de rails et de dormants il changera et où il mettra du nouveau rail soudé. D'ailleurs, le CN fait la même chose.

Éventuellement, dans le cadre du système de gestion de la sécurité, on pourrait peut-être demander que les chemins de fer nous fournissent cette information d'emblée au début de chaque année. Présentement, les grosses compagnies de chemin de fer nous la donnent. Au début de chaque année, on le sait. Par exemple, le CN, l'année passée, investissait 1,5 milliards de dollars dans des infrastructures.

M. Mario Laframboise: D'accord.

N'avez-vous aucune possibilité de faire des recommandations et de dire que vous auriez besoin de quelque chose? Le système est-il assez performant pour cela?

M. Luc Bourdon: Les seuls pouvoirs que nous avons se trouvent à l'article 31 de la loi. Si, par exemple, on trouvait qu'un tronçon de voie censé permettre de rouler à 60 m/h ne répond pas aux normes, on émettrait un ordre de marche au ralenti afin que les trains roulent à 35 m/h ou 40 m/h sur ce tronçon.

M. Mario Laframboise: C'est le seul pouvoir que vous avez.

M. Luc Bourdon: C'est le pouvoir que nous avons. Si le chemin de fer décidait de ne pas investir et de rouler à 40 m/h, cette voie serait alors conforme à nos normes. Cela ne nous poserait pas de problème, mais les trains ne pourraient pas y rouler à 60 m/h.

[Traduction]

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président.

En 2003, les États-Unis ont imposé au Canada de passer les wagons de chemin de fer aux rayons gamma à l'aide d'appareils VACIS. L'un de ces appareils a été installé à Windsor. Il y en a aussi ailleurs.

Quel est le pourcentage des wagons qui sont ainsi inspectés avant d'entrer aux États-Unis?

M. Marc Grégoire: 100 p. 100.

M. Brian Masse: C'est donc 100 p. 100.

Je m'intéresse au fonctionnement de ce système. Depuis 2003, à combien de saisies a-t-il donné lieu, qu'il s'agisse de contrebande, de menaces telles que des bombes ou des armes à feu, ou encore de véhicules et d'autres articles illicites?

M. Marc Grégoire: À ma connaissance, il n'y a pas eu d'incidents liés à la sécurité. Des incidents concernant les douanes se sont peut-être produits, mais je ne suis pas au courant de ces cas.

M. Brian Masse: Nous n'avons donc pas de rapport annuel concernant les wagons passés aux rayons X. Personne à Transports Canada ne suit cette affaire?

M. Marc Grégoire: Non, personne ne le fait à Transports Canada.

M. Brian Masse: Qui alors? Si, par exemple, une inspection VACIS...

M. Marc Grégoire: Dans ce cas, ce serait les douanes américaines. Tout cela relève du département de la Sécurité intérieure des États-Unis. Même si ces installations se trouvent au Canada, elles sont exploitées par les douanes américaines.

• (0935)

M. Brian Masse: Vraiment? Supposons qu'on trouve des marchandises illicites ou une bombe dans un wagon qui est passé aux rayons X au Canada, à plusieurs kilomètres de la frontière. Le laisserons-nous continuer à rouler dans des secteurs habités jusqu'à ce qu'il atteigne la frontière avant de prendre des mesures quelconques?

M. Marc Grégoire: Non. Si une bombe est découverte, les douanes américaines nous en informeraient immédiatement. Les renseignements seraient probablement transmis aux douanes canadiennes par l'intermédiaire de l'Agence des services frontaliers du Canada, mais la GRC interviendrait immédiatement. S'il y avait une bombe dans un wagon, il est évident que le convoi serait arrêté et que la bombe serait désamorcée.

M. Brian Masse: Très bien.

Combien de nos wagons vont aux États-Unis?

M. Luc Bourdon: Les stocks canadiens comptent environ 97 000 wagons. Pour l'ensemble de l'Amérique du Nord, il y en a 1,2 million. Dans une journée donnée, il y a un mouvement constant. Il serait donc très difficile d'établir...

Je serais bien en peine de vous donner un chiffre tout de suite, mais nous pouvons vous transmettre ce renseignement plus tard.

M. Brian Masse: Oui, j'aimerais bien connaître ce chiffre. Nous nous occupons, dans un autre comité, de véhicules et d'autres biens volés qui passent par nos ports. Il semble que les chemins de fer servent souvent au transport de ces biens. Je suis donc curieux de connaître les chiffres.

Vous avez dit une chose que je ne savais pas : ce sont des représentants des douanes américaines qui font fonctionner le système VACIS. Pouvez-vous le confirmer?

M. Marc Grégoire: Cela se fait dans le cadre d'une entente entre les douanes américaines et canadiennes. Je n'en connais pas du tout les détails. Vous devriez en parler soit aux douanes américaines soit à l'ASFC.

M. Brian Masse: Je pose ces questions parce qu'il y a eu beaucoup de discussions, aux États-Unis par exemple, au sujet du transport du chlore et d'autres marchandises dangereuses. Nous avons le corridor de Windsor qui sert également à ce transport. Je me demande si...

Je suis vraiment surpris que votre ministère ne dispose pas de renseignements sur les résultats des inspections. Il y a plusieurs kilomètres de voies et un tunnel à franchir avant d'arriver aux États-Unis. S'il y avait des problèmes de sécurité...

Je pensais qu'il y aurait peut-être des rapports globaux à ce sujet.

M. Marc Grégoire: Je suis là depuis la mise en service des appareils VACIS. À ma connaissance, il n'y a jamais eu de problèmes de sécurité. Aucun.

M. Brian Masse: C'est très bien.

Dans notre région – mais je suis également curieux de savoir ce qui se passe ailleurs –, je sais qu'il a fallu se battre longtemps pour avoir accès à des cours de triage pour la formation des secouristes, qui appartiennent notamment aux services municipaux d'incendie et de sauvetage. Quelques ententes ont été signées au sujet d'exercices de formation et ainsi de suite.

Que se passe-t-il dans l'ensemble du pays pour ce qui est de l'accès des secouristes municipaux et autres dans le cadre d'exercices planifiés d'avance? Comme ce sont des propriétés privées, des autorisations sont nécessaires.

M. Luc Bourdon: Jusqu'ici, tout s'est très bien passé. Nous avons fait un exercice à Cobourg, il y a environ un mois et demi.

La collaboration est très bonne en général. Les municipalités sont très heureuses de coopérer. D'après ce que nous savons des réactions des pompiers et des secouristes, ils sont très heureux de participer parce qu'ils peuvent apprendre beaucoup de ces exercices.

Par conséquent, les choses vont bien jusqu'ici.

M. Brian Masse: Y a-t-il un budget ou un fonds spécial d'aide aux municipalités pour ce genre de formation? De toute évidence, cela leur occasionne des dépenses pour le temps des employés, le matériel, les services, etc.

M. Luc Bourdon: Ordinairement, oui.

M. Brian Masse: Votre ministère offre-t-il certaines ressources?

M. Luc Bourdon: Pendant que Direction 2006 était en vigueur, nous avons participé à quelques simulations d'accidents et de déraillements. Les chemins de fer fournissaient le matériel et les voies, et les municipalités payaient le temps des pompiers secouristes. Ordinairement, une entente de partage des coûts était en place.

M. Brian Masse: Ce programme est-il reconduit? Aiderez-vous encore les municipalités à organiser de la formation pour les secouristes dans les prochaines années?

Je m'inquiète à cause des contraintes budgétaires qu'affrontent les municipalités. Les recettes des impôts fonciers ne constituent pas la meilleure source de financement pour payer le personnel, les heures supplémentaires, la formation, etc.

M. Luc Bourdon: Je ne peux pas parler du financement. Je peux cependant vous dire que nous avons un nouveau programme de promotion, car Direction 2006 n'a été là qu'entre 1996 et 2006. Une partie du programme permet, au moyen d'une approche d'évaluation du risque, de déterminer les secteurs de la collectivité qui ont besoin d'aide en matière de sécurité ferroviaire. Nous essayons ensuite de trouver les meilleurs moyens d'atteindre nos objectifs.

M. Brian Masse: Pouvez-vous nous transmettre plus tard des renseignements sur la disponibilité de fonds dans votre ministère pour financer ce genre de projets de formation?

• (0940)

M. Marc Grégoire: À ma connaissance, nous n'avons pas actuellement de programmes de ce genre.

M. Brian Masse: J'aimerais que vous me le confirmiez.

M. Marc Grégoire: Je peux vous confirmer tout de suite que nous n'avons pas de tels programmes.

M. Brian Masse: D'accord. C'est vraiment dommage. Cela m'inquiète à cause du travail qui a été fait et des contraintes auxquelles les municipalités doivent faire face. De toute évidence, c'est une question très importante, surtout quand il s'agit de produits chimiques et de substances dangereuses.

Ce sont toutes les questions que j'ai à poser pour le moment.

Merci, monsieur le président.

Le président: À vous, monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être venus au comité aujourd'hui.

Je crois qu'on peut dire sans craindre de se tromper que personne ne souhaite que des accidents de chemin de fer se produisent. Toutefois, en lisant ce projet de rapport, j'ai l'impression que la première mesure à prendre pour minimiser ou éliminer les accidents est d'assurer une plus grande responsabilité aussi bien à Transports Canada que parmi les compagnies ferroviaires elles-mêmes. Le projet de rapport parle d'une meilleure réglementation, d'un plus grand nombre d'ordres d'exécution et d'une inspection plus systématique des voies. C'est du moins ce que j'ai cru comprendre.

Ma première question, car j'en ai plusieurs, est la suivante: Y a-t-il eu des changements depuis janvier 2006? Je sais que vous n'avez pas eu l'occasion de voir le rapport, mais avez-vous apporté des changements? Quels ordres d'exécution le gouvernement a-t-il émis, quelles mesures a-t-il prises contre les chemins de fer aux termes de la réglementation?

M. Luc Bourdon: Je peux vous répondre maintenant.

En 2006, nous avons émis au total 50 avis et 26 avis assortis d'ordres. Cette année, nous avons jusqu'ici émis 37 avis et 21 avis assortis d'ordres.

M. Brian Jean: Considérez-vous que ces chiffres se situent dans la moyenne normale?

M. Luc Bourdon: Oui, mais les chiffres ont peut-être été un peu plus élevés que d'habitude en 2006.

M. Brian Jean: Avez-vous des renseignements pour les années précédentes, 2003 par exemple?

M. Luc Bourdon: Nous pouvons vous les transmettre. Nous n'aurons aucune difficulté à les trouver.

M. Brian Jean: J'aimerais bien avoir ces chiffres, peut-être même à partir de 2000.

M. Luc Bourdon: Également en 2006, nous avons intenté trois poursuites, deux contre le CN, qui avait été déclaré coupable deux semaines plus tôt, et une contre ses employés. En 2007, nous avons intenté une poursuite contre le CP.

M. Brian Jean: Je vous serais très reconnaissant de nous transmettre ces chiffres pour les dix dernières années.

J'ai eu l'occasion de parler à quelqu'un qui inspectait encore les voies la nuit dernière. Il m'a expliqué que les accidents ou les incidents se répartissent entre trois grandes catégories: les passages à niveau, les défauts de la voie et les suicides.

Je ne crois pas que nous puissions intervenir utilement en ce qui concerne les suicides, sauf peut-être sur le plan de l'information, mais les passages à niveau et les voies...

J'aimerais parler de la question des voies parce que cette personne semblait croire qu'elles sont à l'origine de la plupart des problèmes. J'ai cru comprendre qu'on utilise deux genres de voitures pour inspecter les voies: une voiture d'inspection radiographique, ou voiture Sperry, et une voiture TEST. Je sais que nous avons des voitures TEST, mais les voitures Sperry... S'agit-il d'une technologie brevetée appartenant à une société indépendante qui offre ces voitures en location?

M. Luc Bourdon: Les voitures d'inspection radiographique sont utilisées par quelques compagnies ferroviaires ayant signé des contrats avec Sperry. Elles permettent de déceler les défauts des rails. L'autre genre, que nous appelons engin TEST, sert essentiellement à mesurer la géométrie de la voie. Ces dernières voitures appartiennent aux chemins de fer. Il y a aussi des entreprises qui les offrent en location, mais le CN et le CP en possèdent quelques-unes.

M. Brian Jean: Y a-t-il une corrélation entre les accidents et les inspections elles-mêmes, ou leur absence?

M. Luc Bourdon: Habituellement, nos inspections révèlent une corrélation en cas d'augmentation du nombre d'accidents liés à la voie.

M. Brian Jean: Les chemins de fer sont-ils obligés par voie réglementaire d'avoir un certain nombre de ces voitures?

M. Luc Bourdon: Non, aucun règlement n'impose aux compagnies ferroviaires d'acheter ce type de matériel. Toutefois, nos règles relatives à la sécurité des voies leur permettent de réduire le nombre d'inspections visuelles si elles utilisent ces voitures qui donnent de meilleurs résultats. Par conséquent, si elles n'en possèdent pas, elles doivent procéder à un plus grand nombre d'inspections visuelles.

M. Brian Jean: Croyez-vous que la voiture d'inspection radiographique et l'engin TEST sont tous deux nécessaires, ou bien l'engin TEST peut-il déceler la plupart des défauts des voies?

M. Luc Bourdon: Ces véhicules donnent sûrement de meilleurs résultats que les inspections visuelles.

M. Brian Jean: Savez-vous combien de ces voitures sont actuellement en service au CN et au CP?

• (0945)

M. Luc Bourdon: Je sais que le CP en a deux. Je crois que le CN en a également deux, mais nous pouvons vous obtenir les chiffres exacts, si vous le souhaitez.

M. Brian Jean: Je vous en serais reconnaissant. J'aimerais également savoir si des petites compagnies en possèdent.

Des enregistreurs de vitesse sont aussi installés sur beaucoup de locomotives, n'est-ce pas?

M. Luc Bourdon: Oui.

M. Brian Jean: Est-ce obligatoire?

M. Luc Bourdon: C'était une recommandation du Bureau de la sécurité des transports. Cela fait actuellement partie de nos règles de sécurité concernant les locomotives.

M. Brian Jean: Ainsi, toutes les locomotives du Canada ont maintenant des enregistreurs de vitesse.

M. Luc Bourdon: Oui, sur les lignes principales.

M. Brian Jean: Y a-t-il des exigences de vitesse dans certains secteurs?

M. Luc Bourdon: Les capteurs mesurent la vitesse. Ils enregistrent tout, sauf la voix.

M. Brian Jean: Vous avez mal compris ma question. Y a-t-il des limites de vitesse particulières? Quand je roule sur la route 63, je suis limité à une vitesse de 100 kilomètres à l'heure. Sur les voies ferrées, y a-t-il des limites de vitesse dans les virages?

M. Luc Bourdon: Oui, absolument. De plus, les conducteurs reçoivent tous les jours des instructions concernant les limites de vitesse qui ont changé sur certains tronçons de voie. Ils sont donc au courant si la limite habituelle de 60 milles à l'heure a été réduite à 30.

M. Brian Jean: Est-il exact de dire que, dans le passé, le dépassement des limites de vitesse jouait un rôle important dans beaucoup d'accidents?

M. Luc Bourdon: Non, je crois que les équipes de train respectent les limites. Les conducteurs risquent d'être renvoyés autrement. Lorsqu'ils arrivent à destination, l'une des premières choses qui est faite est de télécharger les données de l'enregistreur pour vérifier si les limites de vitesse ont été respectées. Par conséquent, les équipes de train respectent les limites. À ma connaissance, cet aspect n'a jamais occasionné des difficultés.

M. Brian Jean: Le temps a également des effets considérables sur les voies. Je crois savoir que les ruptures de joints et de rails et les flambages font partie de la dynamique des voies.

Avec l'utilisation accrue des voitures d'inspection, croyez-vous qu'il sera possible de faire plus d'entretien préventif et de réparation des voies, ou bien en sommes-nous arrivés au point où l'intensification de telles mesures n'aura pas d'effets sur le nombre d'accidents?

M. Luc Bourdon: Je crois que nous avons actuellement de bonnes normes. Les flambages sont de plus en plus rares maintenant que les rails sont soudés et libérés des contraintes. Les ruptures de rails se produisent encore lorsqu'il fait très froid, à -35 ou -40 degrés. Beaucoup de compagnies ferroviaires ont maintenant des instructions spéciales à cet égard. Lorsque la température tombe en deçà d'un certain niveau, elles ordonnent aux conducteurs de réduire la vitesse.

Par conséquent, du point de vue des inspections, la situation actuelle est assez bonne.

M. Brian Jean: Les voitures d'inspection radiographique peuvent-elles déceler les problèmes des rails avant que ceux-ci n'entraînent des ruptures par froid intense?

M. Luc Bourdon: Oui, elles peuvent parfois déceler les fentes et les fissures verticales du champignon. Certains défauts sont cependant très difficiles à déceler. Nous recevons du BST des rapports établissant qu'une rupture de rail a constitué la principale

cause d'un accident, mais qu'il était impossible de déceler le défaut avec les techniques actuelles. Cela peut se produire.

M. Brian Jean: Je crois savoir que les tests sont faits ordinairement sur la base de la charge que doit supporter une voie. Connaissez-vous les règlements internes des compagnies ferroviaires relativement à ces inspections? J'ai cru comprendre que certaines voies sont inspectées tous les trois ou quatre mois. Disposez-vous de ces renseignements internes?

M. Luc Bourdon: Il faudrait que je vérifie la fréquence des inspections pour chacune des compagnies.

M. Brian Jean: Pouvez-vous aussi transmettre ces renseignements au comité?

M. Luc Bourdon: Oui.

M. Brian Jean: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Maloney.

M. John Maloney (Welland, Lib.): Intentez-vous des poursuites par suite d'inspections ayant révélé des problèmes, ou bien le faites-vous seulement en cas de déraillement ou encore en cas d'incident ayant causé des décès ou des dommages environnementaux?

M. Marc Grégoire: Comme je l'ai dit en mai, le nombre des poursuites que nous intentons avec succès est très faible, mais les poursuites peuvent découler de n'importe laquelle des choses que vous avez mentionnées. Il faudrait que je vérifie, mais, d'une façon générale, le procureur général du Canada tentera des poursuites contre une société, sur la recommandation du ministère, si elle a violé une loi ou ne s'est pas conformée à un règlement. Ce n'est pas nécessairement par suite d'un accident ou d'un déraillement. Les poursuites correspondent à une violation de la loi.

M. John Maloney: Y a-t-il un barème d'amendes? Y a-t-il un maximum?

M. Luc Bourdon: Le montant des amendes n'est pas défini d'avance.

M. Marc Grégoire: Non, ce n'est pas défini dans la loi.

M. Luc Bourdon: En vertu de l'article 41 de la Loi sur la sécurité ferroviaire, quiconque viole la loi peut faire l'objet de poursuites. Par conséquent, tout ce que Marc et vous avez mentionné peut motiver des poursuites.

● (0950)

M. John Maloney: Vous avez dit que le nombre d'incidents a sensiblement baissé, mais nous avons l'impression qu'il y a un problème chronique depuis trois ou quatre ans. Je ne dirais pas que les compagnies ferroviaires ne se soucient pas de la sécurité, mais la fréquence et la gravité des incidents permettent de croire que des semonces s'imposent. Je me demande si la définition d'un barème d'amendes peut tenir lieu d'avertissement. Dans des cas extrêmes, on pourrait même envisager de porter des accusations au criminel. Cela s'est-il jamais produit dans le contexte d'un accident ferroviaire?

M. Marc Grégoire: Des accusations au criminel? Non, pas à ma connaissance, mais l'augmentation du taux d'accidents en 2005 a bel et bien constitué un avertissement pour nous. Immédiatement après, nous sommes allés voir la société responsable de la hausse et avons procédé à un très grand nombre d'inspections. Nous avons également fait une vérification du système de gestion de la sécurité, par suite de laquelle nous avons ordonné à la société de modifier son comportement relativement au système.

Ensuite, nous avons pu constater des améliorations sensibles partout dans le réseau. La société a nommé un vice-président responsable de la sécurité et a accordé beaucoup plus d'importance à cette question, d'une façon générale.

Pour ce qui est des poursuites, si la société, après avoir reçu des avertissements et fait l'objet de toutes ces mesures, avait continué à violer la loi, nous aurions sûrement intenté des poursuites.

M. John Maloney: Les employés des compagnies ferroviaires peuvent-ils refuser des affectations s'ils ont des raisons de croire qu'il y a un problème sérieux touchant les voies? Sont-ils protégés s'ils le font?

M. Luc Bourdon: Oui. Cela relève de l'article 128 du Code canadien du travail, que nous appelons le droit de refus. Tout travailleur a le droit de refuser de faire un travail s'il estime être exposé à des conditions dangereuses, peu importe qu'il appartienne à une équipe de train ou qu'il travaille dans un atelier. Même un employé travaillant dans cette salle peut le faire.

M. John Maloney: Y a-t-il des dispositions dans la Loi ou dans une loi connexe qui protège les dénonciateurs? Y a-t-il des dispositions quelconques qui protègent l'emploi d'une personne qui fait état de problèmes?

M. Luc Bourdon: Cela relève actuellement du BST.

M. John Maloney: Qu'est-ce que le BST?

M. Luc Bourdon: C'est le Bureau de la sécurité des transports, que les gens peuvent appeler pour signaler des incidents sans dévoiler leur identité. Habituellement, quand cela se produit, le BST prend contact avec nous pour nous parler de l'appel, sans rien dire de son auteur, et nous décrire les circonstances. D'habitude, nous envoyons quelqu'un enquêter.

M. Marc Grégoire: Il faut dire cependant que le principe même du système de gestion de la sécurité est d'encourager tout le monde, tous les employés d'une société à signaler les problèmes. La société, de son côté, doit établir un système qui décourage les repréailles, pour inciter les travailleurs à parler sans crainte. Cela est très important dans la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité qui doit, en principe, entraîner une augmentation du nombre de rapports reçus sur le matériel défectueux et les risques de sécurité. Il faut que le nombre augmente et que la direction prenne des mesures pour remédier aux défauts.

Si une société prend des mesures de repréailles en congédiant les gens aussitôt qu'ils signalent n'importe quoi, le nombre de rapports d'incidents tombera à zéro.

M. John Maloney: Vous avez dit que vous avez envoyé 50 avis en 2006 et 37 en 2007. Que se passe-t-il quand vous envoyez un avis?

M. Luc Bourdon: Dans un avis, nous demandons ordinairement à la société de nous fournir une réponse ou de remédier à une situation donnée dans un délai prescrit. L'avis ne comporte aucune menace immédiate. Toutefois, lorsque nous envoyons un avis assorti d'un ordre, nous imposons d'habitude des restrictions de fonctionnement. Si une voie est défectueuse, nous exigerons de la société qu'elle réduise immédiatement la vitesse des convois. Si du matériel – locomotives ou voitures – est en mauvais état, nous lui interdirons de l'utiliser avant qu'il ne soit réparé.

Une société peut recevoir un avis, par exemple, si elle n'a pas procédé à une inspection dans une période donnée et si notre propre inspection révèle que la voie est en bon état. Nous demandons alors à la société de produire son rapport dans un certain délai.

Par conséquent, dans un cas, la société dispose d'un certain temps pour obtempérer. Dans l'autre, elle a l'obligation d'agir immédiatement.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci, monsieur le président. Bonjour, messieurs.

Je remarque que vous présentez votre rapport avec une certaine assurance et un certain optimisme. Cela ne reflète pas l'urgence et, surtout, l'importance de la situation. Vous parlez du fait qu'un comité consultatif, dont le rapport sera remis en février 2008, a été mis sur pied. Vous mentionnez également que vous avez comparu devant ce comité. Je n'ai pas eu d'information sur le genre de rapport que vous auriez pu leur remettre. Je ne sais pas si c'est public ou non. Avant que vous répondiez, je voudrais dire que j'ai un peu l'impression que vous êtes actuellement en attente de décision. Je constate qu'un autre comité étudie l'ensemble de la situation. Pour notre part, nous l'étudions au meilleur de notre connaissance.

Un peu plus tôt, vous avez répondu à mon collègue qu'il y avait le même nombre d'inspecteurs. La seule amélioration que j'ai notée est donc que vous avez un véhicule d'inspection en Colombie-Britannique. Pourtant, vous savez que le Canada est un pays assez grand. Le Québec à lui seul est plus grand que la France.

Je n'ai pas l'impression que vous voyez l'urgence d'améliorer la situation. Vous citez de belles statistiques qui indiquent que le nombre d'accidents diminue. C'est facile d'utiliser des statistiques, mais la situation peut dramatiquement changer si, par exemple, un important déraillement se produisait la semaine prochaine. Cela chamboulerait toutes nos statistiques et nos réactions.

Je ne vois rien de rassurant dans la situation dont on discute ce matin. À la lumière de vos informations, je me croise les doigts en attendant les recommandations de notre comité ou de l'autre comité consultatif du gouvernement. Je trouve qu'on prend la vie facilement. J'aimerais connaître vos réactions.

• (0955)

M. Marc Grégoire: Je ne voudrais pas vous donner l'impression qu'on regarde le train passer, si je peux utiliser l'expression. En fait, ce n'est pas du tout le cas. Nous avons une centaine d'inspecteurs, et ceux-ci font leur travail partout dans les régions. Ils font des inspections, donnent des avis et des ordres aux compagnies de chemin de fer. J'ai un peu de difficulté à comprendre de quelle façon vous voudriez qu'on réagisse ici, ce matin.

Compte tenu de l'augmentation du nombre d'accidents observée en 2005, le ministre a décidé l'an dernier d'amorcer une révision complète de la loi. Nous ne pouvons pas faire de recommandations avant d'avoir reçu le rapport du groupe de travail, mais nous allons bientôt obtenir ce document. C'est une question de quelques mois. J'ai un peu de difficulté à voir quel comportement vous attendez de nous.

Les statistiques démontrent que depuis 2005, à la suite des mesures que nous avons prises, des inspections et des opérations éclair que nous avons menées, les accidents ont diminué. Ça démontre que les compagnies de chemin de fer ont pris les choses en main, qu'elles traitent cette question avec beaucoup de sérieux. Nous n'avons réduit ni le nombre d'inspections ni les investissements, et nous n'avons dans aucun cas l'intention de le faire.

Avez-vous des recommandations spéciales à faire?

M. Luc Bourdon: En ce qui concerne le véhicule qu'on a acheté, c'était un projet-pilote. On n'avait jamais utilisé un véhicule comme celui-là. Comme vous le savez, on ne peut pas arriver à un passage à niveau, monter à bord et partir. Il faut d'abord établir des ententes avec les gens des chemins de fer pour qu'ils nous permettent d'utiliser le véhicule. Il fallait donc régler beaucoup de choses, autant sur le plan légal qu'opérationnel. Un fois cette question réglée, on va pouvoir commencer à utiliser le véhicule en question.

On procède au suivi de l'article 32, qui a été soumis au Canadien National. Les gens de l'industrie vont recevoir avant la fin de la semaine une ordonnance ministérielle dans laquelle on leur demandera de refaire au complet le programme de formation des équipages de train. On a demandé aux gens de l'industrie de revoir toutes les règles d'exploitation ferroviaire. C'est terminé. Il s'agit d'un document assez volumineux. On est en train de le réviser afin qu'il soit ensuite approuvé. On est en train de revoir toutes les règles sur les systèmes de freins à air. Elles vont probablement devenir plus sévères. On fait aussi une vérification complète de toutes les voies ferrées du CN ainsi que des signaux du CP. Ce sont toutes des choses qui s'ajoutent à ce qu'on fait d'habitude.

Nous commençons vraiment à examiner nos règles une par une et à déterminer si elles sont adéquates, et nous demandons à l'industrie de les refaire. Donc, nous accomplissons des choses sur le plan réglementaire. Ce n'est peut-être pas visible sur le terrain, mais ça va permettre à Transports Canada d'appliquer de meilleurs outils en matière de conformité.

• (1000)

M. Robert Carrier: Vous parlez du système de gestion de la sécurité, que les entreprises doivent mettre en oeuvre. Cependant, les chemineaux qui ont comparu devant ce comité nous ont dit n'avoir jamais entendu parler d'un tel système dans leur entreprise. Ça nous a démontré que le système ne s'était pas rendu jusqu'aux chemineaux, qu'il était peut-être théorique, limité à l'intérieur d'un bureau. Cette donnée m'inquiète parce que le système en soi est bon, mais il doit être bien vérifié et appliqué par le ministère.

M. Luc Bourdon: Dans le rapport de vérification du CN de 2005, on précisait que l'implication des employés laissait à désirer, particulièrement dans le cas de ce chemin de fer.

M. Robert Carrier: Au Québec, on se souvient du dernier incident, qui est survenu à Montmagny. Un déraillement important a eu lieu dans la ville, qui entoure la voie ferrée. Pendant les réparations qui ont suivi déraillement, la vitesse des trains a été réduite. Le maire, qui est venu témoigner à ce comité, a demandé que cette réduction de la vitesse soit permanente, de façon à rassurer un peu la population.

J'en parle parce que ce n'est pas simplement un incident parmi d'autres. En fait, cette question touche des gens directement. J'ai la certitude que certains d'entre eux ne veulent plus demeurer près de la voie ferrée parce que chacun des passages du train suscite chez eux un état de panique.

Pourriez-vous me dire si Transports Canada a donné suite à la demande voulant que la vitesse des trains soit réduite, de façon à rassurer les gens de Montmagny?

M. Marc Grégoire: À ma connaissance, le ministère n'a pris aucune mesure à l'échelle du pays pour réduire la vitesse de façon permanente dans les villages, les villes ou les grandes agglomérations. La géométrie de la voie et la sécurité aux environs de celle-ci sont en cause.

M. Robert Carrier: Savez-vous au moins si la demande de la ville a été respectée par le CN?

M. Luc Bourdon: De notre côté, nous avons fait le travail d'inspection qu'il fallait faire sur place. La dernière chose que j'ai entendue à ce sujet était qu'on avait dit aux gens de la ville qu'ils devaient s'entendre avec ceux du Canadien National sur la question. Tant que les règles de sécurité de la voie sont respectées, notre régime réglementaire ne nous permet pas de nous interposer en décrétant, par exemple, que la vitesse devrait être de 30 m/h plutôt que de 60 m/h. Il faudrait que je vérifie l'état d'avancement de cette négociation auprès des gens de la région du Québec.

M. Robert Carrier: Pourriez-vous me faire parvenir cette information?

M. Luc Bourdon: Oui.

[Traduction]

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Je vous remercie.

Je voudrais en premier préciser un point. M. Jean vous a parlé de l'état des voies et du nombre d'incidents qui y sont liés. Connaissez-vous le pourcentage exact de déraillements causés par des voies en mauvais état?

M. Luc Bourdon: Le Bureau de la sécurité des transports disposerait de ces renseignements. Nous ne tenons pas ces statistiques à Transports Canada. D'ailleurs, le Bureau n'aurait des chiffres que pour les accidents sur lesquels il a enquêté, ce qui ne représentent pas la totalité des incidents.

M. Ed Fast: Nous faisons un examen de la sécurité ferroviaire. Je suis donc un peu surpris que vous ne disposiez pas de renseignements de ce genre.

M. Luc Bourdon: Nous pouvons demander des renseignements aux chemins de fer. De temps en temps, nous demandons effectivement aux compagnies ferroviaires de nous les fournir.

M. Ed Fast: Si 90 p. 100 de l'ensemble des déraillements sont causés par l'état des voies, nous saurions où concentrer nos efforts.

M. Luc Bourdon: De tout temps, les facteurs humains ont ordinairement constitué la première cause des déraillements, suivis par l'état des voies et le matériel.

M. Ed Fast: Je pense que nous avons besoin de renseignements sûrs à ce sujet.

J'aimerais poursuivre dans la même veine que MM. Laframboise et Carrier, qui ont parlé de toute la question des systèmes de gestion de la sécurité. Je suis moi aussi déçu par le manque de rigueur observé dans la mise en oeuvre de ces systèmes dans le réseau ferroviaire.

Nous avons reçu beaucoup témoignage au sujet, je crois, du projet de loi C-6 concernant la sécurité aérienne. Je crois que tout le monde s'entendait en général pour dire, d'abord, que les systèmes de gestion de la sécurité sont très utiles pour renforcer la sécurité de l'aviation et, ensuite, qu'il donne effectivement les résultats auxquels on s'attendait.

Ainsi, d'après les témoignages reçus par le comité, le nombre d'incidents signalés a augmenté de 400 à 500 p. 100. Contrairement à ce qu'on peut penser, c'est un excellent résultat parce qu'il signifie que plus de travailleurs de première ligne signalent les problèmes avant qu'ils ne se manifestent plutôt que d'attendre un grand accident, tel qu'un déraillement.

Les témoins qui ont comparu pour nous parler de la sécurité ferroviaire ne nous ont pas dit la même chose. J'aimerais savoir pourquoi. Je suis un peu inquiet du fait que la seule protection dont peuvent actuellement bénéficier les dénonciateurs relève du BST. Dans le système de gestion de la sécurité aéronautique, il était clair que les travailleurs de première ligne n'avaient rien à craindre s'ils signalaient des choses liées à des questions de sécurité. Je n'ai rien entendu de pareil dans le cadre de cet examen.

Vous avez peut-être quelque chose à dire à ce sujet.

• (1005)

M. Marc Grégoire: Tout d'abord, ce genre de protection figure non dans l'actuelle Loi sur l'aéronautique, mais plutôt dans les modifications qui y sont apportées. Si la nouvelle loi est promulguée, comme nous l'espérons, cette protection sera assurée dans le domaine de l'aéronautique.

Quoi qu'il en soit, elle est essentielle dans l'esprit des systèmes de gestion de la sécurité. Comme vous l'avez dit, nous souhaitons voir une importante augmentation du nombre de problèmes signalés par les employés. D'une façon générale, là où ces systèmes ont été mis en œuvre avec succès, le moral du personnel s'est beaucoup amélioré, sans compter qu'ils ont abouti à des économies en bout de ligne. Si les problèmes sont signalés avant que les incidents ou les accidents se produisent, de grandes économies peuvent en découler. Beaucoup de compagnies aériennes ont pu le constater.

Dans sa nouvelle forme, la Loi sur l'aéronautique ne renfermera pas de dispositions qui protègent, à proprement parler, les dénonciateurs d'actes répréhensibles. Elle assurera cependant une certaine protection.

Pourquoi n'avons-nous pas la même chose dans le transport ferroviaire? C'est parce que le cadre législatif n'est pas la même. Il n'y a pas de doute que nous aimerions avoir la même chose. Si la Loi sur la sécurité ferroviaire devait faire l'objet d'un examen et d'un débat, nous envisagerions sûrement de telles dispositions, mais elles n'existent pas à l'heure actuelle.

Vous dites que vous avez été déçu parce que certains employés ont déclaré qu'ils ne se sentent pas protégés. C'est vrai. Lors de la première intervention de M. Zed, nous avons parlé des « gestionnaires supérieurs responsables » dans le domaine aéronautique. Ces gestionnaires prennent un engagement et sont tenus responsables aux termes de la réglementation.

Encore une fois, nous n'avons pas la même chose dans le transport ferroviaire. Toutefois, lorsque nous parlons de systèmes de gestion de la sécurité, nous ne devons pas perdre de vue qu'ils impliquent un changement radical de la culture organisationnelle, qui peut prendre des années et des années. Nous en sommes témoins actuellement. Pour les chemins de fer, nous avons mis en œuvre le système de gestion de la sécurité en octobre 2001, si je m'en souviens bien. Cela fait six ans, mais la mise en œuvre n'a pas encore atteint le stade que nous souhaitons.

M. Ed Fast: Vous semblez dire que nous avons besoin d'une structure législative pour que le SGS fonctionne bien. Est-ce exact?

M. Marc Grégoire: Nous avons besoin de renforcer le système et de l'appliquer d'une façon plus rigoureuse. Nous avons déjà parlé de certains des éléments qui seraient utiles.

M. Ed Fast: J'ai parlé à des travailleurs du CN dans mon coin. Ils disent que le moral du personnel est très bas à cause de la culture qui règne dans cette société. Vous avez probablement raison de dire qu'une grande part du problème réside dans l'absence, au sein de nos

compagnies ferroviaires, d'une culture propice au bon fonctionnement d'un SGS.

Les conclusions de notre examen de la sécurité aérienne sont très claires. Les grandes compagnies aériennes du Canada ont commencé à mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité bien avant la mise en place de la structure législative. Ces systèmes fonctionnaient déjà. Ce n'est pas le cas dans les chemins de fer. Je crois que cela figurera dans le rapport final de cet examen. Nous aurons probablement besoin de modifications législatives pour nous assurer que les SGS donnent bien les résultats que nous en attendions.

• (1010)

M. Marc Grégoire: Entre-temps, nous faisons des vérifications des SGS dans les compagnies ferroviaires. Nous avons procédé à une vérification détaillée au CN. Nous avons interrogé des centaines de travailleurs et découvert des défauts que nous avons imposé au CN de corriger. Finalement, il a fallu que le ministre ordonne à la société de nous présenter un plan d'action, ce qu'elle a fait. Nous faisons actuellement un suivi de la mise en œuvre de ce plan.

Pouvons-nous dire aujourd'hui que tous les problèmes sont réglés et que tout est parfait? Je ne le crois pas. Mais nous avons été témoins d'améliorations. Nous espérons qu'elles se poursuivront dans les prochaines années.

Le président: Merci, monsieur Fast.

M. Zed a accepté de partager son temps de parole avec M. Bell.

M. Don Bell: Au sujet de la même question, lorsque nous avons reçu le rapport de vérification, il montrait, si je m'en souviens bien – vous me corrigerez si je me trompe –, qu'environ 50 p. 100 des locomotives et 30 p. 100 du matériel roulant avaient des défauts.

M. Luc Bourdon: Sauf erreur, je crois que c'était environ 27 p. 100 des voitures et 56 p. 100 des locomotives. En tout cas, c'était de cet ordre.

M. Don Bell: Et environ 14 p. 100 des groupes de traction comportaient des erreurs ou manquaient.

Qu'avez-vous fait pour y remédier? Ces chiffres sont plutôt alarmants. J'admets que les échelles variaient.

M. Luc Bourdon: Pour les groupes de traction, le CN a été poursuivi et a plaidé coupable hier. Il y a donc eu des poursuites. C'est ce que nous avons fait.

Pour les locomotives, beaucoup des défaillances étaient assez mineures. Elles étaient classées comme défauts de sécurité ne pouvant pas entraîner des déraillements. Il y avait par exemple une trousse de premiers soins qui ne portaient pas un sceau ou encore un extincteur qui avait été utilisé, mais n'avait pas été rechargé. La vérification a donné lieu à un ordre ministériel en vertu de l'article 32. Nous faisons maintenant le suivi de cet ordre pour nous assurer que le CN s'est occupé de tous les problèmes. Nous faisons essentiellement des vérifications ciblées dans ces domaines, puis encore plus d'inspections pour voir si les instructions sont appliquées.

M. Don Bell: Pourriez-vous nous envoyer un rapport provisoire sur le suivi de la vérification dont nous avons le rapport?

M. Luc Bourdon: Oui.

M. Don Bell: M. Jean a parlé des problèmes relatifs aux passages à niveau, aux voies ferrées et aux suicides. Il a insisté sur les voies ferrées. J'ai cru comprendre qu'il existe différentes normes et que la loi elle-même – je ne sais pas si c'est l'article 10 ou 11 – mentionne des normes d'ingénierie.

M. Luc Bourdon: C'est l'article 11.

M. Don Bell: Les dispositions sont assez vagues. Que pouvons-nous faire pour préciser les normes applicables? Y a-t-il des normes techniques internationales qui ne sont pas appliquées?

M. Luc Bourdon: Il y a les normes ARIMA que nous utilisons.

M. Don Bell: Pourquoi ne sont-elles pas mentionnées dans la loi?

M. Luc Bourdon: C'est l'un des aspects, dont nous parlons dans notre mémoire, auxquels nous espérons remédier. Les normes mentionnées devraient être plus précises. En ce qui nous concerne, l'article 11, dans sa forme actuelle, comporte des lacunes parce qu'il manque de précision.

M. Don Bell: Vous avez parlé tout à l'heure du rapport du comité consultatif. Vous lui avez présenté des recommandations ou des suggestions. De quelle façon croyez-vous que le groupe procédera aux prochaines étapes par rapport au travail que fait notre comité?

M. Marc Grégoire: Le ministre recevra le rapport et le rendra public. Ensuite, nous en discuterons avec lui. Bien entendu, nous examinerons le rapport. Vous voudrez peut-être formuler vos propres recommandations. Pour chacune des recommandations du rapport, le ministère donnera au ministre son avis sur l'opportunité d'y donner suite. Nécessitera-t-elle des modifications législatives? Imposera-t-elle d'affecter des fonds et de faire des investissements? Faudrait-il, pour la mettre en œuvre, changer des procédures, des lignes de conduite, l'organisation de certains programmes? Nous les examinerons donc individuellement aussitôt que nous aurons le rapport en main. Ensuite, je suppose que le ministre annoncera sa décision sur l'orientation qu'il compte prendre. C'est ce qui s'est passé lors du dernier examen de la loi.

M. Don Bell: J'aimerais revenir à la question des inspecteurs. Je pense en particulier à la vérification du CN, mais cela peut s'appliquer à d'autres compagnies ferroviaires. Vous avez dit que vous avez 86 inspecteurs, que ce nombre reste stable et que 20 ou 25 personnes travaillent à l'administration centrale pour appuyer ces inspecteurs. Si, avec 86 inspecteurs, ces problèmes se sont produits, peut-on en conclure que leur nombre sur le terrain et dans les régions est insuffisant?

• (1015)

M. Marc Grégoire: La raison pour laquelle nous avons adopté le système de gestion de la sécurité, qui remonte à une dizaine d'années ou un peu plus, c'est que nous avons fait beaucoup d'analyses à Transports Canada. Nous avons comparé les statistiques de sécurité de tous les modes de transport. Nous avons examiné les taux d'accidents dans le transport aérien, le transport maritime et le transport ferroviaire et avons constaté qu'ils étaient peu élevés par rapport aux chiffres des autres pays.

Nous avons demandé à des experts de renom ce qu'il convenait de faire. Je me souviens d'un exposé très intéressant que nous avait présenté M. James Reason, expert en gestion du risque. Nous lui avons demandé si nous pouvions améliorer la sécurité au Canada en plaçant un inspecteur à bord de chaque avion, de chaque navire et de chaque train. Il a répondu: Non, absolument pas. Pour lui, la seule façon de renforcer la sécurité consistait à changer la mentalité des PDG et des exploitants. Il fallait que la sécurité devienne partie intégrante de la réflexion des décideurs de l'industrie. Autrement, nous a-t-il dit, vous pouvez être à bord, vous pouvez avoir cinq ou dix fois plus d'inspecteurs sans pour autant augmenter la sécurité. Voilà de quelle façon nous avons décidé de nous lancer dans la grande aventure de la gestion de la sécurité. Il s'agit d'un changement de culture. Nous devons amener tous les PDG, dans

tous les modes de transport, à ne jamais perdre de vue la sécurité et à l'intégrer complètement dans toutes leurs opérations.

Le président: À vous, monsieur Shipley.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Merci, monsieur le président. Je remercie également les témoins d'être venus au comité ce matin.

Mes questions porteront sur un domaine un peu différent. Combien des accidents signalés se sont produits sur des lignes ferroviaires secondaires?

Je ne sais pas comment se déroulent les inspections. Je suis nouveau au comité. Vous avez dit que le taux d'accidents baisse, mais beaucoup des lignes secondaires appartiennent à des intérêts privés. Allez-vous les inspecter avec vos véhicules? Vous avez mentionné que le CN et le CP utilisent certains types de véhicules d'inspection. Vous avez vous-même une sorte de prototype que vous essayez, n'est-ce pas?

M. Luc Bourdon: Ce n'est pas un prototype. C'est un véhicule dont l'efficacité a été établie. Nous l'utilisons dans le cadre d'un projet pilote.

M. Bev Shipley: C'est un projet pilote. Merci. Avez-vous les taux d'accidents des lignes secondaires?

Je pose la question parce que certaines de ces lignes sont restées inutilisées pendant un assez long moment. Ensuite, un entrepreneur privé se dit qu'il pourrait être avantageux d'en utiliser une et l'acquiert. Souvent, la ligne a besoin d'être réparée. Comment ces lignes sont-elles inspectées et quel est leur taux d'accidents?

M. Marc Grégoire: Avant de commencer, je dois mentionner que, pour la plupart, les lignes secondaires relèvent de la compétence provinciale. Elles ne relèvent pas, à proprement parler, de la compétence fédérale. Dans beaucoup de cas – Luc pourra vous donner des précisions à ce sujet –, nous avons signé des protocoles d'entente avec les provinces pour nous occuper des inspections en leur nom. Il n'en reste pas moins qu'au départ, ces lignes sont sous réglementation provinciale.

Luc, est-ce le cas dans tout le pays?

M. Luc Bourdon: Le CN et le CP représentent environ 72 p. 100 du trafic. Par conséquent, la plupart des accidents se produisent sur leurs lignes. Nous pouvons vous obtenir des chiffres exacts auprès du BST sur la répartition entre les lignes secondaires et...

M. Bev Shipley: J'aimerais bien avoir ces renseignements parce qu'il me semble que le facteur de risque est plus grand dans le cas des lignes secondaires.

J'aimerais connaître l'évolution des taux d'accidents dans les dix dernières années. Vous avez peut-être fourni ces chiffres. Si c'est le cas, je m'y reporterai. Toutefois, je ne crois pas que les chiffres d'une seule année suffisent. Je voudrais disposer d'un rapport remontant à une dizaine d'années. Je voudrais également savoir – vous avez abordé la question – à quoi tient la différence entre les normes de déclaration des États-Unis et du Canada.

M. Marc Grégoire: Nous vous fournirons, comme l'a demandé M. Bell, les statistiques que nous avons pour les dix dernières années.

•(1020)

M. Bev Shipley: Merci. M. Masse a mentionné les voies ferrées et les passages à niveau. Tous les mois, les municipalités reçoivent des factures pour l'entretien des voies et des passages à niveau. Je peux vous dire, ayant été maire d'une municipalité pendant quelques années, que je ne sais pas où vont les lettres quand elles partent de la mairie. Elles ne semblent jamais atterrir sur le bureau de quelqu'un qui puisse y donner suite.

Je voudrais en fait savoir qui est responsable. Il y a la compagnie ferroviaire et Transports Canada. La municipalité reçoit des factures pour un entretien qui ne semble jamais être fait. Je ne sais pas si les passages à niveau constituent un problème de sécurité pour le chemin de fer, mais c'est sûrement un problème de sécurité pour la municipalité. J'ose dire qu'ils constituent un problème de sécurité dans toutes les régions où passent des voies ferrées. Nous entendons souvent des histoires d'horreur concernant des personnes âgées ou handicapées qui sont prises à cause de l'absence d'entretien.

Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Marc Grégoire: Tout d'abord – Luc prendra la relève –, nous n'avons aucun programme nous permettant d'offrir de l'argent aux municipalités pour l'entretien. Nous avons cependant un programme de contributions pour les immobilisations. Nous disposons d'environ 7,5 millions de dollars par an pour l'amélioration des passages à niveau partout dans le pays. Toutefois, les municipalités n'obtiennent pas de paiements annuels réguliers pour l'entretien courant.

Pour ce qui est l'aspect réglementaire, je vais laisser Luc répondre.

M. Luc Bourdon: D'habitude, la responsabilité de l'entretien dépend de ce qui était là en premier. Si une collectivité est bâtie de part et d'autre d'une voie ferrée existante et qu'un passage à niveau est aménagé, l'entretien relève probablement de la municipalité.

M. Bev Shipley: Je parle de l'entretien le long des chemins de comté. Dans certains cas, il s'agit de routes provinciales, mais la plupart sont des chemins de comté qui ne sont pas réparés, mais à l'égard desquels nous recevons des factures d'entretien tous les mois. Je ne sais pas qui a l'autorité d'ordonner au CN ou au CP de s'en occuper d'une façon plus rigoureuse.

M. Luc Bourdon: La facturation et les questions de ce genre relèveraient probablement de l'OTC, ou Office des transports du Canada. Toutefois, Transports Canada élabore actuellement un nouveau règlement sur les passages à niveau et le contrôle de l'accès, aux termes duquel la compagnie ferroviaire et la municipalité auront conjointement la responsabilité d'évaluer la sécurité de chaque passage et de déterminer ce qu'il convient de faire pour le rendre plus sûr.

Pour répondre à votre première question, j'ai jeté un bref coup d'œil à la documentation. Je peux vous dire que 12 p. 100 de l'ensemble des déraillements se produisent sur les lignes secondaires. Cela permet de comparer avec le CN et le CP.

M. Bev Shipley: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Watson.

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

J'ai quelques questions à vous poser au sujet de vos statistiques. Je n'ai pas les chiffres devant moi, mais vous pouvez peut-être me les donner. Vous avez dit qu'en 2006, le nombre d'accidents ou de déraillements a baissé par rapport à 2005. Était-il moins élevé qu'en 2004 et 2003?

Je m'excuse, mais je n'ai pas les chiffres devant moi. Je devrais peut-être les avoir.

M. Marc Grégoire: Nous avons ici les chiffres de 2002. Pour tous les chemins de fer, pendant la même période allant de janvier à octobre, le nombre d'accidents en 2007 a été le moins élevé des cinq années précédentes. La moyenne est de 1 441. En 2006, le chiffre était de 1 410. Il a atteint un sommet de 1 523 en 2005. En 2004, il était de 1 459; en 2003, 1 429 et en 2002, 1 383.

Comme je l'ai déjà mentionné, nous transmettrons au comité une analyse des accidents sur dix ans.

M. Jeff Watson: Très bien. C'était la seule question que j'avais à poser.

Le président: Les membres qui le souhaitent peuvent maintenant poser une question chacun.

Je vais donner la parole successivement à M. Laframboise, M. Masse, M. Maloney et M. Bell.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci beaucoup, monsieur le président.

Tout d'abord, j'aimerais connaître le nom de ce véhicule-pilote?

•(1025)

M. Luc Bourdon: C'est *solid track*. Si vous voulez, je pourrais vous fournir de l'information là-dessus.

M. Mario Laframboise: J'aimerais bien la recevoir.

M. Luc Bourdon: Je vais vous l'envoyer.

Une voix: Peut-on l'avoir en français?

M. Luc Bourdon: Je ne sais pas si elle est disponible en français, mais je peux vous envoyer la documentation technique; on peut vous faire parvenir cela.

M. Mario Laframboise: C'est bien.

J'ai une autre petite question. Combien de compagnies de chemin de fer devez-vous surveiller? Y en a-t-il des plus petites? On connaît le CN et le CP, mais y en a-t-il d'autres?

M. Luc Bourdon: Si on considère toutes celles qui possèdent un certificat d'aptitude de l'Office des transports du Canada, il y en a 36 au total. L'Ontario a adopté la réglementation fédérale. Elle a aussi adopté une loi qui fait que nous nous occupons de leurs compagnies de chemin de fer aussi. Cela nous en fait 13 de plus. Cela fait partie de notre travail quotidien. De plus, comme l'a mentionné M. Grégoire, nous avons conclu des protocoles d'entente avec certaines provinces, dont le Québec. La plupart des provinces vont faire appel à notre expertise pour diverses choses. Ce peut être des tronçons de voie, une nouvelle voie qui a été acquise, ou de l'équipement qu'elles ont acheté.

M. Marc Grégoire: Au Québec, il s'agit du Ministère des transports du Québec.

M. Mario Laframboise: Par conséquent, vos 86 inspecteurs doivent surveiller 36 entreprises, plus 13 autres entreprises, plus d'autres?

M. Luc Bourdon: Au total, le CN et le CP représentent 72 p. 100 environ de tout le trafic. La majorité du transport est effectué par ces deux compagnies.

M. Marc Grégoire: Sans oublier VIA Rail.

M. Luc Bourdon: En effet, il y a aussi VIA Rail.

M. Mario Laframboise: Vous devez quand même faire de la supervision et des vérifications. En faites-vous une par année, ou non?

M. Luc Bourdon: En ce qui a trait aux vérifications, on fonctionne sur une base de risque. On se concentre sur les chemins de fer qui représentent le plus grand risque, où il y a le plus de chances d'accident, selon nous. Bien sûr, il y a des petite compagnies de chemin de fer qui ont deux ou trois employés. Elles vont faire de l'aiguillage de wagons, du point A au point B. Elles n'ont que quelques kilomètres de voie ferrée. On y va une fois de temps en temps; elles n'ont à peu près jamais d'accidents, il ne se passe pas grand-chose sur ce plan. Elles fonctionnent à très basse vitesse.

La plus grande part de notre travail se porte sur le CN, le CP et VIA Rail.

M. Mario Laframboise: Au fond, vous réagissez.

M. Luc Bourdon: Ce n'est pas exact.

M. Mario Laframboise: Vous n'êtes pas proactifs, vous êtes réactifs.

M. Luc Bourdon: En fait, on va examiner l'ensemble des compagnies de chemin de fer. Si on n'a pas visité une compagnie depuis un an ou deux, même s'il ne s'est rien passé de spécial depuis, on devrait se dire qu'il serait temps qu'on aille faire une petite visite pour voir comment ça va, pour s'assurer que le système est toujours au même niveau que la dernière fois où on a fait une inspection, et ce, même si on n'a pas d'indications qu'il y ait quoi que ce soit de spécifique sur cette voie.

M. Mario Laframboise: C'est bien, je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Vous avez mentionné les pourcentages de wagons qui avaient des défauts ou sur lesquels on a noté des manquements aux règlements. Vous avez raison, un extincteur qui n'a pas été rechargé n'entraînera pas un déraillement, mais il peut poser un problème sérieux en cas d'incendie ou d'accident du travail.

Vous avez dit que vous avez actuellement 86 inspecteurs. Combien en aviez-vous il y a cinq ou dix ans, par exemple? L'effectif a-t-il changé?

M. Luc Bourdon: Le nombre a augmenté de 12 l'année dernière. Ils étaient donc moins nombreux auparavant. On peut cependant dire que le nombre a été extrêmement stable. Avant 2001, nous avions, je crois, 78 ou 79 inspecteurs dans tout le pays, y compris Ottawa. Depuis, nous en avons ajouté 12, ce qui a porté leur nombre à 101, dont 86 dans les régions. Le nombre n'a pas du tout changé depuis.

Quelques régions en ont ajouté quelques-uns, ce que nous appuyons. Je crois qu'il y en a trois de plus dans la région de la Colombie-Britannique depuis que le CN a acquis BC Rail.

M. Brian Masse: Cela fait presque un inspecteur de plus par province ou territoire depuis 2001.

M. Marc Grégoire: Avec les 12 inspecteurs supplémentaires, cela fait deux de plus par province.

M. Brian Masse: Mais il n'y en a que 12 au total, n'est-ce pas? Ainsi, au cours des dernières années, vous n'avez ajouté que 12 inspecteurs dans tout le réseau tandis que les opérations ferroviaires augmentaient d'une façon très sensible, y compris les bénéfices, le trafic et les accidents.

Avez-vous jamais fait une analyse pour déterminer le nombre optimal d'inspecteurs dont vous avez besoin, surtout si l'utilisation des voies augmente? Vous avez en outre un mandat supplémentaire lié à la sécurité des États-Unis, que j'ai mentionné en exemple tout à l'heure. Avez-vous jamais procédé à une telle analyse?

• (1030)

M. Marc Grégoire: Nous discutons constamment des ressources à attribuer à chaque mode de transport. Faut-il en donner davantage au transport routier, dans lequel les accidents causent 3 000 décès par an ou bien faut-il en mettre plus dans le domaine de l'aviation? Il y a un choix à faire. Nous formulons des recommandations, après quoi des décisions sont prises sur la meilleure façon de répartir les ressources. Je peux simplement vous dire que nous essayons d'utiliser les ressources disponibles aussi efficacement que possible.

M. Brian Masse: Je trouve cela ridicule compte tenu de l'augmentation du trafic ferroviaire, de l'étendue du territoire desservi, du genre d'accidents que nous avons. Douze inspecteurs de plus depuis 2001... Je trouve cela insuffisant par rapport à l'accroissement du trafic.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Maloney.

M. John Maloney: La plupart des provinces ont adopté la réglementation fédérale relative aux voies et aux opérations. Je suppose que vous êtes payés en fonction des services donnés. Toutefois, quel pourcentage de votre effectif d'inspecteurs est affecté aux lignes secondaires? Ce pourcentage varie-t-il d'une année à l'autre? Je comprends que les chemins de fer secondaires n'ont pas les mêmes ressources financières que les grands transporteurs. Même si les convois roulent à une vitesse réduite, les risques sont-ils plus grands parce qu'ils n'ont pas les moyens d'effectuer les réparations nécessaires sur la plate-forme de la voie?

Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Luc Bourdon: Pour les lignes sous réglementation provinciale, la dernière fois que nous avons calculé les ressources qui y sont consacrées sur une base annuelle, nous sommes arrivés à moins de deux équivalents temps plein. Ce sont les lignes dont nous nous occupons aux termes d'un protocole d'entente. Le travail effectué dépend des demandes reçues, mais, dans l'ensemble, nous y avons consacré moins de l'équivalent de deux employés à temps plein.

M. John Maloney: Vous parlez des demandes reçues. Ainsi, vos services ne sont requis que...

M. Luc Bourdon: Si les chemins de fer relèvent de la compétence provinciale, comme je l'ai dit, les travaux se font aux termes d'un protocole d'entente. Dans d'autres cas, il peut s'agir d'une entente contractuelle que nous recevons au début de l'année et qui nous demande de faire une partie du travail... Quoi qu'il en soit, nous travaillons pour les provinces. Nous ne faisons aucune surveillance réelle des chemins de fer dans ces cas. Nous travaillons pour le compte des provinces. Au Québec, par exemple, si nous constatons qu'une voie ferrée est défectueuse, nous en avvertissons les autorités provinciales en leur expliquant ce que nous avons trouvé. Ce sont ces autorités qui interviennent ensuite auprès du chemin de fer en cause.

M. John Maloney: Les pouvoirs d'exécution sont-ils semblables à...

M. Luc Bourdon: En Ontario, nous avons des pouvoirs d'exécution. Dans les autres provinces, cela varie avec les dispositions du protocole d'entente.

M. John Maloney: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Pour revenir à la question des inspecteurs, le rapport de vérification concernant le CN montre que les problèmes, les cas de non-conformité et les pourcentages que nous avons mentionnés sont en hausse. Je parle du matériel roulant, des locomotives et des résultats de l'inspection des voies, par exemple.

Pouvez-vous nous parler des pouvoirs actuellement conférés aux inspecteurs? Nous avons évoqué la possibilité d'adopter des mesures plus sévères. Le comité envisagera donc de formuler des recommandations pour renforcer la loi. J'ai l'impression, dans ce contexte, que nous avons besoin de conférer aux inspecteurs des pouvoirs semblables à ceux des agents de la circulation, qui peuvent donner sur-le-champ des amendes, des contraventions. Nous pourrions ainsi accélérer le processus et le rendre plus efficace.

D'après ce que j'ai entendu, car j'ai parlé aux travailleurs des chemins de fer lors de ma visite à Prince George après le déraillement qui y a eu lieu, il semble qu'il y ait des difficultés parce que des avis et des ordres sont ignorés, perdus ou ne font l'objet d'aucun suivi. Je me demande donc si, dans notre cadre législatif, nous avons donné des pouvoirs suffisants aux inspecteurs pour leur permettre d'agir rapidement et de ne pas avoir à... Je ne sais pas s'ils doivent en référer à Ottawa avant d'agir ou s'ils sont habilités à prendre immédiatement des mesures. Cela me semble très important.

Nous voulons que les chemins de fer continuent de fonctionner, mais ils doivent pouvoir le faire en toute sécurité. Je suis très préoccupé par le maintien de la puissance économique des chemins de fer, qui jouent un rôle de premier plan dans le transport des marchandises au Canada. En même temps, nous devons pouvoir remédier aux défauts le plus rapidement possible.

Il y a aussi la distinction à faire entre Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports. Nous devons constamment aller de l'un à l'autre. Je suppose que le Bureau enquête sur les accidents, tandis que le ministère s'efforce de les prévenir.

Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

• (1035)

M. Marc Grégoire: Je vais répondre. Tout d'abord, la loi actuelle précise les pouvoirs des inspecteurs, qui sont décrits à l'article 28. Lorsque nous considérons qu'un inspecteur est prêt à exercer ses fonctions, après avoir reçu la formation nécessaire, il reçoit une délégation de pouvoirs. C'est un document officiel que lui remet Luc, qui est habilité à le faire.

Toutefois, lorsque nous avons parlé tout à l'heure du manque de sévérité de la loi et de l'absence de moyens d'action, nous n'envisageons pas du tout de donner à nos inspecteurs le pouvoir de remettre des contraventions. Ce n'est le cas ni dans le domaine aéronautique ni dans celui de la navigation maritime. Nous préférierions imposer des sanctions monétaires. Il y a une grande différence, surtout en ce qui concerne le mécanisme de recours. Celui que nous utilisons actuellement pour permettre aux compagnies aériennes de faire appel d'une sanction, c'est le Tribunal d'appel des transports du Canada ou TATC. Quiconque fait l'objet d'une mesure d'exécution imposée par Transports Canada ou par l'un de ses inspecteurs peut en appeler auprès de ce tribunal. Celui-ci est habilité, le cas échéant, à infirmer la décision d'un inspecteur ou à demander au ministre de reconsidérer un ordre qu'il aurait donné.

C'est dans cette voie que nous souhaitons aller. Cette procédure est relativement récente dans le cas de la sécurité ferroviaire. Elle n'a

commencé qu'il y a cinq ans lorsque le Tribunal de l'aviation civile a été transformé en TATC. Ce dernier a maintenant le pouvoir de s'occuper des questions touchant les chemins de fer et sera habilité, dès l'année prochaine, à entendre les affaires relatives à la sécurité maritime.

Nous souhaitons que la nouvelle loi nous confère des pouvoirs semblables à ceux qui figurent dans la Loi sur l'aéronautique, et surtout le pouvoir d'imposer des sanctions monétaires. Ces sanctions ne sont pas imposées sur-le-champ. L'inspecteur remet un rapport dans lequel il recommande un montant. Puis, comme le prévoit la Loi sur l'aéronautique, nous informons la compagnie aérienne qu'elle recevra une amende. Ensuite, nous tenons avec les représentants de la compagnie une audience informelle au cours de laquelle le montant de l'amende peut être modifié, selon les renseignements fournis. C'est alors que l'amende est officiellement imposée et que la compagnie a la possibilité de la contester auprès du tribunal.

Voilà l'orientation que nous privilégions. Si vous le souhaitez, nous pouvons vous transmettre un exemplaire du document de délégation de pouvoirs que l'inspecteur reçoit.

M. Don Bell: Dans le cadre de l'article 28. D'accord, je vous en saurais gré.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Je voudrais revenir à ce dont j'ai parlé tout à l'heure: l'inspection par machine par rapport à l'inspection visuelle. Je ne devrais peut-être pas opposer les deux car il est probable qu'elles se complètent. Si j'ai bien compris, les machines vérifient les voitures et contrôlent le niveau de la surface, la pente et toute anomalie de la voie. Sont-elles dotées d'une mémoire leur permettant de déterminer, pour un tronçon de voie donné, s'il y a eu des changements par rapport à l'inspection précédente effectuée quatre mois auparavant?

M. Luc Bourdon: Il faudra que je vérifie. Je suppose qu'on garde des enregistrements de tout cela. Vous voulez probablement savoir si la machine peut, en temps réel, déterminer des différences par rapport à une inspection précédente. Je vais devoir vérifier.

M. Brian Jean: Je vous en serais reconnaissant. Je sais que nous vous imposons beaucoup de travail à faire, mais nous aimerions beaucoup avoir des renseignements sur ces deux types de machines.

M. Luc Bourdon: Oui, nous vous les fournirons.

M. Brian Jean: Pour moi, les machines donnent probablement des résultats beaucoup plus précis qu'une inspection visuelle. J'ai cette impression parce que, personnellement, ma vue n'est pas très bonne.

Est-ce exact, monsieur Grégoire?

• (1040)

M. Marc Grégoire: Oui.

M. Brian Jean: Le nombre d'inspections des voies a-t-il augmenté au Canada par rapport à ce qu'il était il y a dix ans, par exemple, grâce à ces machines?

M. Luc Bourdon: Oui.

M. Brian Jean: Avez-vous des renseignements ou des preuves de première main établissant que ces machines donnent de meilleurs résultats qu'une inspection visuelle effectuée par un inspecteur?

M. Luc Bourdon: Il n'y a pas de doute que la technologie permet d'effectuer des inspections plus précises. Le mémoire que le CN a présenté au comité consultatif à l'occasion de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire – c'est un document public qu'on peut trouver sur le site Web de la compagnie – donne d'excellents renseignements sur tous les moyens techniques auxquels le CN recourt. La compagnie utilise l'expression « trousse technologique » ou quelque chose de ce genre. On peut trouver là des descriptions de tout le matériel, qu'il s'agisse des voitures Sperry, des voitures de contrôle de l'état géométrique de la voie, des détecteurs de boîtes chaudes, des pièces traînantes ou autre. C'est un document très complet qui est très bien fait et qui explique les concepts.

M. Brian Jean: S'agit-il de l'exposé préliminaire présenté par le CN au comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire?

M. Luc Bourdon: Non, ce n'est pas l'exposé préliminaire.

M. Marc Grégoire: Le CN a présenté de nombreux mémoires.

M. Brian Jean: Pouvons-nous en avoir un exemplaire? Mon Dieu, nous vous donnons beaucoup de travail à faire.

M. Luc Bourdon: Je peux vous en fournir un. Ce n'est pas trop difficile. J'estime que c'est un très bon document pour quiconque veut comparer les technologies.

M. Brian Jean: Oui, je veux le faire.

Dans les 50 dernières années, la longueur des voies ferroviaires a-t-elle considérablement augmenté au Canada?

Une voix: Non.

M. Brian Jean: N'est-il pas vrai, en fait, que nous avons éliminé beaucoup de voies ferrées?

M. Luc Bourdon: Nous avons éliminé certaines voies et avons transféré quelques autres de la catégorie 1 à la catégorie des lignes secondaires. Les chiffres sont disponibles. Nous pouvons vous les fournir.

M. Brian Jean: Le matériel roulant – locomotives et voitures – a-t-il augmenté?

M. Luc Bourdon: À ma connaissance, le nombre de voitures appartenant au Canada a diminué dans les dernières années, passant probablement de 105 000 à environ 97 000. Toutefois, cela ne représente pas ce qui est utilisé au Canada parce que beaucoup de voitures sont louées.

M. Brian Jean: Serait-il exact de dire que la technologie du nouveau matériel assure une plus grande sécurité que celle du vieux matériel?

M. Luc Bourdon: Oui. Par exemple, 4,3 millions de voitures ont été chargées au Canada en 2006. Le nombre augmente légèrement chaque année.

M. Brian Jean: Ainsi, nous avons un meilleur matériel et une technologie plus avancée, nous faisons davantage d'inspections plus précises par machine, nous avons moins de voies ferrées, moins de matériel roulant et plus d'inspecteurs?

M. Luc Bourdon: Oui.

M. Brian Jean: Ma dernière question porte sur les passages à niveau. Je crois savoir qu'un passage à niveau protégé coûte entre 200 000 et 300 000 \$. Est-ce exact?

M. Luc Bourdon: C'est le programme d'amélioration des passages niveau. Oui.

M. Brian Jean: Est-ce le seul moyen de protéger un passage à niveau? N'y a-t-il pas d'autres moyens moins coûteux?

Je représente une énorme circonscription rurale comptant un nombre extraordinaire de passages à niveau. Je dirai très franchement que je reçois beaucoup de plaintes de mes électeurs. Comment pouvons-nous augmenter la sécurité des passages qui ne sont pas protégés par une barrière et des feux clignotants? Ne pouvons-nous pas utiliser une technologie ou un dispositif de sécurité moins coûteux mais aussi efficace?

M. Luc Bourdon: Vous pouvez utiliser toutes sortes de choses: des panneaux d'arrêt, des panneaux d'avertissement, des dispositifs de synchronisation des feux de circulation. Mais si le passage n'est pas protégé... Il n'y a pas grand-chose d'intermédiaire entre un passage protégé et un passage non protégé, à part un panneau d'avertissement qui indiquerait aux automobilistes qu'il y a une voie ferrée après le virage suivant. À part cela, il n'y a pas vraiment grand-chose.

M. Marc Grégoire: Nous avons aussi un autre programme de contributions destiné à financer la fermeture des passages à niveau. Nous encourageons en fait les gens à proposer, si possible, la fermeture de passages et de routes. En effet, moins nous avons de passages à niveau, plus la sécurité sera grande.

M. Brian Jean: Je sais qu'il ne me reste plus de temps, monsieur le président, mais je voudrais demander aux témoins combien coûtent ces dispositifs d'avertissement.

Le président: Je crois que vous l'avez déjà fait.

Des voix: Oh, oh!

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

À combien revient l'installation de ces feux d'avertissement?

M. Luc Bourdon: Il s'agit d'un simple panneau. Je ne sais pas... quelques centaines de dollars.

M. Brian Jean: Ce n'est donc pas un signal?

M. Luc Bourdon: Non, ce n'est pas un signal. C'est un panneau.

Le président: Je vais donner la parole à M. Bell puis à M. Fast, mais je voudrais d'abord poser une question.

Pouvez-vous me dire dans quel cas vous fermeriez une route?

M. Marc Grégoire: Certains passages à niveau ne sont plus utilisés. Ils sont plus ou moins abandonnés. Il y a aussi des chemins qui ne servent plus parce qu'une nouvelle route a été construite à proximité. Au lieu de laisser ces passages ouverts, car un accident est toujours possible, même s'il est peu probable, nous préférons les fermer. Nous avons un programme de contributions qui nous permet de financer de telles fermetures.

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Vous avez parlé de règles et de règlements. Je suppose qu'il y a une distinction entre les deux. Les chemins de fer établissent leurs propres règles, je crois, qui varient d'une compagnie à l'autre, tandis que vous élaborer des règlements. Est-ce bien cela?

● (1045)

M. Luc Bourdon: Deux dispositions de la Loi sur la sécurité ferroviaire prévoient l'établissement de règles. L'article 19 couvre le cas où l'organisme de réglementation donne à la compagnie l'ordre d'établir des règles. Cet ordre fixe un délai et définit les paramètres à respecter. La compagnie dépose ensuite les règles en question au ministère pour approbation par le ministre. L'article 20 autorise les chemins de fer à établir des règles de leur propre initiative. Ils doivent alors les déposer de la même façon pour les faire approuver par le ministre. Dans les deux cas, l'approbation du ministre est nécessaire.

La distinction entre règles et règlements, c'est que ces derniers s'appliquent à tous les chemins de fer, tandis que les règles ne s'appliquent qu'à la compagnie ferroviaire qui les a établies. En général, nous essayons de faire en sorte que les règles s'appliquent uniformément à tous les chemins de fer. Autrement, il serait trop difficile pour nous de les suivre.

M. Don Bell: Si chaque chemin de fer doit élaborer ses propres règles, mais qu'il y a beaucoup de points communs, ne leur imposons-nous pas de réinventer la roue?

M. Luc Bourdon: Une disposition de la loi encourage les chemins de fer à veiller à la cohérence des règles. De toute façon, la plupart d'entre eux appartiennent à l'Association des chemins de fer du Canada à qui ils donnent une procuration. L'Association présente ordinairement les règles en leur nom, de sorte que tous les signataires, c'est-à-dire la majorité des chemins de fer, adoptent les mêmes règles.

M. Don Bell: Ma dernière question se rattache dans une certaine mesure à celle de M. Jean concernant les voies. Je crois que c'est M. Shipley qui a parlé des municipalités et des normes relatives aux passages à niveau et aux ponts, si je peux appeler ainsi les passages supérieurs ou encore les voies ferrées qui franchissent un cours d'eau.

Y a-t-il des normes? Pouvez-vous nous dire où les trouver?

M. Luc Bourdon: Oui, je peux vous donner une référence, mais non les normes elles-mêmes, qui font plusieurs volumes de grand format. Nous pouvons vous dire où les trouver, si vous voulez les consulter.

M. Don Bell: S'appliquent-elles aussi aux passages à niveau?

M. Luc Bourdon: Oui, elles s'appliquent aux passages à niveau et aux ponts.

Le président: Je dois intervenir parce que j'entends le timbre. Nous avons un délai de 30 minutes pour aller voter. J'ai besoin du consentement unanime pour poursuivre la réunion et poser quelques autres questions.

M. Fast et M. Masse sont encore là. Si tout le monde est d'accord, je peux leur permettre de finir leurs questions. Ensuite, je demanderai à ceux qui ne sont pas membres du comité de quitter la salle et nous nous réunirons à huis clos pendant cinq minutes pour décider de ce que nous ferons de ce projet de rapport et de l'ordre du jour de jeudi prochain.

Je vais donc donner la parole très brièvement à M. Fast, puis à M. Masse.

M. Ed Fast: MM. Bourdon et Grégoire, je voudrais vous demander de commenter l'énoncé suivant: Les perceptions reflètent mieux que les statistiques la situation actuelle de la sécurité ferroviaire.

Êtes-vous d'accord ou non?

M. Marc Grégoire: Je ne suis ni d'accord ni en désaccord. Cet énoncé exprime le concept même du système de gestion de la sécurité. Une compagnie – nous avons pu le constater dans le domaine aéronautique – peut se conformer à la loi et aux règlements, mais nous aurions quand même l'impression qu'il y a un problème sur lequel nous n'arrivons pas à mettre le doigt. Dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité, on peut déterminer les perceptions en interrogeant les employés. On parle aux gens pour savoir non seulement s'ils respectent les règlements, mais aussi s'ils croient à la sécurité.

À cet égard, les perceptions sont importantes, mais il ne faut pas perdre de vue qu'elles ne correspondent pas à des réalités. Ce ne sont que des perceptions, qui peuvent varier d'une personne à l'autre. Il importe quand même de savoir ce que les gens pensent.

M. Ed Fast: Avez-vous une idée des raisons pour lesquelles les perceptions diffèrent de ce que les chiffres révèlent, comme vous le savez?

M. Marc Grégoire: Non, mais il est aussi important pour nous que le public ait confiance dans le système de transport du Canada que de connaître le degré réel de sécurité du système. Nous mesurons les perceptions des gens en les interrogeant, en faisant des enquêtes et en leur demandant si, à leur avis, notre réseau de transport est assez sûr. S'ils disent oui, c'est une bonne chose. Il nous reste alors à considérer les chiffres pour savoir si la sécurité est vraiment suffisante.

Nous souhaitons avoir de bons résultats des deux côtés. Si les gens croient que le système n'est pas assez sûr, même s'il l'est, ils ne voudront pas voyager, ce qui n'est pas bon pour l'économie.

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Ai-je raison de penser que le programme de financement de l'étagement des routes et des voies ferrées que nous avons dans le temps et qui, je crois, a pris fin en 2000, n'a jamais été rétabli?

M. Marc Grégoire: Non, nous avons actuellement un programme de contributions pour l'amélioration des passages à niveau.

Oh, vous parlez d'étagement des voies. Nous ne finançons pas ces travaux.

• (1050)

M. Brian Masse: N'y avait-il pas un programme de ce genre à un moment donné?

M. Luc Bourdon: C'était avant mon arrivée.

M. Marc Grégoire: Avant la mienne aussi.

M. Brian Masse: Très bien. Je n'ai rien d'autre.

Le président: À vous, monsieur Carrier, très brièvement.

[Français]

M. Robert Carrier: Quand vous parlez d'inspecteurs ferroviaires, parlez-vous exclusivement des inspecteurs sur le terrain qui vérifient les voies ferrées ou y en a-t-il parmi ceux-là qui vont aussi faire des inspections dans les bureaux de vérification du système de sécurité?

M. Marc Grégoire: Il y a trois genres d'inspecteurs. Il y a les inspecteurs de la voie, les inspecteurs de l'opération du train comme tel, qui vont dans la locomotive et dans les trains de VIA Rail, par exemple, pour voir comment les consignes de sécurité sont données aux passagers, et il y a les gens qui vont dans les bureaux voir les systèmes.

M. Robert Carrier: Comment les 101 inspecteurs dont vous avez parlé plus tôt sont-ils répartis dans les trois catégories mentionnées? Ça nous donnerait un ordre de grandeur.

M. Luc Bourdon: Ils sont classés en trois catégories. Ceux qui s'occupent des locomotives et des wagons, ceux qui s'occupent du fonctionnement et ceux qui s'occupent de l'ingénierie et des infrastructures.

Un inspecteur débute généralement par une inspection visuelle. Si tout est conforme, tant mieux. Par contre, s'il veut approfondir des choses, l'inspecteur lui-même va passer dans le bureau. Il va examiner la documentation, le programme de formation et tout ce qui peut se rattacher à la fonction qu'il vérifie. Par exemple, il va vérifier quand l'employé a reçu sa formation ainsi que le programme de formation. Il va aussi vérifier le suivi de l'employé, s'il faisait un bon travail ou non. Il va s'attarder à la supervision. Il va examiner toutes les méthodes et les politiques en place afin d'étayer ce qu'il a fait visuellement sur le terrain.

Les inspecteurs sont donc appelés à faire ces deux choses en fonction du travail.

M. Robert Carrier: Y a-t-il des véhicules d'inspection spécialement affectés à cette inspection par véhicule?

M. Luc Bourdon: Oui, parce que cela requiert une formation particulière. Il faut d'abord être inspecteur de voies ferrées, donc avoir toutes les connaissances. Ensuite, il faut recevoir une formation pour pouvoir opérer ce véhicule.

M. Robert Carrier: C'est donc une spécialisation que vous êtes obligés d'offrir.

M. Luc Bourdon: Oui.

[Traduction]

Le président: Je voudrais remercier tout le monde.

Merci d'être venus au comité aujourd'hui. S'il n'y a pas d'autres questions, je vais peut-être en poser une avant de terminer.

Quand vous parlez de passages à niveau, recevez-vous des plaintes concernant des passages particuliers? Est-ce le ministère ou un autre organisme qui s'en occupe? J'ai dans mon coin un passage très dangereux sur les routes 1 et 5. Quel est le processus à suivre pour déposer une plainte et essayer d'obtenir l'installation d'un panneau ou d'un signal quelconque?

M. Marc Grégoire: D'habitude, il faut commencer par s'adresser à la compagnie ferroviaire. Il y a une entente entre la compagnie et la municipalité. La compagnie nous transmettra ensuite une demande de contribution pour le passage en cause, qui permettra un partage des coûts entre elle, la municipalité et Transports Canada.

Le président: Très bien. C'est là que nous devons commencer. Merci beaucoup.

Je vous remercie de votre présence. Nous allons maintenant observer une pause d'une minute, après quoi nous discuterons à huis clos du projet de rapport et de l'ordre du jour de jeudi.

Je demande à tous ceux qui ne sont pas membres du comité ou de son personnel de quitter la salle pour que nous puissions poursuivre.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.