



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 017 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 13 mars 2008

—
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 jeudi 13 mars 2008

•(1105)

[Traduction]

Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Soyez les bienvenus à la 17^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe de 108(2) du Règlement, le comité étudie la sécurité ferroviaire au Canada.

Nous allons entendre aujourd'hui l'honorable Doug Lewis, président du Comité consultatif sur l'Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire; Tim Meisner, directeur général, Secrétariat sur l'Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire; et Sheila Smith, directrice, planification et liaison, Secrétariat sur l'Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Merci de vous joindre à nous aujourd'hui.

Je sais qu'il y a beaucoup d'information à partager aujourd'hui, alors je pense que nous allons débiter dès maintenant.

Je veux informer les membres du comité que j'ai réservé les 10 dernières minutes de la présente réunion pour confirmer ce que nous allons faire à notre retour de la période de relâche.

Je veux vous demander de poser des questions aussi courtes et concises que possible de manière que tout le monde puisse participer à la discussion.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Monsieur le président, étant donné la longueur de ce rapport, les histoires qui circulent à son sujet et l'exposé, allez-vous permettre une certaine flexibilité au niveau du temps ou si vous allez vous en tenir strictement à un exposé de 10 minutes, après quoi nous passerons aux questions?

Le président: M. Lewis a demandé d'avoir un peu plus que 10 minutes et je vais essayer de faire en sorte qu'il ne dépasse pas trop cette limite. Je sais qu'il y a beaucoup de questions.

L'hon. Joseph Volpe: Si les autres membres du comité sont d'accord, je n'aurais pas d'objection à entendre quelle a été l'expérience du comité et je ne crois pas que quelques minutes suffisent. Je ne sais pas ce que les autres en pensent, mais 20 minutes me semblent un peu plus raisonnables, bien que c'est peut-être légèrement trop.

Le président: Je vais surveiller l'horloge de près et prévenir M. Lewis lorsqu'il sera sur le point de manquer de temps, si cela vous convient. Je pense que nous voulons certainement entendre ce que le président a à dire, alors si vous êtes d'accord...

L'hon. Joseph Volpe: Êtes-vous d'accord?

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Monsieur le président, c'est vous qui êtes responsable du temps. Le gouvernement n'a pas d'objection à ce que M. Lewis obtienne le supplément de temps qu'il désire.

Le président: Monsieur Lewis, je vais vous demander de commencer. Soyez le bienvenu.

L'hon. Douglas Lewis (président, Comité consultatif sur l'Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Monsieur le président, je tiens à remercier le comité de m'avoir invité à prendre la parole si tôt après la publication du rapport par le ministre Cannon. J'y vois là un signe de la volonté du comité d'améliorer la sécurité ferroviaire dans un esprit dépouillé de toute partisanerie. Je pense qu'il s'agit d'un message important pour tous les Canadiens, pour le gouvernement du Canada, pour l'organisme de réglementation — Transports Canada — et pour l'industrie canadienne du transport ferroviaire.

Je ne crois pas dans les longues déclarations liminaires, aussi bien en tant que député de l'opposition, du gouvernement ou encore comme ministre de l'État. J'ai préparé cette déclaration moi-même et je suppose que j'ai consacré un peu plus de temps à la préparer que je l'ai fait à mesurer le temps. Alors, si vous voulez bien être patients, je vais faire ma déclaration le plus rapidement possible.

Je tiens à signaler que nous avons fait parvenir à l'avance une copie de notre rapport au ministre le 30 novembre. Aussitôt que le rapport a été remis, je me suis attelé à d'autres tâches que j'avais laissées de côté afin de terminer ce rapport, comme mon cabinet d'avocats et des responsabilités en tant que conseiller du barreau. Trois mois plus tard, j'ai relu le rapport avec un regard neuf pour essayer de dire quel est, à mon avis, le thème le plus important que nous avons rencontré. Je pense que le thème le plus important pour tout le monde est le suivant: comment améliorer la culture de sécurité de l'industrie canadienne du transport ferroviaire dans l'optique de l'organisme de réglementation, de l'industrie et du public.

J'ai utilisé la bonne vieille formule du qui, quoi, où, quand, comment et pourquoi. J'ai un peu joué avec l'ordre des différents éléments et j'ai d'abord traité de la question quoi: qu'est-ce qu'une culture de sécurité améliorée dans l'industrie canadienne du transport ferroviaire dans l'optique de l'organisme de réglementation, de l'industrie et du public? J'ai ensuite abordé les questions qui débutent par pourquoi, quand, où et qui et je survolerai le rapport avec le comment.

Premièrement, il ne fait aucun doute que l'industrie du transport ferroviaire revêt une importance névralgique pour l'économie canadienne. Un pays aussi vaste que le Canada doit exporter ses produits vers les marchés internationaux et importer des produits pour les consommateurs canadiens et américains avec le maximum de rapidité et d'efficacité. Mais en même temps, nous devons agir avec sécurité. Pourquoi avec sécurité? Parce que nous avons à coeur le bien-être de ceux et celles qui exploitent nos services ferroviaires et de ceux et celles qui sont touchés par les accidents; parce que nous nous soucions des problèmes environnementaux qui peuvent survenir lorsque les choses tournent mal; et enfin, pour des raisons purement d'affaires, parce qu'une exploitation sécuritaire est en exploitation efficiente, efficace et plus rentable.

L'édification d'une culture de sécurité ferroviaire est quelque chose que tous les intéressés — l'organisme de réglementation, l'industrie et le public — veulent voir se concrétiser le plus vite possible, mais cela ne se fait pas du jour au lendemain. Nous sommes chanceux du fait que nous disposons de solides fondations que l'organisme de réglementation et l'industrie ont jetées depuis plusieurs années. Nous ne partons pas de zéro et nous ne faisons pas face à une catastrophe. Nous avons cherché les chiffres. Le bilan de sécurité ferroviaire du Canada soutient favorablement la comparaison avec celui de compagnies de chemin de fer comparables aux États-Unis. Cela est rassurant aujourd'hui, mais nous voulons également montrer l'exemple aux États-Unis demain. Que faire pour leur montrer l'exemple? Il ne suffit pas de dire que nous leur donnons l'exemple aujourd'hui, alors ne faisons rien.

Les compagnies de chemin de fer du Canada exploitent des services dans des lieux fort différents: des ports, des chaînes de montagnes, de vastes prairies, des forêts, des milieux urbains et ruraux. La topographie et les conditions météorologiques ne cessent de changer. Ce sont tous des facteurs qui posent un défi au maintien et à l'amélioration de la culture de sécurité ferroviaire au Canada.

En outre, nous avons beaucoup de questions qui relèvent de la compétence de différents paliers de gouvernements, situation qui n'existe pas dans un pays comme le Royaume-Uni, par exemple. Alors que le réseau ferroviaire national est réglementé par le fédéral, les municipalités et les provinces assument également des responsabilités, en particulier en ce qui concerne les questions de voisinage, et elles ne peuvent se soustraire à ces responsabilités en affirmant que les chemins de fer sont de compétence fédérale.

L'amélioration de la culture de sécurité ferroviaire du Canada intéresse les Canadiens en tant qu'observateurs concernés, Transports Canada et les organismes gouvernementaux connexes en tant qu'organisme de réglementation, l'industrie, et le gouvernement du Canada, qui procure des ressources à l'organisme de réglementation. Tout le monde a un rôle à jouer.

J'aborderai maintenant la rubrique du « comment » et, si vous le permettez, je vais me reporter aux chapitres du rapport.

• (1110)

Le premier est l'état de la sécurité ferroviaire au Canada. Comme nous l'avons affirmé dans le rapport, le CN comme le CFCP ont des taux d'accidents inférieurs à ceux des chemins de fer comparables ayant leur siège aux États-Unis. Nous nous félicitons de constater que les accidents aux passages à niveau affichent une nette tendance à la baisse depuis 1989. Le Comité attribue cela aux programmes de sensibilisation lancés par Transports Canada, les chemins de fer, leurs employés, la Fédération canadienne des municipalités et d'autres parties intéressées.

Cependant, les déraillements en voie principale et les accidents hors d'une voie principale — dans les gares de triage et sur les embranchements — sont préoccupants. Tout le monde se préoccupe du transport des marchandises dangereuses, mais alors que le transport des marchandises dangereuses a progressé de 60 p. 100, les accidents et incidents ont très nettement diminué, si l'on en croit les statistiques du Bureau de la sécurité des transports. En outre — et c'est quelque chose de vraiment intéressant —, à peine 12 p. 100 des accidents ou incidents concernant des marchandises dangereuses surviennent alors que les trains roulent. Cela nous indique que nous devons faire plus attention à ce qui risque de se produire lorsque les marchandises dangereuses sont immobilisées.

Les questions de régie, peu importe qu'elles soient ou non qualifiées ainsi, sont au coeur de beaucoup des préoccupations et des contrariétés qui ont été signalées à l'attention du Comité. D'aucuns se préoccupent des incohérences qui existent d'une région à l'autre du Canada, à la fois en ce qui concerne la surveillance exercée par Transports Canada et l'exploitation des chemins de fer. Il faut à tout prix régler cette question si nous voulons avoir une culture de sécurité uniforme dans l'ensemble du pays. Une procédure de consultation rigoureuse et structurée est un moyen efficace d'assurer la transparence et de gagner la confiance de tous les participants. Vous noterez que le rapport traite en long et en large des questions de consultation.

En ce qui concerne le cadre de réglementation, le principe fondamental qui a pris forme au cours des 20 à 30 dernières années, c'est que les compagnies de chemin de fer doivent être tenues responsables de la sécurité de leur propre exploitation. L'organisme de réglementation, Transports Canada, doit conserver le pouvoir de protéger les personnes, les biens et l'environnement en veillant à ce que les chemins de fer soient exploités en toute sécurité dans un cadre national.

Les règlements établis et adoptés par le gouvernement du Canada ont un rôle à jouer, mais l'industrie ferroviaire possède des règles et des règlements. Les règles sont établies par une ou plusieurs compagnies de chemin de fer et approuvées par le ministre, mais nous avons constaté qu'il doit y avoir une méthode plus claire et plus transparente pour l'établissement des règles afin d'éviter de créer de la confusion et de la frustration. Nous avons proposé un règlement qui régirait l'établissement des règles.

L'expression « certificat d'aptitude » est une appellation qui induit en erreur. Nous sommes d'avis qu'il ne suffit pas à un chemin de fer de faire preuve de stabilité financière, de produire une police d'assurance et de soumettre son SGS à un examen pour se qualifier pour exploiter des services. Nous estimons qu'il faut instituer un certificat d'exploitation ferroviaire. Nous l'avons décrit dans le rapport. Ce que cela signifierait, c'est que les compagnies de chemin de fer devraient respecter les exigences de sécurité de base et cela serait une condition préalable à la délivrance d'un certificat d'aptitude.

Comme vous pouvez l'imaginer, le comité a consacré beaucoup de temps sur la question des systèmes de gestion de la sécurité. Nous appuyons le concept de SGS. Nous avons entendu les exposés d'entreprises qui ont un solide SGS fonctionnel, comme Air Transat, et nous sommes convaincus que c'est l'approche à adopter.

Personne n'a vraiment réussi à expliquer aux employés la façon dont un SGS est censé fonctionner ou à faire fonctionner les SGS au profit des intéressés. Tout le concept des systèmes de gestion de la sécurité visait à orienter les principes de gestion vers la détermination des dangers, l'évaluation et l'atténuation des risques, et la surveillance, plutôt que sur une approche centrée sur des règles. Les SGS n'ont pas pour but de remplacer les règlements, les règles ou les normes en vigueur, mais plutôt de créer un moyen plus complet pour gérer la sécurité. Ils n'équivalaient pas à une déréglementation ou à une autoréglementation de l'industrie.

● (1115)

L'industrie du transport ferroviaire n'a pas réussi à obtenir l'adhésion maximale des gens qui sont le plus directement touchés par la sécurité, à savoir les employés de première ligne. De même, Transports Canada n'a pas réussi à maximiser cette nouvelle approche en raison d'une mise en oeuvre manquant d'uniformité dans les diverses régions et à cause du manque de ressources. La pierre angulaire d'un SGS efficace est une culture de sécurité efficace.

Les médias ont commenté la comparaison faite par le comité entre VIA, la CFCP et le CN. Je maintiens nos observations. Nous ne pensons pas que l'on puisse inculquer une culture de sécurité par un système strict, centré sur des règles qui rejette la faute des erreurs ou des omissions sur les employés, mais qui omet de reconnaître les influences des gestionnaires ou les situations organisationnelles qui peuvent contribuer à ces erreurs ou à ces omissions.

La personne la plus importante qui prend part au fonctionnement d'un SGS n'est pas celle qui l'examine après sa conception. La personne la plus importante dans un SGS est celle qui court des risques et qui participe à l'évaluation des risques et aux mesures d'atténuation. Par la suite, tous les employés d'une compagnie le font fonctionner. Les deux fonctions vont de pair, mais tout commence au niveau de la base.

De même, Transports Canada doit attacher plus d'importance à la surveillance du rendement des chemins de fer qu'à leur inspection. Les chemins de fer doivent adopter des SGS efficaces et démontrer à Transports Canada qu'ils sont efficaces. Des SGS efficaces, surveillés efficacement par Transports Canada, contribueront très nettement à améliorer la culture de sécurité.

Des renseignements fiables sont essentiels à la gestion des risques et à la planification d'une surveillance efficace. Ainsi, l'amélioration de la sécurité devient possible. Je peux résumer la situation très rapidement. Nous voulons que Transports Canada soit en mesure de recueillir et d'utiliser les renseignements nécessaires à l'amélioration de la sécurité de manière proactive, le plus rapidement possible. Cela signifie que le ministère détermine quels renseignements sont recueillis, les analyse et les diffuse.

Il ne s'agit aucunement d'un reproche adressé au Bureau de la sécurité des transports. Pendant toute la durée de l'exercice, nous n'avons jamais entendu dire que les enquêtes du BST étaient rien de moins que d'un très haut calibre. Cependant, le BST recueille des données une fois qu'un accident est arrivé, ce qui est un mode d'action réactif. Or, nous voulons que Transports Canada dispose de plus d'information plus rapidement. L'approche que nous proposons fournirait également à l'industrie un guichet unique pour la présentation de rapports. Les renseignements doivent servir à prévenir les accidents, et pas seulement à en rendre compte.

Les questions de voisinage ont été traitées dans le rapport. Chaque protagoniste a un rôle à jouer pour contribuer à améliorer la culture de sécurité en ce qui concerne les accidents aux passages à niveau.

L'éducation du public par Transports Canada, les chemins de fer et la Fédération canadienne des municipalités et d'autres parties a également contribué à réduire le nombre d'accidents et de décès. Le financement des améliorations de la sécurité aux passages à niveau a également eu des conséquences positives sur la sécurité. Qu'elle soit entreprise par les intervenants ou financée par l'actuel Programme d'amélioration des passages à niveau de Transports Canada, l'amélioration constante de la sécurité aux passages à niveau est une question importante. Toutefois, le partage de compétences entre les municipalités et les provinces en matière de la planification de l'utilisation des terres et l'exploitation des chemins de fer a engendré des problèmes qu'il faut régler.

En ce qui concerne la protection de l'environnement et l'intervention, le public s'intéresse davantage aux questions environnementales. Il est mieux en mesure de voir l'efficacité de la culture de sécurité qui entoure le réseau ferroviaire par le biais de la protection qu'il offre à l'environnement. C'est un point de vue important.

Nous sommes convaincus que des efforts ont été faits pour améliorer les interventions en cas de catastrophe environnementale. Toutefois, nous devons tirer les leçons de catastrophes comme celle du lac Wabamun. Même si cette catastrophe ne mettait en cause des marchandises dangereuses, elle a causé de sérieux dommages au lac Wabamun.

Nous suggérons de regarder sécurité ferroviaire au-delà des marchandises dangereuses pour nous interroger sur les matières dangereuses pour l'environnement. L'une de nos recommandations vise précisément l'élaboration d'un protocole normalisé d'intervention d'urgence. Nous nous inquiétons également des problèmes environnementaux à venir ayant trait aux déversements qui se produisent sur une longue période dans les gares de triage.

● (1120)

En ce qui concerne les questions d'exploitation, je dois vous dire qu'il n'y a rien de pire que de voir un comité constitué de deux avocats, d'un consultant en gestion et d'une autre personne qui sait quelque chose au sujet des chemins de fer venir vous dire les questions d'exploitation qu'il a réglées. Alors, nous ne l'avons pas fait. Nous avons tout de même abordé certaines questions d'exploitation en vue de cerner les problèmes.

La question d'exploitation qui compromet le plus la culture de sécurité du réseau ferroviaire canadien est la gestion de la fatigue. Ce problème appelle une solution efficace et rapide. Le problème dure depuis trop longtemps. Il existe maintenant des moyens nouveaux et novateurs d'évaluer les facteurs qui sont à la base de ce problème, comme des règles, des plans de gestion de la fatigue, des conventions collectives. Il est indispensable de trouver des solutions plus efficaces et de les mettre en oeuvre. Nous invitons l'organisme de réglementation, l'industrie et les syndicats à collaborer dans ce dossier.

Nous avons examiné la question des innovations scientifiques et technologiques. L'industrie du transport ferroviaire a fait des bonds prodigieux dans l'adoption de technologies nouvelles et novatrices axées sur les infrastructures et les matériels afin d'améliorer la sécurité, mais il y a de la place pour plus d'innovation. Pour que la culture de sécurité ferroviaire du Canada reste à jour et s'améliore, le gouvernement doit créer un climat propice à l'évaluation et à l'adoption de nouvelles technologies.

Au chapitre des ressources, le gouvernement doit accorder plus de ressources financière à l'organisme de réglementation. À notre avis, l'organisme de réglementation fait un travail extraordinaire compte tenu des ressources dont il dispose, mais au fil des ans, il n'a pas reçu suffisamment de ressources pour améliorer la sécurité ferroviaire.

En tant qu'ancien député et ancien ministre des Transports, je pense que nous devons concentrer nos efforts sur le ministre des Finances. Il ne sera probablement pas heureux d'entendre cela, mais je le pense vraiment; il faut que ce soit dans le ministère. Nous devons démontrer l'importance de l'industrie ferroviaire pour l'économie canadienne et les recettes, directes et indirectes, que touche l'État à cause des activités des chemins de fer, et donner à Transports Canada les fonds nécessaires.

L'élément le plus important qui touche à la culture de sécurité et que le Comité a abordé réside dans les relations. Les chemins de fer sont responsables de la sécurité de leur exploitation; Transports Canada est responsable de la sécurité du réseau national de transport. Cela nécessite une reconnaissance des rôles et une approche concertée.

L'organisme de réglementation et l'industrie doivent tout simplement déployer plus d'efforts pour instaurer de meilleures relations de travail afin d'améliorer la culture de sécurité. La franchise, la transparence et la responsabilisation sont des éléments clés de l'instauration de meilleures relations de travail.

Permettez-moi de conclure.

Les membres de notre comité ont passé six mois à sillonner le Canada et à écouter, à observer, à interroger et à sonder les personnes qui sont liées au réseau ferroviaire canadien. Au début, nous visions un objectif commun. Aucun d'entre nous ne tenait à passer un temps considérable à préparer un rapport qui finirait sur les tablettes. Nous avons voulu préparer quelque chose de substantiel et d'utile.

Et c'est pourquoi nous avons fait quelque chose de différent. Après nous être entendus sur nos recommandations et les avoir regroupées dans l'ordre où elles apparaissent dans le rapport, nous nous sommes livrés à un exercice de validation. Peu après la fête du Travail, les membres du comité ont à nouveau sillonné le pays et ont rencontré les intervenants principaux: Transports Canada; le BST, les fonctionnaires provinciaux, les chemins de fer, les syndicats, la Fédération canadienne des municipalités. Nous leur avons remis un exemplaire de nos recommandations — uniquement les recommandations telles qu'elles figurent à la fin du rapport, pour qu'ils les examinent en notre présence. Puis, nous avons repris notre copie et leur avons demandé s'il y avait des recommandations qui, à leur avis, étaient exagérées ou ne passeraient pas la rampe.

Nous nous sommes réunis à nouveau à Ottawa et nous avons discuté de ce que nous avons entendu. Aucune recommandation n'a été abandonnée parce qu'elle était exagérée ou ne passerait pas la rampe; quelques-unes ont été légèrement modifiées.

L'exercice de validation nous a aidés à rédiger le texte qui explique les recommandations et comment nous en sommes arrivés à ces dernières. Nous avons présenté le rapport à temps, c'est-à-dire à la fin de l'automne. Il a été présenté le 30 novembre.

● (1125)

Je dois dire que j'ai participé au processus du comité pendant quelques années à différents titres. Je m'estime heureux d'avoir pris part à la préparation d'un rapport aussi productif.

Quelqu'un à Transports Canada ou au Cabinet du premier ministre a su réunir quatre personnes aux antécédents différents qui se sont fort bien entendues. Nous avons Sheila, et Tim Meisner, notre

directeur exécutif, a recruté un effectif extraordinaire. Nous avons bénéficié de la collaboration de tous. Il était parfaitement clair dans notre esprit que l'amélioration de la sécurité était l'objectif visé par tous. Nous avons reçu un excellent accueil et bénéficié de séances d'information et de délibérations animées partout où nous sommes allés. Cela explique, à mon avis, que nous ayons préparé un rapport qui rehaussera la culture de sécurité du réseau ferroviaire canadien.

Je vous remercie, monsieur le président, de votre patience.

Je suis prêt à répondre à toutes vos questions.

Le président: Merci, monsieur Lewis.

Nous allons passer aux questions. Encore une fois, parce que je sais qu'il y a beaucoup de questions, je vais faire respecter aussi rigoureusement que possible la période de sept minutes. Si vous voyez que je fais signe qu'il vous reste une minute, veuillez être aussi bref que possible.

Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci, monsieur Lewis, monsieur Meisner et madame Smith.

J'aimerais féliciter votre comité. J'ai assisté à une de vos séances. Je suis très impressionné par le travail que vous avez fait.

Il y a beaucoup de terrain à couvrir ici. Au début de votre déclaration, je pense que la priorité que vous avez établie en est une qui a été signalée durant nos audiences. La priorité devait être les gens, aussi bien les gens qui dirigent les chemins de fer, qui travaillent pour les chemins de fer — les employés — que les gens qui sont touchés par les chemins de fer, les gens qui vivent dans des localités traversées par les chemins de fer. La deuxième, c'est l'environnement, et la troisième, c'est le profit ou l'exploitation des chemins de fer. Parfois, il semble que c'est le contraire. On nous a dit qu'il semblait que c'était une perception plutôt que la réalité.

Pour débiter les questions, à la page 255 de votre rapport, vous dites que les ressources de Transports Canada sont insuffisantes et vous suggérez également que Transports Canada devrait repenser son approche. Le ministère n'a pas suffisamment de personnel. Vous proposez le renouvellement des effectifs et du savoir-faire au sein de la Direction générale de la sécurité ferroviaire et vous suggérez que le ministère repense son approche à l'égard des inspections et des vérifications de manière à ce que les compétences et le temps des inspecteurs puissent être employés plus efficacement.

Je me demande si vous ne pourriez pas nous en dire plus à ce sujet.

● (1130)

L'hon. Douglas Lewis: Merci.

Le passage à un système de gestion de la sécurité comporte un changement de l'inspection vers la vérification. La théorie était que les entreprises sont responsables de leurs opérations et que Transports Canada est responsable d'un système de sécurité à l'échelle nationale. Les compagnies de chemin de fer doivent développer les systèmes de sécurité et démontrer à Transports Canada qu'ils fonctionnent. La compagnie doit les vérifier et Transports Canada doit les vérifier. Cela comporte un changement dans les compétences des gens qui faisaient le travail. Il y a une différence entre le travail de l'inspecteur et celui du vérificateur. Vous examinez des choses différentes. Si vous allez inspecter des rails de chemin de fer, vous allez consacrer beaucoup de ressources de Transports Canada à l'inspection des rails.

La théorie derrière le passage à des systèmes de gestion de la sécurité était que les entreprises devraient faire les inspections et avoir des systèmes pour faire la vérification de ce qui va bien et de ce qui ne va pas bien avec les rails. Transports Canada devrait alors superviser cette fonction des compagnies. Cela suppose que vous avez des gens qui comprennent qu'ils font de la vérification.

Il arrive que ma première carrière a été celle de comptable agréé. J'ai appris quelque chose au sujet de la vérification, et cela est revenu sans cesse. À dire vrai, il y a des différences d'un bout à l'autre du pays concernant l'attitude des inspecteurs de Transports Canada à l'égard de toute la question des SGS et de la vérification. C'est ce que nous avons constaté.

M. Don Bell: Vous avez dit que le SGS n'est pas parfait et je pense que vous le dites également dans votre rapport. Pensez-vous qu'il est approprié?

L'hon. Douglas Lewis: Je vous renvoie à la page...

M. Don Bell: Pendant que vous cherchez la page, je vais poser une deuxième question, de sorte que vous l'avez en tête. Vous avez dit que les incidents faisant intervenir des marchandises dangereuses ont diminué, alors que dans les autres catégories, les incidents et les accidents n'avaient pas diminué. Pensez-vous que c'est la chance ou que ce sont les mesures prises qui expliquent pourquoi les incidents ferroviaires graves ne sont pas survenus aussi souvent dans le cas des marchandises dangereuses?

L'hon. Douglas Lewis: Laissez-moi répondre à la dernière question en premier. Je ne pense pas que ce soit attribuable à la chance. Beaucoup d'efforts ont été consacrés à toute la question des marchandises dangereuses. Nous avons rencontré l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques pour parler de ses procédures. Ces gens étaient très fiers de ce qu'ils faisaient pour réduire les problèmes. Nous avons été impressionnés par les efforts qui étaient consacrés au transport des marchandises dangereuses.

Pour revenir à votre première question, si vous allez à la page 85, il y a la citation de Faye Ackermans, de la CFCP. La première phrase dit tout : « Un changement de culture] est un véritable périple; les progrès que nous avons réalisés sont toujours fragiles. » Je ne pense pas que vous arriviez jamais à la perfection en essayant de créer une culture de sécurité.

Il y a également, dans ce chapitre particulier, un effort fait par une personne pour définir ce qui arrive. À la page 82, il y a un instrument d'évaluation intéressant pour mesurer la culture de sécurité. Il y a cinq types de cultures de sécurité que les entreprises peuvent avoir. Dans cet exemple particulier, on tente de décrire ce qu'est cette culture dans les diverses entreprises.

● (1135)

M. Don Bell: J'ai remarqué que vous avez parlé de l'importance de la fatigue, qui a été signalée par les employés. Ils ont également soulevé la question de la formation des employés, de la formation des équipes, qu'ils jugeaient insuffisantes.

Je me demande si vous ne pourriez pas nous parler un peu plus de ces deux questions. En ce qui concerne la question de la fatigue, certains des accidents survenus aux États-Unis et le grave accident survenu à Hinton ont été le résultat de la fatigue. Il s'agit là d'une préoccupation dont nous avons beaucoup entendu parler. L'autre question est l'expérience et la formation des équipes.

L'hon. Douglas Lewis: Laissez-moi répondre à la question de la fatigue en premier. Si vous allez à la page 178, vous allez voir les mesures que l'étude CANALERT '95 a recommandées pour contrer la fatigue. Plus je lis cela et plus je reviens au bout de phrase de la

page 182 qui dit : « Le sommeil est l'élément qui compte vraiment, et pas seulement les heures de repos ». Il y a un grand nombre de facteurs qui interviennent dans la fatigue.

En ce qui concerne la formation, la réponse peut contenir une mesure de ce qui arrive lorsque les cadres viennent remplacer les employés lorsqu'il y a un arrêt de travail. Je dis simplement une « mesure ».

Les entreprises ont la responsabilité de former leurs propres employés. Pour ce qui est du degré de surveillance qu'exerce Transports Canada sur la formation du personnel assurée par l'entreprise, nous n'avons pas traité de cette question en profondeur. Je pense toujours que le point principal, c'est la question de la gestion de la fatigue.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

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

Je tiens à vous féliciter pour le travail que vous avez fait. Vos recommandations ciblent les vrais problèmes. C'est un avantage très important. Vous savez, pour avoir vous-même été élu, que nous devons être en mesure de proposer les solutions adéquates une fois que les problèmes sont ciblés. Je suis fier du constat que vous avez fait. À la page 16 de votre rapport, vous dites ceci au sujet des accidents:

Même s'il peut sembler que la récente tendance à la hausse (1998-2005) se soit quelque peu renversée en 2006, les données du BST jusqu'en juillet 2007 démontrent que le nombre des déraillements en voie principale est supérieur à celui de 2006 et proche de la moyenne quinquennale (2002-2006).

Comme nous l'avons constaté déjà, il s'agit des accidents dont les conséquences sont les plus graves pour ce qui est des dégâts matériels et des dommages causés à l'environnement. Or, vous avez souligné qu'à l'égard des accidents les plus dangereux et les plus nocifs pour l'environnement, il n'y avait pas eu d'amélioration. On constate une tendance. Il est vrai que notre moyenne peut s'avérer meilleure qu'aux États-Unis, mais le fait est que nous ne nous améliorons pas. C'est en quelque sorte ce que j'ai compris concernant ces accidents.

Mon interprétation est-elle exacte?

● (1140)

[Traduction]

L'hon. Douglas Lewis: Merci beaucoup, monsieur Laframboise.

Vous avez raison. Il nous a fallu déterminer quel était la situation et nous ne voulions pas que les compagnies de chemins de fer nous l'indiquent. Nous avons commandé une étude précise sur l'état de la sécurité ferroviaire et nous avons demandé à quelqu'un qui travaille avec les statistiques de nous présenter ces statistiques. Alors, malgré les difficultés auxquelles nous avons fait allusion à d'autres endroits dans le rapport quant à la fiabilité des données statistiques, je suis raisonnablement confiant dans ce qu'ils nous ont dit. Naturellement, nous voulons voir les tendances. Il semble effectivement que les accidents aient diminué en 2006, mais malheureusement, ils ont augmenté en 2007. Alors, c'est un fait avec lequel nous devons composer. Cela, je pense, est lié à toute la question de la collecte des données statistiques.

Lorsque vous passez six mois à sillonner le pays, il y a des choses qui vous sautent vraiment aux yeux. Nous étions à Washington en train de discuter avec la Federal Railroad Administration et ces gens avaient les mêmes données statistiques que nous. Leur courbe statistique allait comme ceci, mais ensuite, elle s'inclinait brusquement deux ans avant nous. J'ai dit à cette personne: « Qu'est-il arrivé là. Je suis intéressé de savoir ce qui a causé cela. » Elle a répondu: « Eh bien, nous avons remarqué qu'elle allait dans ce sens, et nous avons convoqué une réunion pour en discuter. » Leur courbe statistique pour les déraillements touchant une voie principale et les déraillements hors d'une voie principale s'inclinait vers le bas.

C'est pourquoi nous disons que nous voulons que Transports Canada soit en position de décider avec les compagnies de chemins de fer quelles données statistiques sont importantes pour eux: pour leur fournir des renseignements leur permettant de trouver de meilleures solutions plus rapidement.

[Français]

M. Mario Laframboise: C'est bien. Ça m'amène à ma deuxième question. Au comité, nous avons eu la chance d'analyser de façon approfondie le système de gestion de la sécurité dans le milieu du transport aérien. Je vois que vous avez pris comme exemple Air Transat. Des représentants de l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale, nous ont dit dans le cadre d'un témoignage qu'un système de gestion de sécurité ne devait pas remplacer l'inspection et la surveillance de Transports Canada. Ça rejoint les recommandations que vous faites dans votre rapport. L'objectif est de créer une culture de la sécurité.

Bien sûr, la situation n'est pas la même pour le transport aérien que pour le transport ferroviaire. En effet, une fois que l'avion est dans les airs, sa route est le ciel, alors que celle du train constitue des milliers de kilomètres de rails. À la page 74 de votre rapport, vous dites ceci:

Cela fait maintenant près de sept ans que les chemins de fer sont tenus de se doter d'un SGS. Bien que des progrès aient incontestablement été enregistrés, de l'avis du Comité, l'adoption de SGS dans le réseau de transport ferroviaire et par l'organe de réglementation n'a pas été homogène. Le Comité espérait qu'au bout de tant d'années, et l'organe de réglementation et l'industrie auraient réalisé plus de progrès.

Vous faites une dure constatation, à savoir qu'après sept ans de SGS, on s'attendait à des progrès plus importants que ceux réalisés. Ça nous inquiétait à l'égard du transport aérien et ça nous inquiète aussi à l'égard du transport ferroviaire. En effet, nous n'avons pas l'impression que les effectifs sont suffisants pour assumer la supervision des SGS et faire les inspections requises.

Vous dites dans votre texte que Transports Canada doit attacher plus d'importance à la surveillance du rendement qu'à ses inspections. Il reste que les milliers de kilomètres de rails doivent être inspectés. Si Transports Canada n'est pas capable d'assumer cette supervision au moyen d'inspections sur le terrain, comment allons-nous pouvoir être sûrs que sur toute la longueur des voies, le système de gestion de la sécurité est parfait?

• (1145)

[Traduction]

L'hon. Douglas Lewis: Je pense que votre réaction est naturelle. Je suppose que je vais répondre comme ceci: nous ne suggérons pas d'éliminer complètement les inspections, mais nous suggérons qu'en vérifiant les systèmes de gestion de la sécurité et qu'en combinant cela à un programme d'inspection efficace, vous pouvez déceler les problèmes. Les entreprises font l'inspection des rails. C'est un fait; elles inspectent leurs rails.

La question que l'on doit se poser est la suivante: doit-on répéter les efforts des entreprises ou doit-on rediriger l'attention de Transports Canada là où les problèmes surviennent, pour cibler ce qui brise dans ces endroits, et ensuite, faire les inspections de suivi? Je pense que c'est là où nous voulions à venir.

C'est un changement total de culture que de regarder les vérifications et prendre ce que la compagnie dit qu'elle a fait pour élaborer son SGS et dire: très bien, nous avons des problèmes avec ce genre de rails ou avec ce genre de terrain; c'est ce que notre vérification nous indique et c'est là que nous allons faire nos inspections.

En d'autres mots, je pense que s'il est bien utilisé, le SGS est un outil pour mieux cibler les efforts des inspecteurs.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup d'être venus témoigner devant le comité.

Il est intéressant de regarder les données statistiques depuis la mise en oeuvre du SGS en l'an 2000. Nous avons quelques irrégularités — de 2001 à 2002, il y a eu une légère diminution des accidents, et de 2005 à 2006, une légère baisse également — mais de façon générale, la tendance a été à la hausse pour ce qui est des accidents.

J'ai remarqué, monsieur Lewis, que dans votre exposé — qui était excellent — vous avez utilisé l'expression « n'a pas réussi », que « l'industrie du transport ferroviaire n'a pas réussi à obtenir l'adhésion maximale » et « Transports Canada n'a pas réussi à maximiser cette nouvelle approche », en parlant du SGS. En interprétant vos observations, je dirais qu'en un sens, les compagnies de chemin de fer n'ont pas réussi à mettre en oeuvre des SGS efficaces.

Croyez-vous que la mise en oeuvre des SGS a été un échec ou qu'elle a été inefficace?

L'hon. Douglas Lewis: Puis-je aller quelque part entre les deux? Je ne pense pas que cela a été un échec; je ne pense pas que cela a été inefficace; je ne pense pas que cela a été aussi efficace que cela aurait pu l'être.

M. Peter Julian: Nous voyons toutes les données statistiques que vous avez présentées dans votre rapport. Il ne fait aucun doute qu'il y a une tendance à la hausse dans les accidents ferroviaires. Le point, c'est qu'il y a quelque chose de fondamentalement mauvais. Ce n'est pas que ce n'est pas aussi efficace qu'on aurait pu l'espérer; c'est que nous voyons un taux d'accidents ferroviaires plus élevé, alors il est difficile d'utiliser l'expression « pas aussi efficace qu'on aurait pu l'espérer » lorsqu'on voit une hausse spectaculaire du nombre d'accidents de chemin de fer.

L'hon. Douglas Lewis: Je ne sais pas s'il y a eu une augmentation spectaculaire. Il y a une tendance à la hausse, cela ne fait aucun doute, mais voyez où ils surviennent. Où surviennent-ils? Le nombre de collisions a diminué, mais le nombre de déraillements sur des voies principales ou hors des voies principales est à la hausse, et c'est là que nous disons que nous devons intervenir.

Je vais devoir communiquer avec vous plus tard à ce sujet, mais il me semble que toute la question du SGS n'existe pas depuis bien longtemps. La loi a été adoptée en 2000.

M. Peter Julian: La mise en application était en 2000, oui.

L'hon. Douglas Lewis: Il faudra un certain temps pour qu'elle soit promulguée et pour qu'elle fonctionne de manière efficace. Je ne dirais pas que le SGS n'a pas réussi pour cette raison.

M. Peter Julian: Vous utilisez effectivement l'expression « n'a pas réussi », alors certains aspects de la mise en oeuvre du SGS n'ont pas réussi, dans vos propres mots.

Je vais revenir sur la question avec laquelle nous sommes débattus au comité des transports. Un certain nombre de personnes sont venues témoigner au sujet du SGS dans le cas de l'industrie aérienne, mais elles appartenaient à deux groupes. Les théoriciens ont dit qu'en théorie, le SGS rendra le système de transport aérien plus sûr et ensuite, les praticiens ont dit que le SGS ne fonctionnera tout simplement pas.

Je sais que mes collègues conservateurs ne sont pas d'accord, mais la réalité, c'est que des témoins très crédibles — comme M. Fast le sait très bien — ont critiqué l'approche du SGS.

Évidemment, si les conservateurs étaient aussi intéressés que cela à le présenter, ils n'auraient pas retiré le projet de loi C-7.

Ceci dit, j'aimerais revenir à deux des aspects pratiques. Croyez-vous que les réductions imposées à Transports Canada, la réduction des ressources que vous avez clairement signalée dans votre rapport, explique en partie pourquoi nous n'avons pas vu...? Que vous disiez que cela n'a pas réussi ou que vous disiez que cela n'a pas été aussi efficace que vous l'auriez souhaité, la réduction des ressources imposée à Transports Canada a fait une différence en ce qui a trait à l'augmentation du taux d'accidents et aux problèmes liés à la mise en oeuvre du SGS.

• (1150)

L'hon. Douglas Lewis: Je dirais plutôt que ce n'est pas que les ressources ont été réduites à Transports Canada sous un gouvernement quelconque; c'est juste qu'elles sont restées les mêmes alors que le trafic ferroviaire et les recettes du gouvernement liées à l'industrie ferroviaire ont augmenté.

Par exemple, en 1995, vous n'aviez pas de revenus du CN, n'est-ce pas? La société ne faisait pas de profits, et le CFCP non plus, selon les données statistiques sur les chemins de fer. Ces entreprises sont maintenant rentables.

Nous disons au gouvernement du jour et au ministre des Finances que Transports Canada doit être financé de manière appropriée pour mettre en oeuvre le SGS.

M. Peter Julian: Merci.

L'autre question que vous avez soulevée très clairement, c'est la collecte et la diffusion de l'information. Croyez-vous que les données sur la sécurité, sur les vérifications de sécurité, devraient être rendues publiques, que le public devrait savoir quelles compagnies font un travail efficace en matière de sécurité et quelles compagnies n'y arrivent pas? Encore une fois, dans le cadre du projet de loi C-7, que les conservateurs ont retiré, cette information n'était pas accessible au public, alors les gens ne sauraient pas s'ils voyagent avec une compagnie qui a un dossier de sécurité atroce ou un système de gestion de sécurité interne efficace.

L'hon. Douglas Lewis: Je ne suis pas certain que nous ayons traité de la question de savoir si les vérifications de sécurité devraient être rendues publiques. Nous avons traité de la question de rendre accessibles les données statistiques et nous avons également estimé que les sanctions administratives pécuniaires devraient être rendues publiques.

M. Peter Julian: Très bien. Vous n'avez pas clairement dit cela dans le rapport, c'est vrai, mais selon votre opinion personnelle, cela ne fait-il pas partie du domaine public, parlant également à titre d'ancien député? Ne croyez-vous pas qu'il soit dans l'intérêt public de rendre cette information accessible au public?

L'hon. Douglas Lewis: Je préférerais examiner toute la question plus attentivement plutôt que vous donner une réponse improvisée. Je n'ai pas d'objection à donner des réponses improvisées, mais j'ai appris à quel moment je devrais le faire et à quel moment je ne devrais pas le faire. Alors, je préfère m'abstenir, monsieur Julian.

Une des choses que nous avons mentionnées était... Je travaillais dans le domaine de la vérification et j'ai quitté ce domaine, et je suis maintenant un directeur de la Banque Nationale de l'Inde (Canada). Je siège au comité de vérification, et je traite avec le vérificateur lorsqu'il arrive avec les résultats annuels.

C'est un des choses qui m'ont frappé. Il y avait des plaintes des compagnies de chemin de fer au sujet des vérifications qui demeureraient sans lendemain. Personne ne venait rencontrer la direction pour dire: « Voici les résultats de notre vérification », alors, à plus forte raison, personne n'informait le public. Les vérificateurs ne venaient pas rencontrer les compagnies de chemin de fer pour dire: « C'est ici que nous avons trouvé des problèmes ». Voyez-vous ce que je veux dire?

M. Peter Julian: Voilà un point valable.

L'hon. Douglas Lewis: Et je pense que vous allez trouver dans le rapport une allusion au fait que les procédures de vérification devraient se situer au niveau du vérificateur général. Je pense que c'est là où nous voulons en venir.

Il y a un processus d'apprentissage ici. Vous devez apprendre comment faire les vérifications, et ensuite, vous devez apprendre comment faire état des résultats de votre vérification aux gens que vous avez vérifiés, pour qu'ils puissent faire en sorte que vous ne trouviez pas les mêmes choses l'année suivante. Voilà ce que nous voulons faire.

Le président: La question doit être très courte, s'il vous plaît.

M. Peter Julian: Ce sera très court.

Concernant les pénalités pour des infractions liées aux renseignements de sécurité, particulièrement en ce qui touche les présidents-directeurs généraux, croyez-vous qu'il devrait y avoir une augmentation substantielle des pénalités pour les dirigeants d'entreprise qui ne mettent pas la sécurité devant d'autres éléments dans l'entreprise?

• (1155)

L'hon. Douglas Lewis: Je pense que tout le monde, de l'employé jusqu'au sommet de l'échelle, doit être attentif aux systèmes de sécurité.

Pour ce qui est de savoir si oui ou non vous voulez faire payer les PDG, je pense que vous avez probablement suffisamment de mordant avec la publicité, si cela est fait de manière appropriée. Je n'hésite pas le dire. Vous êtes tous des politiciens ici. Vous savez comment l'opinion publique se forme et vous savez ce que l'opinion publique peut faire au marché des valeurs mobilières. Vous le voyez tous les jours.

Nous en avons eu un exemple hier avec le rappel d'un produit Choix du Président et vous pouvez être certains que cela aura des répercussions sur le bilan de l'entreprise.

Alors, je pense que vous avez plus de chances avec la publicité entourant les sanctions administratives pécuniaires que vous en avez en ciblant une personne en particulier, parce qu'alors, vous devez prouver que cette personne doit payer personnellement. Cette approche comporte beaucoup de difficultés.

Le président: Monsieur Fast.

M. Brian Jean: Si vous me le permettez, monsieur le président, je veux rapidement remercier M. Lewis au nom du premier ministre, du ministre des Transports et bien sûr de notre gouvernement pour le remarquable travail que lui et son équipe, notamment M. Côté, M. Lacombe et M. Oser ont fait. Nous les remercions très sincèrement.

La sécurité est un sujet extrêmement important pour tous les membres du comité et pour tous les parlementaires et nous apprécions beaucoup le temps que vous nous accordez.

L'hon. Douglas Lewis: Merci.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie, tous les trois, d'avoir comparu devant nous aujourd'hui.

Je veux, comme il arrive souvent, rectifier les propos de M. Julian. Je peux vous assurer que la grande majorité des témoins qui ont comparu devant nous au sujet des amendements à la Loi sur l'aéronautique étaient très favorables au SGS. L'industrie aéronautique a accepté le SGS d'une façon peut-être inégale par le réseau ferroviaire. En fait, seuls les syndicats représentant les inspecteurs s'y sont opposés. Même le juge Moshanski a confirmé à contrecœur que la sécurité sera considérablement accrue suite à une mise en oeuvre efficace du SGS.

Je me reporte à la page 67 du rapport où se trouve une déclaration, que je trouve des plus choquantes, au sujet du SGS.

Permettez-moi de la lire:

Les employés des chemins de fer avaient pour la plupart moins de choses à dire, car nous avons appris que beaucoup n'étaient même pas au courant du SGS ou qu'ils n'avaient pas suivi une formation sur ses objectifs.

Je pense que le critère le plus important pour l'efficacité du SGS est bien son acceptation par les employés. Et voilà que vous nous dites que les employés n'étaient même pas au courant, et s'ils l'étaient, ils ignoraient ce qu'il signifiait; ils n'en connaissent pas les détails. Ce SGS ne donne pas de bons résultats et c'est peut-être l'une des lacunes qui existent dans notre réseau ferroviaire au Canada.

J'aimerais aussi revenir sur des déclarations se rapportant à la culture fondée sur la crainte qui s'est développée dans certaines de nos compagnies ferroviaires. Vous avez écrit, à la page 70 et je cite:

À quelques exceptions près, les employés nous ont parlé d'une culture fondée sur la crainte et la discipline.

C'était en référence au CN.

Page 71, je cite encore une fois:

Le comité assimile une telle dépendance à une culture où le strict respect des règles se fait essentiellement par la discipline ou par la menace d'éventuelles mesures disciplinaires. Or, les cultures disciplinaires ont tendance à inculquer la peur et à étouffer la participation des employés et leurs déclarations.

Cela est, en ce qui me concerne, le critère essentiel pour assurer le bon fonctionnement du SGS. Si les employés de première ligne qui identifient les risques à l'intérieur du système n'y croient pas et qu'ils craignent des mesures disciplinaires, le SGS est voué à l'échec.

J'ai remarqué que votre recommandation 18 dit: « Transports Canada et l'industrie du transport ferroviaire doivent prendre des

mesures particulières pour parvenir à une culture de sécurité fructueuse ». Mais, vous ne précisez pas comment y arriver. L'industrie de l'aéronautique a complètement accepté l'idée d'immunité pour les employés qui signalent eux-mêmes les risques. Vous donnez, dans votre rapport, l'exemple d'Air Transat, sans pour autant proposer ce type de signalement des risques dans votre recommandation.

Est-ce quelque chose que vous envisagez d'ajouter à vos recommandations, c'est-à-dire un système d'immunité qui permettra aux employés de ne plus craindre des mesures disciplinaires s'ils signalent des risques dans leur secteur de travail?

● (1200)

L'hon. Douglas Lewis: Vous venez de soulever tout un éventail de questions.

M. Ed Fast: J'aimerais que l'on se penche plutôt sur l'immunité. Vous en avez à peine parlé.

L'hon. Douglas Lewis: Eh bien, je vais aussi me pencher là-dessus.

Les témoins, du secteur public et du secteur privé ont plusieurs fois dit qu'ils ignoraient ce que le SGS signifiait. C'est la raison pour laquelle j'ai indiqué dans ma déclaration préliminaire qu'ils étaient trop absorbés par la rhétorique du cadre supérieur qui vante les mérites du SGS, mais qui n'en a aucune expérience pratique. Il faut demander aux employés de première ligne de nous dire quels sont les risques et la façon dont nous pouvons les atténuer.

J'ai dit à un groupe de cadres de compagnies ferroviaires: « Je sais ce que je ferai. J'attacherai un questionnaire à leur chèque de paie juste avant Noël pour leur demander d'énumérer les cinq plus grands risques dans leur travail et comment ils s'y prendraient pour les éliminer ». J'ai ajouté: « Votre recevez votre premier chèque après Noël après avoir répondu au questionnaire ». Je ne leur demande pas de rédiger une thèse, mais je veux ces réponses » et quand je les aurai reçues, je les entrerais dans le système.

Il faut que ce soit aussi simple que cela.

Au sujet des dénonciations, si je pouvais...

M. Ed Fast: Pas des dénonciations, votre rapport parle d'immunité. De l'immunité incluse dans les amendements à la Loi sur l'aéronautique qui fait actuellement l'objet d'une troisième lecture à la Chambre.

L'hon. Douglas Lewis: Certaines questions ont été discutées en public. Nous avons eu des réunions privées de petits groupes avec des comités professionnels locaux et il a été très souvent question de la nécessité d'un système permettant de signaler les risques sans que des reproches soient faits. Ce point a été soulevé par les employés des deux compagnies et les syndicats. Ils estiment qu'ils devraient pouvoir parler des risques sans crainte de répercussions, de punitions ou de reproches.

M. Ed Fast: Cela fait-il partie de votre recommandation? Peut-on le voir dans le libellé de la recommandation 18?

L'hon. Douglas Lewis: Quel que soit le libellé, il faut davantage de participation de la part des employés. Je dis bien que les employés — pas les syndicats — devraient s'exprimer sur leur méthode de travail. Ils devraient pouvoir en parler sans craindre que des mesures disciplinaires soient prises à leur endroit.

Le président: Monsieur Volpe, la parole est à vous.

L'hon. Joseph Volpe: Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci, monsieur Lewis et merci à vos collègues. J'espère qu'au moins l'opposition officielle appréciera suffisamment votre travail pour vous en remercier. Je trouve, après une première lecture, que votre rapport est remarquablement non partisan et je vous en remercie.

Je sais que pour vous ces questions sont générales et probablement superficielles. Peut-être que l'étude de ce rapport nous éclairera beaucoup plus, en tout cas je m'interroge sur deux ou trois choses. Il me semble, à la première lecture, que votre rapport veuille vraiment que Transports Canada soit bien plus impliqué qu'il ne l'a été jusqu'à présent. C'est ce que je retire de la lecture de votre rapport. Est-ce bien le message que vous voulez faire passer? Et est-ce que deux ou trois autres points soulevés sont aussi rattachés à ce plus grand rôle de Transports Canada?

Par exemple, vous avez parlé du SGS et vous avez essayé de comprendre la raison du manque d'enthousiasme que manifestent encore les employés à son égard. Deuxièmement, vous avez dit les compagnies ferroviaires accusent aujourd'hui des profits, ce qui n'était pas le cas quand vous étiez au Parlement la dernière fois. Troisièmement, vous avez indiqué que depuis 1990 juste avant que vous ne quittiez le Parlement, le réseau ferroviaire comptait 67 000 employés et qu'il n'y en avait que 35 000 quand vous avez commencé à rédiger votre rapport. Les compagnies ferroviaires font des bénéfices ou du moins c'est ce qu'elles disent. Selon mes calculs, seulement avec la réduction des effectifs, les bénéfices s'élèvent à 3 milliards de dollars annuellement.

Je ne veux pas faire de parallèle, mais vu que vous vouliez l'adhésion des employés pour que ces compagnies ferroviaires fonctionnent efficacement et en toute sécurité, pensez-vous que Transports Canada doit non seulement être chargé de l'inspection mais aussi de la délivrance de la certification — je ne me souviens plus comment vous avez appelé cela — mais s'il est approprié de lancer les opérations, c'est-à-dire est-ce que le système est prêt à fonctionner et en toute sécurité? Est-ce une responsabilité que devrait assumer Transports Canada ou devrions-nous en charger l'industrie?

• (1205)

L'hon. Douglas Lewis: Je pense que ce à quoi le groupe de témoins voulait en venir est que Transports Canada doit jouer un rôle plus important et le jouer avec beaucoup plus d'attention. Je crois que c'est essentiel.

Revenons aux règles et à la façon dont elle sont élaborées.

La façon dont les règles sont faites suscite beaucoup de préoccupations. N'oublions pas que Transports Canada a le dernier mot. Que ce soit une règle ou un règlement, il revient au ministre de les approuver. Si c'est un règlement, le gouvernement doit l'approuver, mais le ministre doit aussi l'approuver. La décision finale revient à Transports Canada, mais comme nous le savons tous, avoir la décision finale et savoir prendre la bonne décision sont deux choses différentes. Si deux parties négocient et qu'elles n'arrivent pas s'entendre, il est très important que Transports Canada dise dès le début qu'il veut une règle pour résoudre des problèmes particuliers et ce qu'il attend de cette règle. Transports Canada doit dès le départ donner des paramètres, puis la personne, du ministère, qui négocie avec les compagnies ferroviaires, doit avoir assez de pouvoir pour obtenir de Transports Canada des réponses définitives sur ce qui est acceptable ou non. Voilà ce qui nous manque, monsieur Volpe.

Vous avez mentionné le profit. Les bénéfices augmentent et le nombre d'employés diminue. Depuis 1997, l'effectif est passé de

46 000 à 34 000, mais le salaire moyen est passé de 54 000 \$ à 73 000 \$, c'est un facteur qui mérite d'être examiné.

Le dernier point, brièvement, est le certificat d'exploitation des compagnies ferroviaires qui doit être approuvé par Transports Canada. Il n'est valable que si les fonctionnaires du ministère viennent l'examiner. À notre époque, cette opération prend très peu de temps. Ce n'était pas pareil en 2005 quand CN a acheté BC Rail, dans ce cas il aurait peut-être fallu porter un peu plus d'attention à la sécurité globale, mais ce doit être Transports Canada qui s'en occupe.

Le président: Merci.

Monsieur Carrier, vous avez la parole.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Mesdames, messieurs, monsieur Lewis, bonjour. Je considère aussi que vous nous avez remis un beau travail. Nous avons beaucoup à apprendre de ce rapport.

Nous, du Bloc québécois, avons appuyé l'implantation du système de gestion de la sécurité dans le transport aérien après qu'on nous ait convaincus qu'il s'agissait d'un système additionnel de sécurité qui ne remplaçait d'aucune façon les inspections effectuées par le ministère. Le système implanté dans chaque entreprise devait permettre une meilleure vérification, de façon constante, en plus des inspections effectuées par le ministère.

Cependant, votre constat ne me semble guère rassurant pour le domaine ferroviaire. Vous avez dit que c'était implanté depuis sept ans. À la page 210, il est écrit ceci: « Il faut donc que Transports Canada se dote de la capacité nécessaire pour assurer la surveillance efficace du SGS tout en continuant à remplir les fonctions d'inspection nécessaires ». Vous semblez indiquer que nous avons besoin de ressources additionnelles pour surveiller la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité. En fin de compte, il ne s'agit pas d'appuyer sur un bouton, de dire que les systèmes existent et qu'ils sont parfaits. Vous confirmez que Transports Canada doit s'assurer de leur efficacité.

À la page 211, on peut lire ce qui suit: « Enfin, l'absence de ressources, financières et humaines, pour permettre à Transports Canada de remplir son mandat de sécurité ferroviaire est une question qui donne matière à préoccupation au sein du Ministère et ailleurs. » Cela nous apprend que le ministère lui-même est conscient qu'il y a absence de ressources. Il me paraît assez grave qu'il n'y ait pas de ressources pour permettre au ministère de remplir son mandat. Je trouve cela inquiétant. Au sein du comité, tout le monde, même les députés du parti gouvernemental, est bien conscient de l'importance de la sécurité ferroviaire. Cependant, il y a un manque de ressources au sein du ministère pour assurer la sécurité ferroviaire. À la base, le problème est là.

J'aimerais que vous précisiez ce que vous voulez dire. L'implantation du système de gestion de la sécurité a-t-elle imposé du travail administratif additionnel au ministère, faisant ainsi en sorte que les ressources d'inspection ont diminué puisqu'il n'y avait pas de personnel attiré spécialement à la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité? Nous sommes peut-être dans une situation plus difficile après l'application des SGS, étant donné que nous n'avons pas les ressources suffisantes. Au lieu de faire des inspections sur place, on vérifie des systèmes de gestion qui ne sont même pas supervisés complètement, selon ce que vous dites.

Je vous demande de développer ce sujet ou de corriger mes propos, si j'ai fait une interprétation erronée.

• (1210)

[Traduction]

L'hon. Douglas Lewis: Merci beaucoup, monsieur Carrier.

Je pense que nous voulions parler non seulement des ressources additionnelles mais d'une autre façon d'utiliser les ressources. Autrement dit, la mise en oeuvre du SGS exige des compétences différentes. Le poste d'inspecteur reste nécessaire, mais il faut avoir des personnes qui auront la compétence pour mettre en oeuvre le SGS et en faire la vérification comptable de manière efficace. C'est à ce niveau, à mon sens, qu'il faut faire plus: comment allons-nous commencer à faire cette vérification au lieu de l'inspecter? Je ne sais pas sur quoi ont porté les discussions menées avec la vérificatrice générale, mais je pense qu'elles auraient dû commencer par cela, parce que la vérificatrice générale effectue les vérifications du gouvernement et elle connaît les dossiers. Je ne sais pas si cela a été le cas. Autant que je me souvienne, ils ont été offerts à titre de ressources, soit deux inspecteurs par région pour surveiller le SGS.

Je pense qu'il est juste de dire que nous avons découvert cette différence lors de nos déplacements dans les régions. En discutant avec les inspecteurs que nous avons rencontrés, sans dire précisément quelle région avait de meilleurs résultats que les autres ou semblait plus proche de ce que l'on attendait; selon nous, la mise en oeuvre du SGS diffère d'une région à l'autre. Je crois que nous devons régler ce problème au moyen des ressources données à Transports Canada.

• (1215)

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président. Je remercie les témoins pour leur comparution aujourd'hui et pour leur rapport.

Ce rapport contient une foule de détails, plusieurs centaines de pages. Nous avons constaté que jusqu'à présent les questions portent sur un certain nombre de petits détails. Il est facile de se perdre dans les détails, mais je veux essayer de cerner l'idée principale du rapport, si je le peux, comprendre l'essentiel de ces 200 pages ou plus.

Est-ce que la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité, au cinquième stade du continuum constitue l'essentiel de la sécurité du réseau ferroviaire canadien? Est-ce cela qui compte par-dessus tout une fois que le SGS sera mis en oeuvre, atteindre le cinquième stade du continuum relatif au SGS? Ou y a-t-il quelque chose de plus? Je voudrais savoir ce qui est le plus important.

L'hon. Douglas Lewis: Oui, je vous renvoie aux pages 69 et 70.

Nous pensons que VIA Rail a la meilleure culture de sécurité, et c'est lié à la mise en oeuvre du SGS. Cette compagnie accorde une très grande importance au SGS. CP a fait de grands progrès et continue; elle a accepté la culture de sécurité du SGS. Nous pensons que le CN n'en est pas là car il est trop pris par l'établissement de règles.

M. Jeff Watson: Ce qui m'amène au point suivant. En ce qui concerne l'instrument de mesure, utilisant ce continuum du premier au cinquième stade, à la page 73, vous dites que ce continuum peut être appliqué à une compagnie et à l'organe de réglementation.

Je vous pose donc cette question. Avec Transports Canada et le gouvernement comme organe de réglementation, où en est-on aujourd'hui dans ce continuum, au niveau des stades un à cinq, et où

se situe l'industrie dans ce continuum? La réponse à cette question nous permettra d'évaluer les progrès accomplis à ce jour et ce qu'il reste à faire.

Nous apprécierons une réponse toute simple sur ces deux points.

L'hon. Douglas Lewis: Avant de comparaître, nous avons envisagé beaucoup de questions éventuelles, mais pas celle-là.

M. Jeff Watson: Mais, elle est essentielle à l'identification de nos objectifs et des progrès accomplis. Si le cinquième stade est, pour l'industrie et l'organe de réglementation, l'objectif que nous voulons atteindre pour avoir le réseau ferroviaire le plus sûr possible au Canada, alors une évaluation appropriée des progrès accomplis par l'industrie et l'organe de réglementation à cet égard nous permettra de voir où ils en sont et jusqu'où ils doivent aller.

L'hon. Douglas Lewis: Très bien, pour ce qui est des compagnies, je dis cela au pied levé, VIA en est probablement au quatrième stade. Les responsables de cette compagnie vous diront qu'ils essaient encore de trouver des moyens d'améliorer le SGS.

Je pense que CP est à mi-chemin. Cette compagnie a accepté le SGS, mais comme Faye Ackerman le dit, il n'est pas solidement établi. Il faut aller de l'avant et rallier tout le monde.

CP en est au premier ou au deuxième stade...

M. Jeff Watson: Vous voulez dire CN.

L'hon. Douglas Lewis: CN, merci; voilà où, d'après moi, en sont ces compagnies.

Le concept de Transports Canada est une question vraiment intéressante. Je pense que cela dépend des régions. Il y a le point de vue du bureau principal et celui des régions. Nous avons été très impressionnés par l'adhésion d'une région au concept et la façon dont elle s'y prenait. D'autres régions ont...

M. Jeff Watson: De quelle région s'agit-il?

• (1220)

L'hon. Douglas Lewis: De la région de l'Atlantique qui a adopté, selon nous, la meilleure approche sur le terrain et a le mieux compris la culture de sécurité et les systèmes de gestion de la sécurité.

M. Jeff Watson: Pourriez-vous, quand vous aurez le temps, nous faire parvenir une note ou un document indiquant la performance, de la meilleure à la pire, des régions au niveau de la mise en oeuvre du SGS; performance établie par l'organe de réglementation? Je pense que cela serait très utile au gouvernement pour qu'il sache quelles régions doivent faire plus d'efforts.

L'hon. Douglas Lewis: C'est une question assez subjective, mais une bonne question.

M. Jeff Watson: Il vaut mieux avoir votre point de vue que rien du tout.

L'hon. Douglas Lewis: Je consulterai le comité et communiquerai avec vous.

M. Jeff Watson: La dernière chose que je voudrais aborder, pendant que j'ai encore un peu de temps, c'est le fait qu'il y a 56 recommandations. Ce qui est manifestement un nombre élevé.

Nous avons déterminé ce qui est important, c'est-à-dire arriver au cinquième stade, à la fois pour l'industrie et l'organe de réglementation.

Au sujet des priorités, tous les gouvernements doivent établir des priorités et 56 est un nombre élevé de recommandations. Lesquelles sont les plus importantes pour le gouvernement, sur le plan structurel, afin que l'industrie et l'organe de règlement atteignent le cinquième stade? Ce ne sont peut-être pas les stades les plus faciles, mais qu'elles sont les trois ou quatre plus importantes recommandations qui permettraient de faire vraiment avancer les choses

L'hon. Douglas Lewis: Je peux vous en donner quatre ou cinq sans les classer par ordre d'importance.

J'estime que nous devrions avoir une meilleure collecte d'informations. Transports Canada doit avoir la capacité de recueillir les renseignements, les analyser et les distribuer. Il faut commencer par les renseignements.

Je pense qu'il faudrait insister davantage sur la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité chez Transports Canada et aussi chez les compagnies. J'inclurais cette gestion de la fatigue dans les cinq stades. Il faudrait réglementer la façon dont les règles sont élaborées, tous les intervenants devraient y travailler.

Enfin — peut-être que nous devrions commencer par cela — Transports Canada et l'industrie devraient faire plus d'efforts au niveau de la communication, de la transparence et de leur collaboration.

M. Jeff Watson: Merci.

Le président: Monsieur Maloney.

M. John Maloney (Welland, Lib.): Monsieur Lewis, vous recommandez ou proposez que les municipalités et les promoteurs consultent Transports Canada au sujet des nouvelles constructions. J'envisage deux solutions. Disons qu'un promoteur projette de construire un lotissement à une distance de deux milles et que la circulation dans les routes secondaires augmentera car ces routes rejoindront des artères principales, à quelle distance devraient-elles se situer? Quelle est la distance raisonnable par rapport à une voie ferrée, ou est-ce que cette distance est seulement subjective? Ou faut-il étudier chaque cas dans son contexte particulier? Est-ce que Transports Canada devrait approuver ces lotissements? Quelle position adoptons-nous à l'égard des constructions résidentielles, commerciales ou industrielles? Devrions-nous, c'est-à-dire le gouvernement du Canada, financer des initiatives visant à corriger des situations dangereuses créées par les aménagements existants? Est-ce une arme à deux tranchants? Devrions-nous non seulement tenir des consultations sur les nouveaux aménagements mais aider les municipalités à construire des passages à niveau, par exemple? Les passages à niveau sont très chers à construire, avec les signaux, etc. Ils posent problème, tout comme les nouveaux lotissements.

L'hon. Douglas Lewis: Merci, monsieur Maloney. Cela est tiré de nos observations sur les questions de proximité dans mon commentaire sur la compétence. Le passage à niveau le plus sécuritaire est le saut-de-mouton. Il peut coûter beaucoup d'argent, mais les municipalités disent aux promoteurs qu'elles veulent l'éclairage des voies publiques, des égouts et des canalisations d'eau. Pourquoi ne pourraient-elles pas leur demander de financer la construction d'un saut-de-mouton de l'autre côté de la voie ferrée?

Dans le rapport, nous citons en exemple Wetaskiwin. Nous avons pris une draine de Calgary à Edmonton. Il y a beaucoup de terrains en Alberta et en arrivant à Wetaskiwin, on voit ce qui se passe. La ville se trouve d'un côté de la voie ferrée et les lotissements et l'école de l'autre. Cela ne peut aboutir qu'à une catastrophe. Je comprends que les sauts-de-moutons coûtent beaucoup d'argent, mais une municipalité qui veut s'agrandir approuve des constructions de

l'autre côté de la voie ferrée, obtient les canalisations d'égouts et d'eau et personne ne dit qu'elle devrait relier toutes ses routes à un passage à niveau où il y aura un saut-de-mouton. La municipalité s'attend aussi à recevoir des fonds à cet effet et si elle n'est pas aidée financièrement, ce sera le conseil qui en fin de compte devra affronter ce problème. Je crois que l'on devrait envisager davantage les sauts-de-mouton quand il y a beaucoup de terrains.

Voici un autre exemple à Montréal, un terrain de golf appartenant à une compagnie ferroviaire avait neuf trous dans une municipalité et neuf autres trous dans une autre municipalité. Une municipalité voulait construire une zone résidentielle et l'autre voulait garder son terrain de golf. Comment régler ces problèmes? Comment empêcher la construction de maisons résidentielles, puis à sa première réunion le conseil est saisi de plaintes déposées par des gens qui ont vécu quelque temps dans cet endroit.

Je pense qu'il devrait y avoir une meilleure coopération entre les municipalités et le gouvernement fédéral. Je ne m'en prendrai pas aux compagnies ferroviaires — je ne pense pas que le droit constitutionnel le permette — mais nous avons demandé quelque chose comme l'espace tampon nécessaire en Ontario. Si des constructions sont prévues à moins de 300 mètres d'une voie ferrée, la compagnie ferroviaire doit en être avisée pour participer aux audiences et présenter son point de vue aux politiciens qui prendront la décision finale.

• (1225)

M. John Maloney: Qu'en est-il des zones où on construit depuis des années et qui présentent des conditions dangereuses? Devrions-nous intervenir pour aider les municipalités à atténuer ces risques?

L'hon. Douglas Lewis: Ce pourrait se révéler très coûteux pour le gouvernement fédéral. Je crois que vous remarquerez que dans le rapport nous n'avons pas proposé, précisément pour cette raison, de financer les améliorations apportées aux passages à niveau des réseaux ferroviaires provinciaux. La planification municipale relève des provinces. Le contribuable canadien devrait-il offrir des solutions monétaires aux provinces qui ont créé leurs propres problèmes? Je n'en suis pas sûr.

M. John Maloney: Merci.

Le président: Monsieur Shipley.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Merci, monsieur le président.

Comme mes collègues, je tiens aussi à féliciter et à remercier les témoins pour leur travail qui a commencé, me semble-t-il en février et s'est terminé en novembre. Rédiger un rapport très exhaustif et faire 56 recommandations est fort louable, donc merci à vous et à votre groupe pour le travail que vous avez fait.

Je suis originaire du Sud-Ouest de l'Ontario. Je ne viens pas d'une ville traversée par des voies ferrées, mais d'une grande zone rurale où se trouvent beaucoup de petites villes traversées par des voies importantes. Nous avons eu au cours des ans des accidents sur les voies ferrées.

Nous avons, dans les zones rurales, des professionnels affectés aux urgences. La plupart sont des bénévoles. Je reviens sur la préoccupation soulevée par M. Maloney concernant les municipalités et les questions entourant la compétence de CN et de CP dans nos petites villes. Les municipalités n'ont pas toujours le choix. Une ville peut avoir depuis des générations une voie ferrée et une gare qui a fermé ses portes. Cela crée un certain nombre de problèmes.

Je vais énumérer quelques-uns des problèmes que connaissent les zones rurales. Les préoccupations liées à la sécurité du réseau ferroviaire n'est pas l'apanage des grandes villes. Je peux vous dire que la sécurité des citoyens est tout aussi importante dans le réseau ferroviaire qu'elle ne l'est sur les routes. Dans les zones rurales, tout le monde traverse les voies ferrées et les réseaux ferroviaires ont toute une gamme de mesures de sécurité.

Pour ce qui est de la sécurité ferroviaire, et pour parler du SGS, à la page 67 — on en a déjà parlé et vous l'avez mentionné — il est écrit: « Même si de grands progrès ont été réalisés, la plupart des employés n'ont qu'une connaissance superficielle de l'existence du SGS et de ce que cela signifie pour eux. »

Le rapport indique aussi, de manière générale, qu'il existait certains malentendus sur l'objet du SGS. Certains intervenants « ont l'impression que le SGS est destiné à remplacer des règlements, alors que le comité croit savoir que le SGS n'a jamais cherché à être un instrument de déréglementation ou d'autoréglementation de l'industrie. »

En ce qui concerne la connaissance, il semble toujours malgré le problème... Je prends l'exemple des anciens combattants. Nous avons des programmes excellents pour leur venir en aide. Ces programmes sont mentionnés dans des revues. Le ministère des Anciens combattants les publie, pourtant la même question revient constamment: comment informer les gens des programmes qui sont offerts?

Dans ce cas particulier, des employés utilisent chaque jour le SGS, pourtant ils semblent ne pas le connaître. Pourriez-vous nous dire pourquoi? J'espère que ce n'est pas uniquement à cause des mesures disciplinaires, mais c'est peut-être dû à la peur. Comment pouvons-nous travailler avec eux? Quels moyens pouvons-nous utiliser dans les compagnies pour faire connaître le SGS aux employés?

• (1230)

L'hon. Douglas Lewis: Je crois que nous en parlons dans le chapitre sur les systèmes de gestion de la sécurité. Nous estimons que les compagnies devraient retourner à la case départ et parlaient aux employés qui courent des risques et qui ont intérêt à ce que ces risques diminuent.

C'est l'essence même des systèmes de gestion de la sécurité, mais on ne dirait pas qu'elles ont fait cela, et si elles l'ont fait, les compagnies ont tenu des réunions pour seulement dire: « Nous allons démystifier le SGS pour vous. Nous allons vous dire que son objectif est de veiller à ce que vous rentrez à la maison chaque soir. »

M. Bev Shipley: J'ai lu cela, mais je pense que nous devons aller plus loin, car vous avez aussi parlé d'adhésion. Nous pouvons tenir toutes les réunions que nous voulons et cela est possible, mais comment susciter vraiment le sentiment d'adhésion? Je crois que vous dites que certaines personnes ont adhéré au système mais pas toutes. Vous avez dit que CP a fondamentalement adhéré et peut-être que CN n'a pas le même enthousiasme. S'il n'y a pas d'acceptation à la direction, on n'aura certainement pas une adhésion des personnes au bas de l'échelle, pour la simple raison qu'elles n'ont pas été encouragées.

L'hon. Douglas Lewis: Toutes les compagnies ferroviaires doivent avoir un comité de la santé et de la sécurité au travail. À mon avis, la gestion et l'atténuation des risques est un bon point de départ des discussions sur le SGS. Si nous instaurons le SGS de la même façon dans une compagnie, région par région — et je fais allusion aux deux plus grandes compagnies — elles pourront dire: « Nous voulons que chaque comité local de la santé et de la sécurité au travail organise une discussion sur la gestion de la sécurité. Voici la

documentation, convoquez une réunion et trouvez le moyen de sensibiliser vos employés à cette question. »

Je ne crois pas que ce soit mentionné dans le rapport, mais CP fait, tous les deux ans, une enquête auprès de ses employés pour connaître leur avis sur la politique de la compagnie au plan de la sécurité. La compagnie a constaté des progrès à ce niveau. Je pense que les compagnies ferroviaires devraient faire de même. Mais en fin de compte, il faut faire de l'explication du SGS à chaque employé une priorité.

M. Bev Shipley: Vous avez fait une bonne suggestion à propos des chèques de paie.

Le président: Désolé, monsieur Shipley.

Les libéraux ont cinq minutes, je pense que M. Bell et M. Volpe vont se les partager. Nous redonnerons la parole à M. Jean, puis nous poserons quelques courtes questions.

Vous avez cinq minutes, ensemble.

• (1235)

L'hon. Joseph Volpe: Le personnel des compagnies ferroviaires a été réduit d'environ 48 p. 100 sur une période de 15 ans. Je vais séparer les points soulevés par M. Shipley, ou même M. Maloney, des questions de déraillement. Plutôt que de parler des blessures corporelles subies aux passages à niveau — il y en a eu 43 000 dans tout le pays, selon vous —, je parlerai des déraillements.

Beaucoup de vos réponses soulignent que le personnel non seulement comprend le SGS, mais qu'il est prêt à l'intégrer et le mettre en oeuvre. Quand vous avez une réduction du personnel de 48 p. 100 et que le recrutement est limité, un effet de fatigue se fera ressentir, que vous avez aussi remarqué. Mais en recrutant de nouveaux employés, est-ce que la capacité à éviter les causes des déraillements est la même que celle que vous auriez avec un plus grand effectif? Jusqu'à quel point est-il juste de dire cela?

Compte tenu des énormes réductions de personnel, est-ce que Transports Canada peut assumer l'entière responsabilité non seulement des inspections, mais aussi des certificats d'opération — autrement dit, assumer la responsabilité de la sécurité de son propre système de surveillance?

L'hon. Douglas Lewis: Je pense que le recrutement de nouveaux employés, c'est ce que font les compagnies aujourd'hui en raison de la démographie des effectifs, offre une meilleure chance de les former et de veiller à ce qu'ils puissent utiliser efficacement l'équipement qu'ils utilisent aujourd'hui. Il est préférable de faire cela plutôt que redonner une formation aux anciens employés. C'est, à mon avis, une possibilité de former, au mieux de leurs capacités, les employés à conduire des trains plus longs et à se servir des avancées technologiques au niveau du freinage et d'autres techniques. Je ne sais pas si c'est lié au nombre d'employés licenciés ou à la possibilité d'avoir une main d'œuvre plus professionnelle et plus compétente.

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell: Merci.

Je vais vous poser deux ou trois questions, puis vous pourrez répondre.

L'une porte sur le commentaire que vous avez fait durant votre exposé:

À notre avis, le travail de l'organisme de réglementation a fait un travail crédible compte tenu des ressources dont il disposait, mais il n'avait pas suffisamment de ressources pour améliorer la sécurité ferroviaire

Donc, le travail qu'il a fait avec les ressources mises à sa disposition est bon, mais il n'avait pas suffisamment de ressources. Vous avez suggéré que le ministre des Finances — j'imagine que vous voulez dire par là le cabinet aussi — devrait mesurer l'importance de l'industrie ferroviaire dans l'économie canadienne, ainsi que les revenus directs et indirects du gouvernement par rapport à ce dont a besoin Transports Canada pour faire le travail. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

J'aimerais aussi vous demander avant que je ne dépasse mon temps...

Le président: Vous n'y êtes pas loin.

M. Don Bell: Je sais. Mon chronomètre est en marche.

Vous avez mentionné les régions et la Colombie-Britannique m'intéresse particulièrement, car c'est évidemment ma province d'origine. Selon vous, quelle a été l'incidence de la prise de contrôle de BC Rail par le CN sur leur performance en Colombie-Britannique, au niveau des déraillements?

L'hon. Douglas Lewis: Ma réponse à la dernière question est tout à fait personnelle.

J'ai été surpris à la lecture du rapport du BST sur Lillooet, me semble-t-il, ou était-ce Cheakamus, l'un de ces deux endroits. Quel a été le premier rapport?

Une voix: Celui de Cheakamus.

L'hon. Douglas Lewis: Oui.

Ce qui m'a surpris c'est que personne ne s'est rendu compte que quatre graves déraillements ont eu lieu entre août et octobre, ce qui m'amène à poser la question. Vous constaterez que nous proposons un certificat d'exploitation ferroviaire. L'acquisition de BC Rail par CN ne se limitait pas à un transfert de wagons; il y avait un transfert de la gestion; comment conduire des trains longs à travers ces montagnes?

C'est la raison de notre déplacement. Nous sommes allés jusqu'à Lillooet sur un rail haut et avons pu voir de nous-mêmes. Même un avocat de Orillia se rend compte aisément combien il est difficile de conduire un train dans ce type de terrain. Nous n'étions tout simplement pas sûrs que tout le monde se rendait compte de ces difficultés quand BC Rail a été vendue.

• (1240)

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Merci d'être venus aujourd'hui.

À la page 204, vous indiquez, en parlant de la Colombie-Britannique, que la province se charge de l'inspection, de la vérification et de l'application de la Loi sur la sécurité ferroviaire. En fait, c'est la seule province, à l'exception de la Saskatchewan, où Transports Canada n'est pas vraiment impliqué dans l'inspection ou l'application de la loi.

Est-ce juste, monsieur?

L'hon. Douglas Lewis: La province s'en charge dans le cadre d'un protocole d'entente avec Transports Canada.

M. Brian Jean: D'accord.

Quand j'ai entendu mon ami du NPD de l'autre côté de la table dire « en flèche » et que les statistiques indiquent que la situation s'améliorait considérablement, nous remarquons à la page 12 qu'en 2006, le nombre de déraillements en voie principale était d'environ 11,3 p. 100, mais même s'il y a eu une augmentation des accidents

entre 1997 et 2005, en 2006, tous les accidents ont diminué d'environ 8 p. 100 même si les déraillements en voie principale ont augmenté.

Je crois qu'il y a eu environ 70 ou 80 déraillements en voie principale par année dans tout le Canada — entre 70 et 100. Est-ce bien cela? Je n'ai pas lu les chiffres.

L'hon. Douglas Lewis: Si je peux me permettre, monsieur Jean, le graphique de la page 12 n'est pas aussi instructif que celui de la page 14, qui les sépare. Les chiffres à la page 12, le nombre total d'accidents ferroviaires déclarés, semblent meilleurs en raison de la baisse considérable des accidents aux passages à niveau. Je pense que la répartition des accidents par catégorie, comme on le voit à la page 14, donne une meilleure idée de la situation.

M. Brian Jean: Absolument. En fait ce que je voulais dire, c'est que nous parlons de déraillements en voie principale.

J'étais statisticien en plus d'être avocat, auparavant. Savez-vous comment sauver un statisticien de la noyade? Vous arrêtez d'enfoncer sa tête sous l'eau avec votre pied. Je sais ce que pensent les gens des politiciens et aussi des avocats, mais dans l'ensemble il s'agit d'une situation où nous nous trouvons, statistiquement parlant, plus ou moins dans la marge d'erreur pour ce qui est des déraillements en voie principale sur une année. En gros, nous parlons d'une augmentation ou d'une diminution d'un chiffre. Voilà ce que je voulais dire.

Mais, j'aimerais passer à des questions plus importantes.

Vous avez dit quelque chose qui m'a inquiété; que 12 p. 100 des accidents ont lieu durant le transport des marchandises. Est-ce bien vrai, cela veut dire que 88 p. 100 des accidents ont lieu lorsque les marchandises sont immobilisées, quand elles ne bougent pas? Donc, elles sont soit déchargées...

L'hon. Douglas Lewis: Soit chargées, oui.

M. Brian Jean: C'est un problème très grave. Est-ce que votre rapport en fait mention de manière plus détaillée? Je n'ai rien vu sur ce sujet ni sur d'éventuelles solutions à cette situation.

L'hon. Douglas Lewis: Nous signalons aussi que ces accidents sont en diminution.

Nous avons été très impressionnés par les compagnies de transport de marchandises dangereuses qui ont comparu devant le comité et par les efforts qu'elles font dans ce domaine. TransCARE est un système ou une culture développée au Canada et qui s'étend dans le monde entier. Ce genre d'amélioration a été possible grâce aux fabricants de produits chimiques canadiens.

M. Brian Jean: Bien sûr, cela me préoccupait. Je ne le savais pas.

J'ai une courte question. Je suis limité par le temps et notre président tient à ce que nous respectons notre temps de parole.

Est-ce qu'une norme internationale de déclaration des accidents serait utile? J'ai fait une analyse sur les accidents aux États-Unis et même ceux qui ont eu lieu en Australie. Il est très difficile de les comparer car leurs déclarations sont différentes. Est-ce qu'une norme internationale telle qu'elle existe pour le trafic aérien serait utile?

L'hon. Douglas Lewis: À mon avis, oui. En combien de temps pourrait-on la mettre en oeuvre? Difficile à dire.

• (1245)

M. Brian Jean: Finalement, je ne suis pas sûr que vous aviez une occasion de...

L'hon. Douglas Lewis: On vient juste de me le rappeler, et j'aurais dû m'en rendre compte, mais l'avantage du voyage aérien est que l'air est de l'air. Au Canada, le relief géographique est un problème quand on se rend d'un lieu à un autre. Le transport ferroviaire a un problème que n'a pas le transport aérien et ce problème, c'est le relief.

M. Brian Jean: En effet, c'est, je crois, ce que mon ami faisait valoir.

J'ai posé la question suivante au juge Moshansky. L'accident de Dryden se serait-il produit si un système efficace de gestion de la sécurité avait été en place à ce moment-là? Il a dit non, probablement pas, parce que s'il y avait de la glace sur l'aile d'un avion, ce serait impossible, peu importe le nombre d'inspecteurs que vous avez — même si vous avez un inspecteur pour chaque avion — de voir cela. La possibilité était infime. Il était en faveur d'un SGS efficace. Je tenais à le préciser.

Ma dernière question concerne Air Transat. Vous avez dit que vous avez utilisé Air Transat comme exemple pour la mise en oeuvre d'un SGS. J'aimerais que vous nous disiez pourquoi vous avez utilisé Air Transat et depuis combien de temps, à votre connaissance, ce transporteur a recours au système de gestion de la sécurité. Le gouvernement essaie d'instaurer ce système dans l'industrie aéronautique, mais le NPD l'en empêche depuis des mois.

L'hon. Douglas Lewis: Nous avons utilisé précisément Air Transat en raison d'une expérience que Tim a eue. Je n'étais pas présent lors de cet entretien, mais je crois qu'il serait utile d'en savoir davantage.

M. Tim Meisner (directeur général, Secrétariat sur l'Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Ce n'était pas vraiment une expérience personnelle, mais une expérience pour le secteur de l'aviation du ministère, lorsque le SGS a été intégré. Air Transat était l'une des compagnies qui voyaient la chose d'un bon oeil et qui en voyaient les avantages. Nous avons encouragé les membres du comité à s'entretenir avec eux pour voir quels étaient les résultats du point de vue d'une compagnie et voir si le système pouvait être appliqué au secteur ferroviaire. Je crois que la réponse qu'ils ont reçue d'Air Transat ne portait pas seulement sur l'aspect sécuritaire, mais aussi sur les avantages que la compagnie en a retirés.

M. Brian Jean: Par la suite, ils ont conclu aussi que c'était un système sécuritaire, qui fonctionne pour Air Transat.

M. Tim Meisner: Je dirais que le comité en est arrivé à cette conclusion, effectivement.

Le président: Merci.

Je vais donner 30 secondes à chaque groupe.

Monsieur Bell, très brièvement.

M. Don Bell: Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir à la première question que je vous ai posée au dernier tour. Je parlais des ressources que reçoit Transports Canada du gouvernement pour bien faire son travail. À titre d'ancien ministre, vous devez comprendre les deux points de vue, et j'aimerais savoir ce que vous en pensez. Il semble que le financement de Transports Canada ne soit pas équilibré, si l'on tient compte de l'importance du réseau ferroviaire dans l'économie canadienne.

L'hon. Douglas Lewis: Je crois que la pression doit être dirigée vers les fonctionnaires du ministère des Finances. Ce n'est pas tant le ministère qui est en cause; ce sont les fonctionnaires. Nous devons leur faire comprendre que si nous voulons améliorer le système, et si

le réseau ferroviaire canadien a l'importance que l'on sait dans l'économie canadienne, vous devez le financer à mesure qu'il prend de l'expansion. Le financement nécessaire à sa surveillance doit aller de pair.

Le président: Monsieur Julian, vous avez 30 secondes.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Pour le compte rendu, le juge Moshansky s'oppose au projet de loi C-7, comme des millions d'autres Canadiens, et c'est pourquoi le gouvernement ne met pas le système en oeuvre.

Beaucoup de Canadiens ont participé à votre enquête et ont dit que le SGS n'était pas la bonne option. Je me demande pourquoi leurs points de vue n'ont pas été exprimés dans le rapport.

L'hon. Douglas Lewis: Je ne me rappelle pas qu'un grand nombre de Canadiens aient fait valoir ce point de vue, mais je remarque que l'Australie est en train d'adopter des lois sur la sécurité nationale du transport ferroviaire, et qu'elle parle précisément du développement et du contenu des systèmes de gestion de la sécurité, du renforcement des pouvoirs de vérification et de contrainte.

M. Peter Julian: Ce n'est pas là ma question. Je demande pourquoi le point de vue des Canadiens qui croient que le SGS n'est pas la bonne option n'a pas été exprimé dans le rapport.

L'hon. Douglas Lewis: À ma connaissance, aucun Canadien n'a attiré notre attention ou a fait des commentaires publics en ce sens. Je serais ravi d'aborder la question avec vous pour vous donner des détails.

Le président: Monsieur Fast, 30 secondes.

M. Ed Fast: Pour le compte rendu, lorsque nous avons parlé du SGS dans le secteur de l'aviation, c'était très clair que les signalements avaient augmenté de 400 à 500 p. 100 là où un SGS avait été dûment instauré et où l'immunité était assurée.

Ma question porte toutefois sur le certificat d'exploitation ferroviaire. Vous avez dit que les entreprises qui sont déjà en activité obtiendraient leur certificat d'exploitation ferroviaire comme si c'était un droit, mais qu'on pourrait leur retirer si on avait des motifs de le faire.

Puisque la plupart des problèmes dont nous avons parlé au sujet de la sécurité ferroviaire sont liés à l'exploitation actuelle des chemins de fer, pourquoi aurait-on cette disposition d'antériorité?

• (1250)

L'hon. Douglas Lewis: Pourquoi aurait-on une disposition d'antériorité?

M. Ed Fast: Pourquoi ces entreprises recevraient-elles leur certificat comme si c'était un droit?

L'hon. Douglas Lewis: Excusez-moi, je...

M. Ed Fast: Eh bien, la recommandation 9 dit qu'une entreprise aurait à obtenir un certificat d'exploitation ferroviaire, mais vous dites que les entreprises existantes se verraient remettre automatiquement ce certificat. Je ne comprends pas pourquoi elles le recevraient automatiquement, au lieu d'être tenue de se conformer d'abord et de recevoir ce certificat par la suite.

L'hon. Douglas Lewis: Personnellement, je ne suis pas convaincu que les ressources de Transports Canada seraient utilisées à bon escient si on délivrait un certificat d'exploitation ferroviaire à tous les chemins de fer sur courte distance, en plus des deux grandes compagnies, compte tenu du temps et des efforts qu'il faudrait y mettre.

Le président: Merci beaucoup d'avoir comparu devant nous aujourd'hui. Notre comité a à cœur la sécurité ferroviaire, ce sur quoi porte votre rapport. Je suis certain qu'il y aura d'autres questions. Nous vous remercions d'avoir consacré du temps à nos travaux.

Pendant que tout le monde se déplace, j'aimerais retenir l'attention des membres du comité. Je sais qu'à la fin de la dernière réunion, nous avons parlé de ce que nous ferions après le congé. Je crois que nous voulons poursuivre cette étude. J'ai quelques suggestions. Je vais vous les présenter et nous pourrons ensuite en discuter brièvement.

À la première réunion suivant le congé, je crois que nous aimerions recevoir les porte-parole de Transports Canada. À la deuxième réunion, nous pourrions recevoir les représentants des compagnies ferroviaires. On a proposé de tenir une troisième réunion pour entendre le point de vue des travailleurs.

Voilà donc ce que je propose. Si vous voulez en discuter, nous pouvons le faire, sinon, je peux dire à Maxime ce que sont nos intentions.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Vous proposez donc que le mardi 8 avril...

Le président: Le 1^{er} avril.

M. Peter Julian: Non, excusez-moi, des représentants des travailleurs des chemins de fer viendraient à la troisième réunion.

Le président: Oui, nous allons certainement tâter le terrain en faisant connaître nos intentions, mais je crois que ces trois groupes, au moins, devraient revenir devant le comité.

M. Peter Julian: Absolument. Je vais communiquer avec le bureau de M. Masse. Nous allons soumettre une liste de témoins éventuels.

M. Mervin Tweed: D'accord. Est-ce que cela convient à tout le monde?

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, après les commentaires faits par M. Julian, je me demande si nous avons un consentement unanime pour demander au gouvernement de ramener le projet de loi C-7 pour qu'il franchisse toutes les étapes à la Chambre.

Une voix: Excellente idée.

M. Brian Jean: Vous sembliez dire que c'était le gouvernement qui le retenait. Alors le NPD est-il prêt maintenant à arrêter de faire de l'obstruction...

Une voix: C'était votre motion de renvoi.

M. Brian Jean: Je crois qu'il pourrait y avoir matière à discussion...

Une voix: C'était votre propre motion de renvoi...

Le président: Sur ce, la séance est levée. Merci.

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.