



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 024

Le mardi 13 avril 2021

Président : M. Vance Badawey



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

Le mardi 13 avril 2021

• (1840)

[Traduction]

Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)): La séance est ouverte.

Bienvenue, mesdames et messieurs, à la réunion numéro 24 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

La réunion d'aujourd'hui se déroulera selon une forme hybride, conformément à l'ordre de renvoi de la Chambre des communes du 25 janvier 2021.

Les délibérations seront diffusées sur le site Web de la Chambre des communes. Sachez que la diffusion montrera toujours la personne qui parle plutôt que l'ensemble du Comité.

Afin d'assurer le bon déroulement de la réunion, j'aimerais préciser quelques règles. Tous les participants, députés comme témoins, peuvent s'exprimer dans la langue de leur choix. Des services d'interprétation sont offerts et vous avez le choix, au bas de votre écran, entre le son du parquet, l'anglais ou le français.

Les membres du Comité présents en personne font comme d'habitude quand le Comité se réunit en personne dans une salle de comité. N'oubliez pas les directives du Bureau de régie interne concernant les masques et les protocoles sanitaires.

Avant de prendre la parole, attendez que je vous nomme. Si vous participez par vidéoconférence, n'oubliez pas de cliquer sur l'icône du microphone pour l'activer. Pour ceux qui sont sur place, vos micros seront activés et désactivés comme d'habitude par l'agent des délibérations et de la vérification.

Je vous rappelle que toutes les interventions des députés comme des témoins doivent passer par la présidence. Lorsque vous ne parlez pas, votre micro doit être en sourdine. Pour ce qui est de la liste des intervenants, le greffier et moi-même ferons notre possible pour conserver l'ordre d'intervention des membres qui participent virtuellement ou en personne.

Mesdames et messieurs, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le 9 mars 2021, le Comité entreprend l'étude de la vérification du suivi de la sécurité ferroviaire.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue aux témoins que nous recevons ce soir.

Pour la première heure, du Bureau du vérificateur général, nous accueillons Karen Hogan, la vérificatrice générale du Canada; Dawn Campbell, directrice principale et Isabelle Marsolais, directrice.

Dans la deuxième heure, nous recevons, de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Tom Brown, vice-président adjoint de la sécurité; du Chemin de fer Canadien Pacifique, Kyle Mulligan, ingénieur en chef; et de l'Association des chemins de fer du Canada, Marc Brazeau, président-directeur général.

Nous allons démarrer la première heure avec le Bureau du vérificateur général.

Vous disposez de cinq minutes chacune, et si l'une d'entre vous s'exprime au nom du groupe, vous disposez de cinq minutes. Ensuite, nous procéderons à la période de questions.

Madame Hogan, vous avez la parole pour les cinq premières minutes.

Mme Karen Hogan (vérificatrice générale du Canada, Bureau du vérificateur général): Monsieur le président, merci de nous donner l'occasion de discuter des résultats de notre récent audit de suivi sur la surveillance de la sécurité des chemins de fer par Transports Canada. Je suis accompagnée aujourd'hui de Dawn Campbell, la directrice principale responsable de l'audit, et d'Isabelle Marsolais, qui faisait partie de l'équipe d'audit.

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

Les accidents de train peuvent avoir de graves conséquences, y compris des pertes de vies et des dommages à l'environnement dévastateurs. Pour diminuer les menaces à la sécurité, Transports Canada mène des activités de surveillance, comme des inspections, des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité et des analyses de données.

Aujourd'hui, nous voulons souligner deux grandes lacunes dans la surveillance du ministère qui demandent une attention immédiate.

Notre première inquiétude concerne le fait que Transports Canada n'évaluait pas l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer. Ces systèmes sont des cadres officiels qui servent à intégrer la sécurité aux activités quotidiennes des chemins de fer de façon proactive. Les évaluations systématiques et approfondies de ces systèmes sont appelées des vérifications. Elles visent à vérifier si les systèmes respectent les exigences réglementaires et intègrent la sécurité dans les opérations quotidiennes des chemins de fer.

Au cours des 14 dernières années, plusieurs rapports ont recommandé à Transports Canada de faire ce type d'évaluation. Je fais référence ici aux trois rapports qui ont été produits par ce comité même, à différents autres rapports provenant d'experts du domaine et au rapport d'audit de 2013 de mon bureau.

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

• (1845)

[Français]

Nous nous préoccupons également du fait que Transports Canada n'a pu démontrer si ses activités de surveillance ont permis d'améliorer la sécurité globale des transports ferroviaires. Le ministère a apporté des améliorations substantielles à la manière dont il planifie et priorise ses activités, et garde un œil sur les plans et les actions des compagnies ferroviaires pour corriger les manquements. Il n'a toutefois pas évalué l'efficacité globale de ses activités de surveillance ferroviaire. Quand le ministère affecte du personnel et accorde du temps pour surveiller la sécurité ferroviaire, je pense qu'il est raisonnable de s'attendre à ce qu'il détermine si le temps et les efforts investis ont une incidence et qu'il modifie au besoin son approche en matière de surveillance.

Nous encourageons Transports Canada à examiner que font d'autres programmes et d'autres autorités à cet égard, et ce, tant au Canada qu'à l'étranger. La Régie de l'énergie du Canada, par exemple, a établi des indicateurs permettant d'évaluer des éléments d'efficacité. Au Royaume-Uni, l'Office of Rail and Road a élaboré des outils pour évaluer la capacité de ses compagnies ferroviaires de gérer les risques à la santé et à la sécurité, en utilisant les résultats pour comparer les progrès d'une année à l'autre. En outre, aux États-Unis, l'Office of Transit Safety and Oversight s'est engagé à surveiller l'efficacité des organismes des États qui assurent la sécurité.

Le ministère a accepté les six recommandations que nous avons formulées. Je ne saurais trop insister sur le fait qu'il importe de prendre des mesures au sujet de ces problèmes de longue date.

Monsieur le président, voilà qui conclut mon exposé. Nous repondrons avec plaisir aux questions du Comité.

Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Hogan.

Je vais maintenant céder la parole à Mme Campbell.

Madame Campbell, vous disposez de cinq minutes.

Mme Karen Hogan: Veuillez m'excuser, monsieur le président. Je suis la seule à présenter un exposé. Nous sommes prêtes à répondre à vos questions.

Le président: Vous êtes prêtes à répondre à nos questions. Excellent! Merci, madame Hogan.

Nous allons maintenant passer à la liste des intervenants. Pour commencer, nous avons, pour les conservateurs, Mme Kusie, pour six minutes.

Madame Kusie, vous avez la parole.

[Français]

Mme Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

[Traduction]

Madame la vérificatrice générale, c'est un honneur de vous accueillir parmi nous.

J'aimerais commencer par lire un extrait de votre rapport, pour le compte rendu:

Nous avons constaté que Transports Canada n'avait toujours pas entièrement donné suite aux recommandations que nous avons faites en 2013. L'audit a montré que le Ministère avait apporté des améliorations importantes à la planification et à la priorisation de ses activités pour surveiller la sécurité du transport par rail et assurer le suivi des plans et des mesures établis par les compagnies de chemin de fer pour corriger les lacunes décelées. Toutefois, il n'était pas en mesure de montrer si ces mesures avaient contribué à améliorer la sécurité du rail dans son ensemble. Quand on consacre des gens et du temps à régler des problèmes, on devrait être en mesure d'évaluer si l'investissement porte fruit.

Comme vous venez de le dire dans votre déclaration liminaire:

Les accidents de train peuvent avoir de graves conséquences, y compris des pertes de vies et des dommages à l'environnement dévastateurs. Je suis très préoccupée à l'idée que même si Transports Canada a pris des mesures pour appliquer nos recommandations, huit ans après notre dernier audit, il reste en fait beaucoup à faire pour améliorer la surveillance de la sécurité des chemins de fer au Canada.

Madame la vérificatrice générale, il nous a fallu quatre ans pour construire les chemins de fer. Pourquoi, en l'espace de huit ans, ce gouvernement n'a-t-il pas été capable d'appliquer les recommandations formulées dans le rapport de 2013? Si vous deviez fournir une réponse assez générale, quelle serait-elle?

• (1850)

Mme Karen Hogan: Je pense qu'il est important de mentionner que le ministère a fait des progrès. Nous avons constaté une hausse des activités, une augmentation du nombre d'inspections, un meilleur suivi des mesures correctives prises par les compagnies de chemin de fer et plus d'audits des systèmes de gestion de la sécurité. Toutefois, le ministère n'est pas allé jusqu'à mesurer les résultats et l'efficacité de toutes ces nouvelles activités.

Je pense que l'on se retrouve un peu en territoire inconnu lorsqu'il s'agit de mesurer l'efficacité. Nous commençons à voir que le secteur s'en va dans cette direction. Nous constatons, comme je l'ai mentionné dans ma déclaration liminaire, que d'autres pays ont commencé à agir de la sorte, mais c'est une étape vraiment essentielle, à mon sens, pour déterminer si on a pris ou non les bonnes décisions, s'il faut modifier son approche et si on fait le suivi des bonnes mesures de conformité.

Il s'agit bien plus finalement que de simplement mesurer les extrants. En réalité, il s'agit davantage de mesurer les résultats, et ils ne sont pas tellement encourageants pour le moment. Huit années, c'est une très longue période après avoir pris l'engagement de faire quelque chose.

Mme Stephanie Kusie: Merci, madame la vérificatrice générale. Je suis encouragée de vous entendre dire que le moment est venu de mesurer l'efficacité. Je vois mal une autre entité, qu'elle soit commerciale, gouvernementale, non gouvernementale ou autre, ne pas mesurer sa réussite au moyen de l'efficacité.

D'après vos conclusions, madame la vérificatrice générale, êtes-vous préoccupée pour la sécurité des Canadiens en vous fondant sur les actions qui n'ont pas été entreprises par Transports Canada?

Mme Karen Hogan: J'estime qu'il est important de souligner que tous les moyens de transport comportent des risques intrinsèques, et c'est totalement vrai en ce qui concerne la sécurité ferroviaire. Nous avons vu même dans une autre vérification de suivi menée par le commissaire à l'environnement et au développement durable, le suivi des transports des matières dangereuses, les conséquences d'accidents de chemin de fer potentiels et la dévastation qu'ils peuvent entraîner pour la vie humaine et pour l'environnement.

Je suis inquiète parce que l'on n'a pas pris plus de mesures concrètes pour veiller à ce que les bons gestes soient posés dans le domaine de la sécurité ferroviaire. Tous les moyens de transport comportent leurs propres enjeux, aussi je suppose que, dans l'ensemble, je pourrais dire qu'effectivement, je suis préoccupée. Tant que nous ne pourrions pas démontrer que les activités menées par Transports Canada en coordination avec les compagnies de chemin de fer et d'autres parties importantes font vraiment la différence, je pense que nous avons raison d'être préoccupés.

Mme Stephanie Kusie: Merci, madame la vérificatrice générale, de nous indiquer si clairement que vous êtes préoccupée du fait qu'après huit ans ces recommandations en vue de la sécurité des Canadiens n'ont pas encore été complètement appliquées.

Madame, si vous deviez n'en choisir qu'une — et je sais qu'il y en avait plusieurs, comme la collecte de données, l'évaluation de l'efficacité — quelle serait votre préoccupation la plus sérieuse à la suite de ce rapport?

Mme Karen Hogan: Je pense que ma plus sérieuse préoccupation tient au fait que Transports Canada a accru le nombre de ses activités, ce qui est une bonne chose en soi si vous souhaitez mesurer les résultats. Mais ma plus grande préoccupation provient du fait que le ministère n'est pas en mesure de montrer au Parlement et aux Canadiens que toutes ces nouvelles activités font réellement la différence.

Même une chose aussi simple que le suivi des taux de conformité et leur comparaison au fil des années serait préférable au fait de ne mesurer aucun genre d'efficacité. Je pense que franchir ce dernier pas est fondamentalement important. Il faut commencer par mesurer l'efficacité des audits des systèmes de gestion de la sécurité eux-mêmes. Pas toutes les activités dans les moyens de transport, mais même seulement cette culture de base, fondamentale et quotidienne de la sécurité qu'une compagnie de chemin de fer devrait adopter et mesurer afin de déterminer si ces systèmes sont efficaces serait un bon début.

• (1855)

Mme Stephanie Kusie: Ce sera ma dernière question, parce que je crois que je vais manquer de temps.

Je pense, en me fondant sur le rapport, que l'élément fondamental qui manque compte tenu des lacunes de Transports Canada dans l'application des recommandations est la collecte de données. Estimez-vous que le ministère possède la capacité d'obtenir les don-

nées, c'est-à-dire d'effectuer une collecte de données en bonne et due forme?

Mme Karen Hogan: Durant notre audit, nous avons pu constater que le ministère recueillait des données supplémentaires auprès des compagnies de chemin de fer concernant la conformité. Là où nous avons constaté des lacunes, c'est en ce qui concerne l'utilisation réelle de ces données par la suite pour renseigner en partie la planification axée sur les risques. De fait, lorsque le ministère a effectué d'autres audits des systèmes de gestion de la sécurité, nous n'avons pas constaté qu'il utilisait les résultats de ces audits pour renseigner de futures inspections. Ces audits auraient pu permettre de repérer des faiblesses et servir à renseigner une autre approche axée sur les risques des inspections.

Nous avons constaté que le ministère s'était amélioré dans la collecte de données, mais il importe ensuite de savoir se servir de ces données. J'estime que toutes les organisations doivent réfléchir à la mise en place d'un programme et d'une stratégie entourant les données. Il faut savoir de quelles données on a besoin, connaître les raisons pour lesquelles on en a besoin, savoir comment recueillir ces données, comment les entreposer, comment les récupérer et comment s'en servir pour éclairer les processus décisionnels. C'est vraiment la meilleure étape: connaître les données en sa possession, et savoir comment les utiliser dans le contexte d'une prise de décisions éclairée et exhaustive à l'avenir.

Le président: Merci, madame Hogan.

Merci, madame Kusie.

[Français]

Mme Stephanie Kusie: Je vous remercie, madame Hogan.

[Traduction]

Le président: Nous allons maintenant passer à notre deuxième série de questions.

Pour les libéraux, madame Jaczek, vous avez la parole pour six minutes.

Mme Helena Jaczek (Markham—Stouffville, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, madame Hogan, pour votre exposé.

Même si nous comprenons que le but de l'audit à ce moment-là consistait dans une large mesure à examiner les activités en cours et à déterminer si elles étaient conformes aux recommandations formulées dans le cadre de l'audit de 2013, je pense que ce qui intéresse le plus les Canadiens, et ce qui m'intéresse aussi personnellement, c'est la question de la sécurité ferroviaire au Canada. Est-ce que la sécurité dans les chemins de fer s'améliore vraiment? Je pense que vous avez indiqué notamment dans votre rapport, et je cite, « on remarque alors une certaine amélioration dans le taux d'accident par rapport au volume de trafic ferroviaire. »

Aussi, nous savons qu'en 2018, l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire était arrivé à la conclusion que la sécurité du réseau ferroviaire s'était améliorée au cours des cinq à dix dernières années. Le rapport de l'examen indiquait aussi ce qui suit:

Les déraillements en voie principale causés par les défaillances du matériel ou des voies ont montré une tendance à la baisse, ce qui s'explique en grande partie par une attention soutenue accordée aux inspections, à la conformité et à l'application de la loi, ainsi que les améliorations technologiques et les investissements dans l'infrastructure ferroviaire.

Et il mentionnait également qu'au cours des cinq dernières années, le nombre de décès attribuables à des activités des chemins de fer avait diminué de 27 %, et le nombre d'accidents — même si je ne suis pas sûre de ce que l'on entend réellement par « accident » — avait diminué de 12 %.

Vous avez fait part à Mme Kusie de vos impressions sur la sécurité, mais je suis sûre que certaines de ces statistiques sont valides et elles semblent indiquer une diminution du nombre de décès et d'accidents.

Mme Karen Hogan: Je suis convaincue que les statistiques ne constituent qu'une partie de l'évaluation de la sécurité des transports ferroviaires. Il faut tenir compte, comme vous l'avez indiqué, du nombre d'accidents, du genre d'accidents et de leurs liens avec le trafic ferroviaire. C'est un indicateur. Ensuite, il faut aussi regarder d'autres mesures qui contribuent à la sécurité des chemins de fer. Ces mesures sont, en partie, les systèmes de gestion de la sécurité qui sont propres à la compagnie de chemin de fer. Ces systèmes de gestion de la sécurité sont censés généraliser la sécurité, et l'intégrer aux activités quotidiennes, ce qui constitue en quelque sorte une culture évoluée de la sécurité, pourrait-on dire, à l'intérieur d'une compagnie de chemin de fer. Ce sont tous ces éléments qui contribuent à l'amélioration de la sécurité des chemins de fer.

Je ne pense pas pouvoir dire un jour que les conditions sont telles que l'on pourra garantir qu'il n'y aura aucun accident. Mais nous comptons sur le gouvernement pour qu'il fasse tout ce qui est possible pour mettre en place les mesures appropriées en vue d'améliorer la sécurité.

Je dirais que l'on souhaite éviter tout accident susceptible d'entraîner un décès. Cela devrait être l'objectif ultime. Il ne s'agit pas seulement de trafic et de statistiques, mais plutôt de veiller à instaurer cette culture et cette attitude générales eu égard à la sécurité.

• (1900)

Mme Helena Jaczek: J'apprécie votre réponse, madame Hogan. Cependant, il doit exister des mesures de sécurité fondamentales qui font l'unanimité.

J'ai des antécédents dans le domaine de la santé. Si on regarde, par exemple, les erreurs commises concernant la médication, on constate que certaines sont sans conséquence, tandis que d'autres pourraient entraîner un incident grave. Je suis davantage habituée à analyser la sécurité en me fondant sur les risques, ainsi que sur les résultats d'une inspection ou d'un examen rétrospectif d'une situation susceptible d'occasionner des dommages sérieux.

Pourriez-vous nous dire exactement en quoi consistent les données? Quels sont les indicateurs de sécurité qui, selon vous, devraient être examinés de manière approfondie par Transports Canada et, par conséquent, par les compagnies de chemin de fer elles-mêmes? Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

Mme Karen Hogan: Certainement.

Je vais commencer, et je pourrais demander à Mme Campbell d'intervenir si elle le souhaite. Elle a mené des consultations avec d'autres pays pendant toute la durée de notre audit.

Comme je l'ai déjà mentionné dans ma déclaration liminaire, on constate une tendance dans l'industrie qui commence à mesurer l'efficacité, et non seulement à mesurer les gestes posés, mais à s'assurer de l'existence d'un comportement correctif. Toute cette tendance visant à s'assurer de poser le bon geste au bon moment, à s'assurer de mettre en application les bonnes mesures de conformité, et à me-

surer les bonnes mesures de conformité, je pense qu'elle s'inscrit exactement dans la ligne de votre pensée. Il faut déterminer les principales mesures de sécurité à vérifier, et ensuite les vérifier. Actuellement, Transports Canada ne mesure pas cette efficacité, et n'a pas déterminé quelles sont ces mesures.

Je vais me tourner vers Mme Campbell pour voir si elle souhaite ajouter quelque chose de plus concret à ce sujet.

Le président: Madame Campbell, vous avez la parole.

Mme Dawn Campbell (directrice principale, Bureau du vérificateur général): Merci, monsieur le président.

Comme l'a indiqué la vérificatrice générale, évaluer les systèmes de gestion de la sécurité est une mesure importante. En outre, j'aimerais vous référer au paragraphe 5.37 de notre rapport où nous avons recommandé ce qui suit: « Transports Canada devrait déterminer dans quelle mesure ses inspections et ses vérifications ont amélioré la conformité des compagnies de chemin de fer aux dispositions réglementaires qui permettent d'atténuer les risques clés en matière de sécurité. »

Réunir ces deux mesures et déterminer en quoi elles sont en corrélation avec les taux d'accident, les taux de décès, et voir s'il existe une bonne corrélation serait important. Ce seraient les mesures clés.

À titre d'exemple, si les taux de conformité s'améliorent, mais pas les taux d'accidents, cela pourrait indiquer que le ministère doit revenir sur place et déterminer s'il s'intéresse aux bons secteurs ou trouver quelle est la nature exacte du problème.

En ce qui concerne les autres administrations, il existe bien entendu des exemples de pratiques exemplaires, tant au Canada qu'à l'étranger. Par exemple, la Régie de l'énergie du Canada, que nous avons incluse dans notre rapport sur le transport des matières dangereuses l'automne dernier, a établi des indicateurs qui mesurent les éléments de l'efficacité. La Régie de l'énergie du Canada se sert de 60 indicateurs associés à des cibles précises, dont certaines sont utilisées à titre de mesures de rendement dans le contexte de la surveillance de la sécurité et de l'environnement.

Le président: Merci, madame Campbell et madame Hogan. Merci, madame Jaczek.

Nous allons maintenant céder la parole au Bloc québécois et à M. Barsalou-Duval.

Monsieur Barsalou-Duval, vous disposez de six minutes.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Merci, monsieur le président.

Madame la vérificatrice générale, je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui.

Je suis comptable de formation. Au cours de leur cursus, les étudiants en comptabilité se font souvent dire que le poste de vérificateur général est le summum qu'un comptable peut atteindre durant sa carrière. Je vous offre donc toutes mes félicitations pour vos importantes responsabilités.

Vous avez fait un audit de suivi huit ans après le dernier audit sur la sécurité ferroviaire. À votre avis, les efforts déployés par le ministère ont-ils été suffisants pour atteindre un niveau de sécurité ferroviaire acceptable?

Mme Karen Hogan: Je vous remercie de votre question.

Dans le cadre de notre audit, nous avons en effet constaté que le ministère avait fait beaucoup de progrès. Il a augmenté le nombre d'inspections, s'est assuré que son approche de surveillance était fondée sur les risques et a augmenté le nombre d'audits sur les systèmes de gestion de sécurité. Le ministère a donc bien investi son temps et ses ressources afin de répondre à nos recommandations et afin de combler les lacunes décelées en 2013.

Il faut maintenant faire un dernier grand effort pour mesurer les effets de toutes ces activités sur la sécurité des chemins de fer. Il faut beaucoup de temps pour y arriver, mais c'est du temps bien investi.

• (1905)

M. Xavier Barsalou-Duval: Lorsque vous répondiez à une question tout à l'heure, vous avez fait des comparaisons entre ce qui se fait au Canada et ce qui se fait ailleurs dans le monde. De façon générale, le Canada se classe-t-il mieux ou moins bien que la plupart des pays du G7 sur le plan de la sécurité ferroviaire?

Mme Karen Hogan: Peut-être que Mme Campbell ou Mme Marsolais peut répondre à votre question. Je n'ai pas comparé les statistiques, je ne peux donc pas vous donner une réponse fondée sur des faits.

L'une de mes collègues aimerait-elle intervenir?

[Traduction]

Le président: Madame Campbell ou madame Marsolais.

[Français]

Mme Karen Hogan: Si vous le désirez, nous pourrions faire ces comparaisons pour vous. Cela dit, ces comparaisons se baseraient sur des statistiques prises hors de leur contexte et ne permettraient peut-être pas une bonne analyse.

M. Xavier Barsalou-Duval: Ce serait peut-être une idée pour un rapport ultérieur.

Mme Karen Hogan: C'est bien noté. Je vous remercie.

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous avez noté, avec raison, que Transports Canada n'avait pas su démontrer si les activités de surveillance avaient contribué à l'amélioration de la sécurité ferroviaire. Donc, on fait des tests, mais on ne sait pas, en fin de compte, si ces derniers sont efficaces et s'ils servent à quelque chose. Ai-je bien compris ce que vous avez dit? Pourquoi est-il important de faire des suivis sur ces tests afin de s'assurer qu'ils sont efficaces?

Mme Karen Hogan: Votre résumé est exact. Nous avons constaté deux lacunes relatives à la surveillance. Premièrement, Transports Canada n'évaluait pas l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité. Deuxièmement, il n'a pas évalué si toutes ses activités de surveillance supplémentaires avaient permis d'améliorer la sécurité en général.

Pourquoi cela est-il important? C'est une question de gros bon sens. Lorsqu'on consacre du temps et des ressources humaines à quelque chose, on veut savoir si cet investissement porte ses fruits. On veut aussi savoir si on est en train d'inspecter et de vérifier les bonnes choses, de vérifier la conformité aux exigences adéquates ou si on devrait ajuster l'approche.

L'autoévaluation est donc toujours très importante, mais il faut d'abord évaluer l'efficacité de toutes les activités de surveillance avant de déterminer si des mesures correctives s'imposent.

M. Xavier Barsalou-Duval: Ce que j'en comprends, c'est que le gouvernement ne sait pas s'il est dans l'erreur ou s'il vérifie les bonnes choses, parce qu'il ne sait pas si son travail est efficace.

J'aurais une autre question pour vous. Comme il y a eu une augmentation du trafic ferroviaire, mais qu'il n'y a pas eu une augmentation aussi importante du nombre d'accidents, quelqu'un a avancé précédemment qu'il y aurait peut-être eu une amélioration de la sécurité. Pour ma part, je me mets à la place d'un citoyen qui habite devant une voie ferrée. Il se fait dire, d'une part, qu'il y a plus de trafic, mais moins d'accidents en proportion et, d'autre part, qu'il y a quand même statistiquement plus d'accidents. Il me semble que la donnée qui l'intéresse, c'est le nombre d'accidents, car, à moins que je ne me trompe, le nombre de kilomètres de voie ferrée n'augmente pas de façon significative au fil du temps.

Pourriez-vous nous en dire plus là-dessus?

Mme Karen Hogan: Quand on regarde les statistiques concernant le nombre d'accidents, il faut considérer l'endroit où chaque accident a eu lieu. Dans certains cas, les accidents ne se produisent pas sur les rails publics. Je recommande donc de ne pas se contenter d'une seule donnée, parce qu'il faut comprendre tout le contexte qui l'entoure.

Par ailleurs, notre pays est très vaste, et les enjeux et les implications en matière de sécurité diffèrent d'une région à l'autre. Il faut aussi tenir compte du climat et des endroits où les accidents se produisent. Il y a des endroits au pays où des accidents sont plus probables.

• (1910)

[Traduction]

Le président: Merci, madame Hogan, et merci, monsieur Barsalou-Duval.

Nous allons maintenant passer au NPD.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à Mme Hogan et à son équipe de leur présence parmi nous aujourd'hui.

La sécurité des chemins de fer est un enjeu très important pour les collectivités du nord-ouest de la Colombie-Britannique. En effet, bon nombre de nos collectivités sont traversées par les chemins de fer. Nous avons constaté une augmentation marquée tant du trafic ferroviaire en général que du transport de matières dangereuses.

J'ai lu votre rapport avec beaucoup d'intérêt. Madame Hogan, je voulais commencer par citer le commissaire à l'environnement qui relève du Bureau du vérificateur général, me semble-t-il. En octobre, il aurait déclaré à des journalistes que la possibilité qu'une catastrophe semblable à celle de Lac-Mégantic se reproduise existe toujours.

Est-ce que vous êtes d'accord avec lui, et dans l'affirmative, pour quelles raisons?

Mme Karen Hogan: Oui, vous avez raison.

Le commissaire à l'environnement et au développement durable est un vérificateur général adjoint dans mon bureau. Je collabore régulièrement avec le commissaire lorsqu'il sélectionne les audits et les présente.

L'audit auquel vous faites référence est un audit de suivi du transport des marchandises dangereuses que le commissaire à l'environnement et au développement durable par intérim a déposé en novembre 2020.

Nous avons effectivement discuté de certains de ses messages à l'époque. Je suis totalement d'accord avec lui. Tous les moyens de transport sont intrinsèquement dangereux, y compris le transport ferroviaire. Lorsque l'on transporte des matières dangereuses, le risque intrinsèque est encore plus important.

C'est pourquoi il est réellement important que Transports Canada et le gouvernement fédéral fassent tout ce qui est en leur pouvoir pour veiller à ce que les bonnes mesures soient prises pour améliorer la sécurité des chemins de fer. La sécurité ferroviaire exige la participation de nombreux partenaires, comme les compagnies de chemin de fer, les municipalités traversées par les voies ferrées et le gouvernement fédéral avec sa responsabilité de surveillance. Toutes ces interactions doivent vraiment être mesurées afin d'en déterminer l'efficacité, et non seulement l'existence. Il y a une excellente raison de le faire.

M. Taylor Bachrach: Merci, madame Hogan.

Nous avons déjà abordé au cours de la présente réunion les systèmes de gestion de la sécurité. De toute évidence, l'une des principales conclusions de votre rapport est l'insuffisance de l'approche de Transports Canada en matière de systèmes de gestion de la sécurité. En parlant des systèmes de gestion de la sécurité, vous avez évoqué, et je cite, « de grosses lacunes ».

Est-ce que vous pourriez nous en dire un peu plus à ce sujet. Pour qui les systèmes de gestion de la sécurité ou le traitement des systèmes de gestion de la sécurité sont-ils des lacunes, et que faudrait-il faire pour corriger ces lacunes et voir à ce que ces systèmes soient à la hauteur des attentes, non seulement du gouvernement du Canada, mais aussi du grand public canadien?

Mme Karen Hogan: Je ne suis pas sûre d'avoir dit cela, mais je vais répondre à votre question sur les systèmes de gestion de la sécurité et l'importance qu'ils revêtent, à mon avis.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, un système de gestion de la sécurité est en réalité un moyen de généraliser la sécurité au quotidien dans une compagnie de chemin de fer. Il s'agit d'un cadre qui indique des objectifs et des cibles, mais aussi d'un cadre qui permet de réfléchir en termes de sécurité.

Il permet de réfléchir à la sécurité liée à tous les gestes qui sont posés au sein d'une compagnie de chemin de fer. Il comporte aussi un volet de prévention, en ce qu'il doit repérer les problèmes avant que les accidents se produisent. Il est donc très important qu'un système de gestion de la sécurité soit efficace pour améliorer la culture générale de la sécurité, mais aussi pour adopter une approche de prévention par rapport à ce qu'il est censé faire.

Les audits que mène Transports Canada sur les systèmes de gestion de la sécurité devraient viser à déterminer s'ils sont efficaces au sein de chaque compagnie de chemin de fer pour améliorer la sécurité. Il s'agit d'un aspect vraiment important de la culture générale de la sécurité.

• (1915)

M. Taylor Bachrach: Madame Hogan, si j'ai bien compris, lorsque les systèmes de gestion de la sécurité ont été introduits, en 2001, ils étaient censés représenter une couche supplémentaire de

surveillance, en plus des activités fondées sur les inspections menées par Transports Canada.

Je me demande si, depuis que les systèmes de gestion de la sécurité ont commencé à être utilisés, le nombre ou le taux d'inspections aléatoires a augmenté ou diminué.

Mme Karen Hogan: Je pense qu'il est important pour commencer de faire la distinction entre le système de gestion de la sécurité et une inspection. Une inspection sert à examiner le matériel, les voies, l'équipement, les passages à niveau, et à déterminer s'ils fonctionnent comme prévu, s'ils sont défectueux ou s'ils ont besoin de réparation. Quant au système de gestion de la sécurité, comme je l'ai déjà dit, il concerne la culture, ce grand cadre de travail au sein d'une organisation.

En 2013, nous avons recommandé l'adoption d'une approche davantage fondée sur les risques en matière d'inspections. Dans le cadre de notre audit de suivi, ce que nous avons constaté, c'est que l'on effectuait effectivement un plus grand nombre d'inspections et que ces inspections étaient désormais axées sur les risques. De fait, on mène des inspections fondées sur les risques, des inspections aléatoires ainsi que des inspections réactives.

Tout cela est très bien. Ces inspections servent à alimenter la culture de la gestion de la sécurité que l'on se doit d'entretenir au sein d'une organisation. Mais les audits, lorsqu'ils permettent de repérer des faiblesses, devraient eux aussi servir à déterminer à quel moment une inspection devrait avoir lieu.

Nous avons clairement constaté une hausse du nombre d'inspections, mais il existe toujours la possibilité de veiller à ce que ces inspections, lorsqu'elles sont axées sur les risques, soient ciblées vers les bonnes compagnies et les bons risques.

M. Taylor Bachrach: Très bien.

Ai-je le temps de poser une dernière question, monsieur le président?

Le président: Pas vraiment. Il vous reste environ 10 secondes. Je suis désolé, monsieur Bachrach.

Merci, monsieur Bachrach, et merci à vous, madame Hogan.

Nous allons maintenant entreprendre notre deuxième tour.

La parole est aux conservateurs, pour cinq minutes. Je vous en prie, monsieur Kram.

M. Michael Kram (Regina—Wascana, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins du Bureau du vérificateur général de leur présence aujourd'hui ainsi que de tout le travail accompli récemment en vue de la publication du rapport sur la sécurité ferroviaire.

J'aimerais citer un extrait du paragraphe 5.4 du rapport. Il se lit comme suit:

Le trafic ferroviaire augmente constamment. Le tonnage des marchandises transportées s'est accru pour atteindre plus de 328 millions de tonnes en 2018, une augmentation par rapport aux 312 millions de tonnes enregistrées en 2017. Parmi les marchandises transportées, le mazout et le pétrole brut ont connu une augmentation importante (plus de 45 %) au chapitre des expéditions selon le poids de 2017 à 2018. Cette intensification du trafic ferroviaire entraîne l'usure des voies ferrées, ce qui peut présenter des risques supplémentaires pour la sécurité.

Est-ce que les témoins pourraient nous en dire davantage au sujet du paragraphe 5.4 et des risques particuliers pour la sécurité auxquels on peut s'attendre compte tenu d'une augmentation de 45 % du transport du pétrole par voie ferroviaire?

Mme Karen Hogan: Je pourrais demander à Mme Campbell de compléter ma réponse. Je ne suis pas certaine d'être une spécialiste du transport du pétrole par voie ferroviaire. Cependant, ce que je peux au moins vous dire, avant qu'elle ne prenne la relève, c'est que plus vous utilisez les voies ferrées, plus elles sont susceptibles de devoir être remplacées. C'est une réponse logique à votre question.

On peut réfléchir à cette question en tenant aussi compte de l'endroit où circulent les voies ferrées, n'est-ce pas? Les voies ferrées réagissent aux changements extrêmes de température ou de longue durée lorsqu'il fait vraiment froid. Tous ces facteurs entrent en jeu dans l'usure des voies et sur le plan de la sécurité, et il faut les surveiller de près.

Cela étant dit, je vais demander à ma collègue de vous en dire plus sur ce paragraphe, si elle a quelque chose à ajouter.

Le président: Merci, madame Hogan.

Madame Campbell, vous avez la parole.

Mme Dawn Campbell: Merci, monsieur le président.

J'estime que la vérificatrice générale a donné une réponse satisfaisante. Il s'agit essentiellement d'une plus grande usure des voies ferrées, une usure qui entraînera des travaux de réparation ou d'amélioration, et ainsi de suite. Il faudrait par conséquent prévoir une évaluation du risque accru dans ces régions où le volume de trafic est plus élevé.

Le président: Merci, madame Campbell.

Monsieur Kram, vous avez la parole.

M. Michael Kram: La section suivante du rapport, c'est-à-dire la section 5.5, se lit comme suit, « Les risques liés à la sécurité sont également accrus en raison de l'augmentation des terres aménagées à proximité des opérations ferroviaires ainsi que du prolongement des voies ferrées dans les zones urbaines, où l'on retrouve une grande concentration d'automobilistes et de piétons. »

Bon, je n'en ai vu aucune mention dans le rapport, mais je me demandais si la vérificatrice générale pourrait nous faire part de ses commentaires sur les risques pour la sécurité des résidents des villes eu égard au transport du pétrole par voie ferroviaire plutôt que par pipeline.

• (1920)

Mme Karen Hogan: Je pense que je vous référerai au rapport présenté par le commissaire à l'environnement et au développement durable par intérim sur le transport des matières dangereuses.

Dans ce rapport, il s'est penché sur le transport de matières dangereuses par divers moyens, y compris les pipelines. Tous les moyens de transport comportent des risques intrinsèques. Les conclusions de ce rapport ont été très semblables aux nôtres. Autrement dit, Transports Canada avait pris des mesures correctives, mais n'était pas allé suffisamment loin pour corriger l'ensemble des lacunes décelées.

De fait, je pense que la principale constatation, ou l'une des constatations les plus sérieuses mentionnées dans le rapport du commissaire concernait une norme sur les marchandises inflammables qui n'avait pas encore été finalisée. En additionnant ce rap-

port avec celui sur l'audit de suivi sur la sécurité ferroviaire, on arrive à la conclusion qu'il est vraiment important que Transports Canada prenne des mesures et n'attende pas plus longtemps pour répondre à nos préoccupations.

M. Michael Kram: En 2013, il s'est produit une catastrophe ferroviaire majeure à Lac-Mégantic, au Québec, au cours de laquelle des wagons transportant du pétrole ont déraillé et explosé, entraînant la mort de 47 personnes.

S'agissant du transport du pétrole au Canada au cours des 10 dernières années, est-ce que le Bureau du vérificateur général est au courant d'autres catastrophes semblables ayant entraîné un nombre comparable de décès et résultant du transport du pétrole par pipelines?

Mme Karen Hogan: Je vais demander à mes collègues de m'indiquer oui ou non de la tête, mais, personnellement, je ne suis au courant d'aucun accident, et je peux voir de mes collègues qu'elles ne le sont pas non plus.

Le président: Monsieur Kram, avez-vous une petite question?

M. Michael Kram: Ma prochaine question prendra un peu plus que les cinq secondes qu'il me reste.

Merci beaucoup aux témoins et au président. Je vais m'en tenir là.

Le président: Merci, monsieur Kram. Merci, madame Hogan.

Nous allons maintenant passer aux libéraux pendant cinq minutes.

Madame Martinez Ferrada, à vous la parole.

[Français]

Mme Soraya Martinez Ferrada (Hochelaga, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie, madame Hogan, d'être parmi nous ce soir.

Mme Campbell nous a donné tantôt des exemples d'autres pays concernant des systèmes d'évaluation des mesures de sécurité et des façons dont elles sont évaluées. Je serais curieuse de savoir, selon vous, de quels pays pourrait s'inspirer le Canada pour prendre les mesures permettant d'évaluer le système déjà mis en place et ses dispositions.

Pourriez-vous nous donner quelques exemples de ces pays?

Mme Karen Hogan: Je vais demander à Mme Campbell de remercier si je ne vais pas assez loin dans ma réponse ou si je réponds de façon erronée.

Durant notre audit, nous avons discuté avec le Royaume-Uni du système qu'il avait en place. Comme nous l'avons mentionné dans notre déclaration d'ouverture, la Régie de l'énergie du Canada commence à regarder les composantes d'efficacité. On constate cela aux États-Unis également. C'est la direction qu'emprunte l'industrie. Il faut démarrer cette discussion sur la façon de mesurer l'efficacité.

Mesdames Campbell ou Marsolais, voulez-vous ajouter quelque chose?

Mme Dawn Campbell: J'ajouterais que la Régie de l'énergie du Canada a instauré des mesures visant les composantes d'efficacité, à l'instar du Royaume-Uni, comme l'a mentionné la vérificatrice générale.

Il y a aussi des exemples dans l'aviation civile, notamment un programme de Transports Canada. On pourrait peut-être repérer les pratiques exemplaires et en tirer des leçons qui nous serviraient à mesurer l'efficacité de la sécurité ferroviaire.

Mme Soraya Martinez Ferrada: Je vous remercie.

Seriez-vous d'accord avec moi pour dire qu'il semble difficile de trouver une mesure qui, au fil du temps, permettra de mesurer l'efficacité globale du système, au-delà du volume de trafic et au-delà des produits transportés?

Tout à l'heure, vous avez évoqué deux ou trois mesures. J'aimerais vous entendre en parler. Selon vous, quelles sont les mesures à prendre en compte pour mesurer l'efficacité des dispositions qu'on a prises?

• (1925)

Mme Karen Hogan: Je pense que c'est une excellente question que vous devriez aussi poser à Transports Canada. Ils sont les experts en matière de transport. Ils devraient tenter de trouver une façon de bien mesurer l'efficacité du système.

Je suis bien d'accord avec vous pour dire que ce n'est probablement pas une seule mesure qui permettrait de mesurer l'efficacité globale des activités de surveillance de la sécurité. Nous avons mentionné tout à l'heure que nous pourrions regarder les taux de conformité à certaines lois ou à certains règlements et en faire la comparaison avec le nombre d'accidents. On pourrait alors constater si le taux de conformité augmente alors que le nombre d'accidents diminue. Nous pourrions voir s'il existe un lien direct entre le nombre d'accidents et l'augmentation du taux de conformité.

Il s'agit vraiment d'un secteur qui intéresse toutes les compagnies de même que tous les ministères et gouvernements. Tous essaient de mesurer son efficacité. Ce n'est pas parce que c'est difficile qu'on ne devrait pas le faire. Il faut mesurer les fruits que portent nos interventions.

Mme Soraya Martinez Ferrada: Je cherche à savoir si je comprends bien l'objectif du rapport que vous avez déposé.

Dans votre rapport de 2017, vous aviez mentionné que l'ensemble des recommandations suggérées dans le rapport de 2013 avaient été suivies, la grande majorité tout au moins. Maintenant, il s'agit de savoir si les mesures qu'on a mises en place fonctionnent.

Ai-je bien compris?

Mme Karen Hogan: La grande majorité des recommandations ont commencé à être suivies.

Je dirais que quelques-unes ont été bien mises en oeuvre, par exemple l'augmentation de la quantité d'inspections et les suivis subséquents. Il y aurait encore des lacunes en ce qui concerne la façon d'utiliser les données recueillies en vue de guider les décisions dans l'avenir. Il y a aussi une lacune dans la mesure de l'efficacité des systèmes de gestion de sécurité des compagnies de voie ferrée.

Selon la nouvelle recommandation proposée, il convient de mesurer l'efficacité de toutes ses activités. Bien sûr, il y a eu des progrès, mais il reste encore du chemin à faire pour faire suite à nos recommandations. Le pas important consisterait à mesurer l'efficacité globale.

Mme Soraya Martinez Ferrada: Même si tout n'est jamais parfait, les mesures qui ont été mises en place ont-elles favorisé la sécurité dans les transports?

Mme Karen Hogan: C'est là que Transports Canada ne mesure pas son efficacité, alors c'est impossible pour nous de répondre à cette question.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Hogan et merci, madame Martinez Ferrada.

Nous passons maintenant au Bloc pendant deux minutes et demie.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

À la page 19 de votre rapport, il y a la pièce 5.5 qui comporte un tableau qui explique que cela fait 14 ans que le Bureau du vérificateur général demande à Transports Canada d'évaluer l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer.

Quelle a été la réponse à chacun de ces rapports, soit en 2001, 2007, 2008, 2013, 2014, 2015, 2016 et 2018?

On dirait que cela revient tout le temps.

Vous a-t-on promis chaque fois qu'on allait le faire? Comment cela se fait-il que, après 14 ans, cela ne se fasse pas?

Mme Karen Hogan: J'aimerais apporter une clarification. La pièce 5.5, qui figure à la page 19 du rapport en français, n'inclut pas toutes les recommandations de notre Bureau, mais les recommandations de plusieurs groupes.

Votre comité a fait des recommandations et mon Bureau a fait un audit en 2013. Cela démontre que Transports Canada s'est engagé à mesurer l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer il y a longtemps, mais qu'il ne l'a pas encore fait. Cela démontre également qu'il est important de prendre des mesures pour combler les lacunes qui sont connues.

Ce n'est pas la première fois que nous voyons cela dans le cadre d'un audit, mais j'avoue que certaines situations sont plus décourageantes que d'autres. En ce qui concerne la sécurité sur les rails, je suis découragée de voir que Transports Canada n'a pas pris de mesures en réponse à nos recommandations émises il y a huit ans.

En outre, le ministère s'était aussi engagé à mesurer l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer à la suite des recommandations de votre comité.

• (1930)

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

On dit souvent qu'il est difficile d'obtenir l'information de la part du gouvernement, qui serait parfois trop opaque, notamment en ce qui concerne les demandes d'accès à l'information.

Dans le cadre de la rédaction de ce rapport, avez-vous eu de la difficulté à obtenir de l'information de la part du ministère?

Mme Karen Hogan: Non, nous n'avons eu aucun problème d'accès à l'information. Nous avons reçu toute l'information que nous avons demandée et dont nous avons besoin pour atteindre l'objectif de notre audit.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval. Merci, madame Hogan.

Nous passons maintenant au NPD.

Monsieur Bachrach, à vous la parole pendant deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Madame Hogan, l'une des conclusions de votre rapport est que les évaluations des risques effectuées par Transports Canada ne sont pas uniformes dans les différentes régions du Canada. C'est un aspect qui intéresse particulièrement les gens du nord-ouest de la Colombie-Britannique. Comme je l'ai mentionné au début, c'est une région qui a connu une augmentation marquée du trafic ferroviaire. Nous avons plus de trains. Nous avons des trains plus longs. Nous avons une augmentation considérable du transport de marchandises dangereuses, ainsi qu'un certain nombre de projets de terminaux qui, s'ils sont approuvés, vont augmenter considérablement le volume de marchandises dangereuses traversant les collectivités du nord-ouest de la Colombie-Britannique.

Des collectivités font pression sur le ministre pour qu'il procède à une évaluation des risques régionale. Je me demande si, compte tenu de ces facteurs, de l'augmentation du transport de marchandises dangereuses et de l'augmentation du trafic ferroviaire, vous pensez que ce serait un moyen efficace d'évaluer et d'assurer la sécurité des collectivités de notre région.

Mme Karen Hogan: Je crois que l'évaluation des risques est l'un des renseignements que toute organisation devrait utiliser pour déterminer vers quoi diriger ses activités, et il est donc très logique de procéder à des évaluations des risques à l'échelle régionale. Cependant, il faut avoir des procédures standard sur la façon de faire une évaluation des risques. Tout le monde doit, tout du moins, suivre les mêmes principes directeurs afin que l'on puisse ensuite examiner les résultats de toutes les évaluations des risques et savoir que l'on compare des pommes avec des pommes.

Je crois qu'une évaluation des risques doit être adaptée à la région dans laquelle elle se déroule, afin de tenir compte de son caractère unique. Comme je l'ai mentionné plus tôt, l'immensité du Canada montre qu'il y a différentes géographies, différentes températures, et tout cela aura un impact sur la sécurité ferroviaire et déterminera s'il y a de plus grands tronçons de voies ferrées qui traversent des collectivités par opposition à des zones moins peuplées.

Tous ces éléments doivent être pris en compte dans l'évaluation des risques. Voilà pourquoi il est vraiment important que Transports Canada sache qu'il y avait des faiblesses ici et qu'il ne les a pas corrigées. Il doit les corriger parce qu'une grande partie de son inspection est axée sur l'évaluation des risques, alors il faut un outil d'évaluation des risques qui fonctionne bien pour éclairer les décisions.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, j'ai encore une petite question.

Le président: Oui, glissez-en une rapidement.

M. Taylor Bachrach: Comme mon collègue, M. Barsalou-Duval, j'ai été frappé par votre remarque selon laquelle, après 14 ans et de multiples rapports recommandant que Transports Canada effectue des évaluations de l'efficacité, vous n'avez toujours pas vu les progrès que vous souhaitez voir sur ce plan.

Je sais qu'une personne a dit que c'était comme le Jour de la marmotte. On continue à avoir des rapports qui demandent l'évaluation de l'efficacité. Transports Canada convient de ce que disent les rapports, puis les années passent et aucune suite n'est donnée aux recommandations.

Qu'est-ce qui vous fait croire que cette fois-ci ce sera différent?

Mme Karen Hogan: C'est une excellente question.

Je ne suis pas la seule à avoir dit à Transports Canada qu'il devait mesurer son efficacité. Votre comité l'a fait. Le Bureau de la sécurité des transports l'a fait. Les directives du Conseil du Trésor prévoient que tous les organismes doivent mesurer leur efficacité. Je ferais même une analogie avec certains des rapports que je viens de déposer concernant la réponse du gouvernement au rapport sur la COVID-19. L'importance d'agir face à des problèmes connus vient, à mon sens, d'être soulignée. Nous le voyons dans la sécurité ferroviaire, et nous l'avons vu dans la préparation à la pandémie. J'espère vraiment que le gouvernement tout entier reconnaît l'importance de prendre des mesures, et la sécurité ferroviaire est un domaine crucial où il devrait le faire.

J'encourage le Comité à demander des comptes à Transports Canada en plus de notre travail de vérification. Si vous les appelez comme témoins et que vous formulez des recommandations, assurez le suivi de ces recommandations. Plus nous pouvons exercer de pression sur le ministère pour qu'il prenne des mesures en matière de sécurité, plus cela constituera, je crois, la meilleure chose que nous pouvons faire pour les Canadiens.

• (1935)

Le président: Merci, madame Hogan. Merci, monsieur Bachrach.

Nous allons maintenant passer à notre prochaine série de questions.

Pour les conservateurs, monsieur Shipley, vous avez la parole pendant cinq minutes.

M. Doug Shipley (Barrie—Springwater—Oro-Medonte, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être des nôtres ce soir.

Madame la procureure générale, dans votre rapport, vous avez mentionné que Transports Canada recueillait davantage de renseignements auprès des compagnies de chemin de fer, mais que ces renseignements étaient souvent tardifs, incomplets et de qualité variable. Pourquoi est-il important pour la sécurité ferroviaire que ces renseignements soient communiqués à temps et soient de grande qualité?

Mme Karen Hogan: Votre question porte sur la qualité des données. Je pense que je pourrais la généraliser et l'appliquer à n'importe quel programme, mais nous allons l'appliquer ici à la sécurité ferroviaire.

Non seulement il faut recueillir les bons renseignements en temps opportun, mais il faut aussi être en mesure de les utiliser pour prendre de bonnes décisions. Par conséquent, il est vraiment important que Transports Canada communique clairement aux compagnies de chemin de fer les renseignements dont il a besoin et dans quel délai, afin qu'il dispose d'un système complet et bien éclairé qui lui permettra d'adopter une approche fondée sur le risque pour savoir où affecter ses ressources limitées pour se concentrer sur les inspections et les vérifications des systèmes de gestion de la sécurité. C'est une question fondamentale sur la façon dont des renseignements de bonne qualité permettent de prendre des décisions plus éclairées.

M. Doug Shipley: Merci.

Vous avez également mentionné dans votre rapport que Transports Canada n'a pas reçu les renseignements nécessaires pour planifier les inspections dans les zones à haut risque. Pourquoi est-il important pour Transports Canada d'adapter les inspections aux zones à haut risque?

Mme Karen Hogan: Là encore, cela renvoie, je crois, à l'utilisation de ressources limitées. Le nombre des inspecteurs n'est pas illimité, et le temps n'est pas illimité, alors Transports Canada doit s'assurer qu'il dirige une partie de ses inspecteurs vers les zones à haut risque. C'est pourquoi il faut s'assurer que dans une approche fondée sur le risque, on examine les zones à haut risque. Ensuite, on effectue des inspections aléatoires. Il ne faut pas que les mêmes personnes sachent toujours que l'on vient les voir, d'où la nature aléatoire des inspections. À cela s'ajoutent des inspections réactives fondées sur les résultats d'audits du système de gestion de la sécurité ou de plaintes, par exemple.

Lorsqu'on combine ces trois types d'inspections, on obtient une vision réelle et complète de ce qui se passe dans le secteur. Cependant, cela commence fondamentalement par de bonnes évaluations des risques qui permettent de diriger les ressources limitées vers les domaines les plus importants.

M. Doug Shipley: Dans votre rapport, vous mentionnez également que Transports Canada ne fixe pas de date cible aux entreprises pour corriger les lacunes en matière de sécurité. Si c'est le cas, comment Transports Canada s'assure-t-il que les compagnies de chemin de fer se conforment et finissent par corriger ces manquements à la sécurité?

Mme Karen Hogan: Mme Campbell pourra peut-être ajouter quelque chose à ce sujet, mais pour ma part, je dirais que les problèmes de sécurité ne sont pas tous les mêmes.

Il faut s'assurer d'avoir une norme en place pour assurer un suivi régulier, mais il faut que cette norme tienne compte de la gravité ou de la complexité de la lacune constatée pour veiller à ce que des mesures correctives puissent être prises. Il ne s'agit pas d'une seule norme. Il s'agit d'avoir des normes fondées sur certains degrés de gravité et de complexité et de s'assurer que l'on fait un suivi en temps opportun. Sinon, nous nous retrouverons tous ici dans quelques années à dire que nous n'avons toujours pas mesuré l'efficacité. Il faut vraiment que les inspecteurs aient une date cible pour assurer le suivi.

D'après Mme Campbell, il semble que j'ai donné une bonne réponse, donc c'est bon.

M. Doug Shipley: Je vous remercie de votre réponse.

Nous ne voulons certainement pas rester assis ici à faire tourner la roue encore et encore, et devoir en débattre à nouveau plus tard.

Diriez-vous qu'il y a un nombre important de manquements à la sécurité qui subsistent?

Mme Karen Hogan: Pour ce qui est des lacunes précises sur le plan de la sécurité, je ne suis pas sûre. Lorsque nous avons examiné l'échantillonnage de dossiers que nous avons prélevé, nous avons vu qu'il y avait un bon suivi dans, je crois, plus de 90 % des cas, quand il y avait un suivi. Quelques mesures correctives restaient encore à prendre, mais c'est une amélioration par rapport à ce que nous avons vu lors de notre audit de 2013. Je ne pense pas que je pourrais énumérer des problèmes de sécurité pour le moment.

• (1940)

Le président: Vous avez le temps de poser une petite question, monsieur Shipley.

M. Doug Shipley: Je n'ai rien de rapide, alors merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Shipley, et merci à vous, madame Hogan.

Nous allons maintenant passer à notre prochaine série de questions.

Nous avons M. El-Khoury, des libéraux, pendant cinq minutes.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury (Laval—Les Îles, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue à nos invitées.

Comme j'aimerais que Mme Hogan puisse faire une pause, vu qu'elle a beaucoup parlé, je vais adresser ma première question à Mme Campbell ou à Mme Marsolais.

Depuis l'accident survenu à Lac-Mégantic, Transports Canada a-t-il augmenté le nombre d'inspecteurs qui font des vérifications pour s'assurer que les exigences de sécurité sont respectées? Si oui, quelles en sont les conséquences?

Mme Dawn Campbell: Monsieur le président...

[Traduction]

Le président: Allez-y, madame Campbell.

Mme Dawn Campbell: Bien.

[Français]

Merci beaucoup.

Puisque le nombre d'inspecteurs n'est pas un renseignement qui figure dans notre rapport, nous ne pouvons pas répondre à cette question.

M. Fayçal El-Khoury: Après la tragédie survenue à Lac-Mégantic, Transports Canada a formulé des exigences en vue d'avoir de l'acier plus épais sur les wagons transportant du liquide inflammable. Pouvez-vous nous faire part de vos commentaires à cet égard? Quelle est l'importance de ces exigences sur le plan de la sécurité?

Mme Karen Hogan: Je vais répondre à cette question.

Cette question est davantage liée à l'audit du commissaire à l'environnement et au développement durable qui a examiné le transport des matières dangereuses.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, il y a des risques d'accidents, peu importe le moyen de transport. Quand on transporte des matières dangereuses, il est encore plus important d'avoir des exigences et des critères rigoureux permettant d'assurer la sécurité.

Je n'ai pas plus d'information à ce sujet, mais peut-être Mme Marsolais ou Mme Campbell en ont-elles. Dans l'audit, nous avons examiné la surveillance de sécurité, et non le transport des matières dangereuses.

M. Fayçal El-Khoury: Avez-vous quelque chose à ajouter, madame Marsolais ou madame Campbell?

Mme Karen Hogan: Je ne le crois pas.

M. Fayçal El-Khoury: D'accord.

Que pensez-vous du nouveau règlement adopté par Transports Canada exigeant l'installation d'enregistreurs vidéo dans les locomotives? Selon vous, cette exigence permettra-t-elle d'améliorer la sécurité? Si c'est le cas, comment le fera-t-elle?

Mme Karen Hogan: Je dois admettre que je n'étais pas au courant de cette exigence.

On peut avoir des systèmes et des politiques et donner de la formation. C'est bien d'avoir de bons systèmes de sécurité, mais il y a toujours un facteur humain dans tout. Parfois, des erreurs humaines sont à la source des accidents. Si les vidéos permettent d'en savoir plus sur la raison de l'accident, c'est une bonne chose. Je ne suis pas au courant de la raison pour laquelle des caméras vidéo ont été installées dans les locomotives.

Je n'ai malheureusement pas de réponse plus précise à vous donner; je ne peux que vous faire part de mes impressions.

M. Fayçal El-Khoury: Je ne suis pas beaucoup de chance ce soir, puisque vous n'êtes pas en mesure de me donner les réponses que je souhaite.

Mme Karen Hogan: Je m'en excuse.

M. Fayçal El-Khoury: Ça va.

Pourriez-vous faire part au Comité de vos commentaires à l'égard des mesures prises par Transports Canada afin de mettre en oeuvre des restrictions de vitesse pour les trains transportant des marchandises dangereuses?

Mme Karen Hogan: Je ne pense pas augmenter mes chances que vous m'aimiez, monsieur El-Khoury, en vous disant que nous n'avons pas vraiment étudié la question du transport des matières dangereuses. Cependant, nous apprécions toute mesure qui augmente la sécurité. Si le fait de ralentir les trains en est une, nous la soutiendrons.

Nous n'avons pas examiné les raisons et les incidences des accidents dans le transport des matières dangereuses. Il est donc difficile d'avoir une réponse fondée sur des faits.

• (1945)

M. Fayçal El-Khoury: Je vous remercie, madame Hogan.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Hogan, et merci, monsieur El-Khoury.

Une fois de plus, je vais demander l'indulgence du Comité. Le Comité me permet-il de poser une petite question?

Des députés: D'accord.

Le président: Madame Hogan, vous avez mentionné l'évaluation des risques et les approches fondées sur les risques.

Dans le cadre de votre audit ou de votre évaluation, avez-vous examiné les activités non seulement à l'intérieur, mais à côté du chemin de fer, les activités qui pourraient avoir une incidence sur les zones résidentielles, comme les plaintes provenant des zones résidentielles, et avez-vous pris en compte dans une certaine mesure la sécurité de la santé, les impacts environnementaux, le bruit et les vibrations, et ainsi de suite? Est-ce que cela a été examiné?

Mme Karen Hogan: Je vais céder la parole à Mme Campbell pour voir si ce sont des facteurs que nous aurions pris en compte ou si ce sont des facteurs que Transports Canada lui-même prend en compte lorsqu'il fait certaines de ses évaluations des risques. Je vais demander à Mme Campbell de parler de cela.

Le président: Madame Campbell, vous avez la parole.

Mme Dawn Campbell: Merci, monsieur le président.

Oui, Mme Hogan a raison. Nous n'avons pas examiné précisément les plaintes.

Ce que je peux ajouter, cependant, c'est que, comme l'a mentionné la vérificatrice générale, il existe différents types d'inspections. Les inspections réactives seraient une occasion pour le ministre d'examiner une plainte précise comme celle que vous avez décrite.

Le président: Merci, madame Campbell et madame Hogan.

Chers collègues, voilà qui conclut notre première heure.

Madame Hogan, madame Marsolais et madame Campbell, je vous remercie de votre présence ici aujourd'hui. Ce fut très productif. Nous avons hâte que cela fasse partie du rapport que les analystes nous remettront.

Chers collègues, merci pour vos excellentes questions, votre participation et vos interventions.

Sur ce, je vais profiter de l'occasion pour excuser les trois témoins et faire une courte pause pour que tout le monde soit prêt pour la deuxième heure.

• (1945) _____ (Pause) _____

• (1950)

Le président: Pour la deuxième heure, nous avons, de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Tom Brown, vice-président adjoint de la sécurité, à qui je vais donner la parole en premier pendant cinq minutes. Il sera suivi de Kyle Mulligan, ingénieur en chef du Chemin de fer Canadien Pacifique, et de Marc Brazeau, président-directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada.

Monsieur Brown, la parole est à vous pendant cinq minutes.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, avant que vous n'accordiez la parole à M. Brown, puis-je faire un rappel au Règlement?

Le président: Bien sûr que vous le pouvez.

M. Taylor Bachrach: Je ne comprends pas très bien la façon dont la réunion d'aujourd'hui est structurée. Je doute que cela vous surprenne.

Au début de la réunion, vous avez mentionné que cette réunion se déroulait conformément à une motion du Comité, mais je ne me souviens d'aucune motion du Comité invitant les deux messieurs que nous avons avec nous comme témoins cette heure-ci. Je suis sûr que leur témoignage est très intéressant et j'ai certainement des questions à leur poser, mais ma question porte en fait sur le processus. Vous avez mentionné au début que cette réunion faisait également partie d'une étude sur la sécurité ferroviaire. Là encore, je suis un peu confus, parce que, bien qu'une étude sur la sécurité ferroviaire soit une grande priorité pour moi et pour les résidents du nord-ouest de la Colombie-Britannique, j'ignorais que nous avions déjà entrepris une étude complète.

Nous pourrions peut-être traiter ces deux questions séparément et aussi rapidement que possible, puis écouter ces messieurs qui ont pris le temps d'être avec nous.

Tout d'abord, j'aimerais présenter une motion dont j'ai déjà donné avis.

Le président: Permettez-moi de traiter de deux choses.

En ce qui concerne les témoins, de quels témoins parlez-vous?

M. Taylor Bachrach: Je parle de M. Mulligan et de M. Brown qui représentent les chemins de fer. Je ne me souviens pas d'une motion de ce comité les invitant comme témoins. Nous avons adopté une motion invitant le ministre à s'entretenir avec nous pendant une heure sur le thème de la sécurité ferroviaire — une invitation qu'il a déclinée. Nous avons invité la vérificatrice générale à comparaître pendant une heure sur le sujet et elle a gracieusement comparu aujourd'hui pendant une heure pour répondre à nos questions.

Je ne comprends pas très bien comment les témoins sont invités. De toute évidence, les messieurs qui sont avec nous aujourd'hui ont des renseignements importants sur la sécurité ferroviaire, mais si nous devons étudier le sujet de la sécurité ferroviaire, ce que je souhaite vivement faire, il y a d'autres personnes que le Comité devrait entendre, notamment les chemineaux, les experts indépendants et des représentants de la communauté ferroviaire.

Comme je l'ai mentionné, j'ai déjà déposé une motion concernant une étude sur la sécurité ferroviaire et j'aimerais la présenter maintenant.

Le président: Il y a trois points, monsieur Bachrach. Je vais faire vite, pour ne pas faire perdre de temps aux témoins ou aux députés.

Tout d'abord, en ce qui concerne le ministre, il a assisté à notre comité il y a deux réunions sur le Budget principal des dépenses. Les membres du Comité ont eu l'occasion de débattre d'un grand nombre de questions, non seulement concernant le Budget principal des dépenses, mais aussi le sujet que vous soulevez.

Deuxièmement, en ce qui concerne les témoins qui viennent au Comité, ils sont à la fois invités et convoqués. La tradition du Comité veut que lorsqu'une personne demande à participer à une étude, nous la laissions faire. Ces deux témoins ont demandé de participer.

Troisièmement, en ce qui concerne votre motion, vous avez toutes les possibilités de la présenter. Comme c'est la tradition au sein de ce comité, vous aurez l'occasion de le faire lorsque le moment sera venu de prendre la parole.

• (1955)

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, nous n'avons pas été informés d'une demande de comparution de la part des deux témoins que nous entendons aujourd'hui. Est-ce une pratique normale pour le Comité d'aviser les membres ou du moins les vice-présidents?

Le président: Monsieur Bachrach, ce n'est pas forcément le cas. Le greffier a été avisé et, par conséquent, le greffier les a inscrits à l'ordre du jour.

M. Taylor Bachrach: Je ne sais pas trop quoi dire. Cela semble être des procédures de fonctionnement inhabituelles pour un comité. Peut-être que cela nous oblige à revoir les motions pour affaires courantes ou, au moins, à éclaircir la façon dont nous allons fonctionner en tant que comité. Jusqu'à présent, les témoins ont comparu à l'invitation du Comité et les membres du Comité ont été informés des témoins qui souhaitaient comparaître. Il y a eu des conversations entre les vice-présidents.

Je cherche surtout à éclaircir la façon dont nous allons fonctionner. Je pense que tous les membres du Comité s'entendent pour dire que si nous étudions une question, nous devons entendre des points de vue différents. C'est ce que je souhaite ardemment sur ce sujet.

Sur ce, je vous cède la parole. Quand ce sera mon tour, je présenterai ma motion. Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Bachrach. Je vous suis reconnaissant.

Pour en revenir à votre point, oui, nous pouvons revoir les motions pour affaires courantes et les éclaircir. Encore une fois, la tradition et l'habitude ont toujours été, non seulement à ce comité, mais tous les comités auxquels j'ai appartenu, que si quelqu'un demande de participer... Cela s'est produit. C'est arrivé au cours de cette session quand le greffier a reçu une demande de participation en tant que témoin et nous l'avons autorisée. Comme vous l'avez mentionné, et à juste titre, toute personne ayant des connaissances sur ce que nous étudions peut venir et participer. En fait, nous l'encourageons et non le décourageons.

Je vais passer à la deuxième question.

Monsieur Barsalou-Duval, allez-y.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

En fait, concernant le même rappel au Règlement, je voudrais simplement ajouter, pour que ce soit consigné dans le compte rendu, que je partage la surprise de mon collègue M. Bachrach. Je voudrais aussi vous faire part de ma déception quant au refus du ministre de comparaître aujourd'hui.

J'ai quand même des questions à poser aux deux témoins et j'ai hâte d'entendre leurs réponses. Cependant, en ce qui a trait à la procédure, je pense qu'il serait important, à l'avenir, que tous les membres du Comité en soient informés quand des demandes de comparution sont faites. Je n'en fais pas une motion de régie interne pour le moment. Il sera peut-être nécessaire de le faire pour le fonctionnement du Comité, mais pour l'instant j'en fais une demande personnelle.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Madame Kusie, vous avez une question ou un commentaire?

Mme Stephanie Kusie: Monsieur le président, je suis d'accord avec vous pour dire que M. Bachrach devrait certainement attendre son tour de parole pour présenter à nouveau sa motion.

Cependant, je suis préoccupée par le fait que le ministre n'est pas ici aujourd'hui. La motion que nous avons adoptée mentionnait précisément la présence du ministre. C'est la majorité des membres qui l'ont demandé. Je ne veux pas que cela devienne un précédent inquiétant, à savoir que lorsque la majorité des membres de notre comité adopte une motion, celle-ci n'est pas examinée par le Comité.

Je crains également, à plus grande échelle, que cela ne suive le précédent du leader du gouvernement à la Chambre qui décide, même lorsqu'il est appelé, qui se présente et qui ne se présente pas. Je pense qu'il est très important que, si la majorité de ce comité adopte une motion, le contenu de la motion soit suivi. Je veux être solidaire de mon collègue néo-démocrate là-bas.

C'est très clair. Lorsqu'une motion est adoptée, la majorité des membres du Comité s'est exprimée. Ce qui est décrit dans la motion doit être exécuté.

• (2000)

Le président: Merci, madame Kusie.

Je tiens à répéter que, même si la motion avait été adoptée par la majorité des membres du Comité, c'était aussi une question posée à la personne à qui nous demandions de venir. Cette personne et son équipe respective, qu'elles viennent du secteur privé ou du secteur public, prendront cette décision en fonction du temps dont elles disposent.

Cela dit, je comprends votre point de vue.

Si vous le permettez, je vais maintenant passer aux témoins.

Monsieur Brown, de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, vous avez la parole pendant cinq minutes.

M. Marc Brazeau (président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada): Monsieur le président, je vais prendre les cinq premières minutes, puis mes collègues et moi nous ferons un plaisir de répondre aux questions.

Le président: C'est bien. Allez-y, monsieur Brazeau.

[Français]

M. Marc Brazeau: Merci, monsieur le président.

Membres du Comité, bonsoir.

Je m'appelle Marc Brazeau et je suis le président-directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada. Je suis heureux de vous rencontrer pour discuter de la question de la sécurité ferroviaire.

[Traduction]

Je suis accompagné ce soir de Tom Brown, vice-président adjoint du CN, et de Kyle Mulligan, ingénieur en chef du CP. Étant donné qu'ils sont tous deux des experts en matière de sécurité des trains de marchandises de classe 1, ces deux messieurs sont bien placés pour se joindre à moi et répondre aux questions que vous pourriez avoir après mes remarques préliminaires.

[Français]

Permettez-moi d'abord de vous donner un bref aperçu de ce qu'est l'Association des chemins de fer du Canada. L'Association représente près de 60 compagnies de chemin de fer qui transportent

annuellement plus de 100 millions de passagers et plus de 300 milliards de dollars de marchandises d'un bout à l'autre du pays. Faisant partie du cinquième réseau ferroviaire en importance au monde, les membres de l'Association constituent véritablement l'épine dorsale du réseau de transport du Canada.

[Traduction]

Le secteur ferroviaire canadien ne se contente pas de transporter en toute sécurité des biens et des personnes d'un océan à l'autre du pays; il est le moteur de notre économie.

Les membres de l'ACFC emploient plus de 36 000 Canadiens dans des postes liés à l'exploitation, à la technologie, à la sécurité, à la sûreté et au leadership dans le domaine ferroviaire. Cette main-d'oeuvre hautement productive transporte chaque année près de 70 % de toutes les marchandises transportées par voie de surface et la moitié des exportations du pays, livrant ainsi les produits du Canada au pays et au monde entier.

Pour mettre cela en perspective, les chemins de fer de marchandises du Canada déplacent plus de 900 000 tonnes de marchandises chaque jour, transportant tout, des voitures que nous conduisons aux aliments que nous mangeons. Pour livrer ces marchandises, plus de 3 800 locomotives tirent plus de 5,7 millions de wagons complets à travers le pays chaque année.

La sécurité est notre priorité absolue. L'industrie ferroviaire canadienne a établi un solide bilan de sécurité, grâce à des investissements considérables. Depuis 1999, les chemins de fer du Canada ont investi plus de 33 milliards de dollars pour assurer la sécurité et l'efficacité de leurs réseaux, et ils demeurent fermement déterminés à favoriser une solide culture de la sécurité.

Ce total comprend des investissements dans les passages à niveau afin de s'assurer qu'ils sont conformes à la réglementation fédérale rigoureuse qui exige que les passages à niveau soient dotés d'une visibilité adéquate, de signaux et de réflecteurs appropriés et de barrières physiques à des centaines d'endroits d'un bout à l'autre du pays.

[Français]

La mission de l'Association consiste à travailler avec tous les paliers de gouvernement et les collectivités du pays pour veiller à ce que le secteur ferroviaire canadien demeure compétitif, durable et, surtout, sûr.

Au niveau fédéral, notre association fournit un lien essentiel entre les organismes de réglementation fédéraux et les membres de l'Association, et elle travaille en collaboration avec des ministères et des organismes tels que Transports Canada, l'Office des transports du Canada et le Bureau de la sécurité des transports du Canada, entre autres, pour participer à l'élaboration de nouveaux règlements, de nouvelles règles et de nouvelles normes.

La réputation de l'Association, en tant que défenderesse crédible des chemins de fer, peut être attribuée au fait que nous recueillions des données sur l'industrie, entreprenons des recherches et des analyses et utilisons ces informations pour aider à développer des positions de principe et pour proposer des politiques fondées sur des éléments de preuve.

[Traduction]

Étant donné que la réunion d'aujourd'hui porte sur la sécurité ferroviaire au Canada, permettez-moi de vous faire part de quelques statistiques importantes.

Au cours de la dernière décennie, de 2010 à 2019, le taux d'accidents de trains de marchandises au Canada a diminué de 20 %, et le taux d'accidents de trains voyageurs a diminué de 59 %. Depuis 2010, le taux d'accidents liés aux marchandises dangereuses s'est amélioré de 31 %. Plus de 99,99 % des wagons de marchandises dangereuses transportés par train atteignent leur destination sans dégagement.

En 2019, les chemins de fer ont investi un montant record de 3,1 milliards de dollars dans des actifs canadiens, battant ainsi le record précédent de 2,4 milliards de dollars établi en 2018. Au cours de la dernière décennie, les chemins de fer du Canada ont investi 19,5 milliards de dollars dans leurs réseaux afin d'améliorer la sécurité, la résilience et la fluidité du réseau.

En bref, nous sommes fiers que le réseau ferroviaire canadien soit parmi les plus sûrs au monde, et nous restons déterminés à prendre appui sur ce bilan de sécurité stellaire.

• (2005)

[Français]

Je voudrais souligner l'importance de l'opération Gareautrain Canada, une initiative visant à prévenir les collisions aux passages à niveau et les intrusions sur les propriétés ferroviaires au Canada.

Chaque année, une centaine de Canadiens et de Canadiennes meurent après avoir subi des blessures graves à la suite de collisions à des passages à niveau ou d'intrusions sur une propriété ferroviaire. L'opération Gareautrain est une initiative de partenariat de l'Association des chemins de fer du Canada et de Transports Canada qui vise à informer les Canadiens des dangers associés aux voies ferrées et aux trains par l'entremise de campagnes de sensibilisation du public, de programmes de formation des conducteurs et de sensibilisation auprès des écoles et des groupes communautaires.

[Traduction]

Cette année, l'opération Gareautrain célèbre son 40^e anniversaire à sauver des vies. À cette fin, l'organisme organise divers événements et y participe, produit et distribue du matériel éducatif, dirige des programmes de formation des conducteurs, présente des exposés sur la sécurité et diffuse le message sur la sécurité ferroviaire par l'entremise des médias traditionnels et des médias sociaux.

Malgré l'augmentation du trafic ferroviaire et du nombre de véhicules sur la route, le nombre de décès et de blessures le long des voies ferrées du Canada est en baisse. Cependant, nous croyons que notre travail ne sera pas terminé tant que les chiffres à déclarer ne seront pas nuls.

Un autre programme conjoint dont nous sommes fiers est l'initiative de proximité, qui est un partenariat entre l'ACFC et la Fédération canadienne des municipalités. Au fur et à mesure que la population du Canada croît, de nouveaux complexes domiciliaires et commerciaux sont construits dans les collectivités d'un bout à l'autre du pays.

La FCM et l'ACFC reconnaissent qu'il est dans l'intérêt économique du Canada d'établir des relations appropriées entre les chemins de fer et les collectivités, de promouvoir des pratiques de planification et de communication adéquates et d'offrir des mécanismes de règlement des différends pour résoudre les problèmes imprévus.

[Français]

Notre objectif commun est de fournir au public des ressources utiles et des informations de référence sur l'infrastructure et l'exploitation ferroviaire, les lignes directrices municipales en matière d'aménagement du territoire, les modèles de règlement des différends et les règlements gouvernementaux.

Nous pensons que la recherche d'information peut facilement améliorer le dialogue entre les compagnies de chemins de fer et les municipalités et contribuer à garantir que les deux parties continuent d'atteindre les objectifs communs qui profitent à l'une et à l'autre, et au pays dans son ensemble.

[Traduction]

L'initiative de l'ACFC en matière d'amélioration de la culture de sécurité aide les compagnies ferroviaires canadiennes en mesurant la perception qu'ont les employés de la culture de sécurité organisationnelle au moyen d'un sondage exhaustif et de discussions en groupe. Une fois les données recueillies et analysées, un rapport final est soumis aux compagnies de chemin de fer, ce qui leur permet de repérer les possibilités d'améliorer leur culture de sécurité en mettant en oeuvre des initiatives qui auront un impact positif sur le renforcement de leur culture de sécurité.

[Français]

En conclusion, je tiens à assurer aux membres du Comité que le dévouement de l'industrie ferroviaire canadienne envers la sécurité est ancré dans notre culture. Nous continuerons toujours de nous acharner à améliorer notre bilan de sécurité.

[Traduction]

Les membres de l'ACFC, dont le CN et le CP qui sont avec nous ce soir, sont déterminés à exploiter les chemins de fer les plus sûrs au Canada et en Amérique du Nord.

Mes collègues et moi répondrons avec plaisir à vos questions.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Brazeau.

Nous allons maintenant passer à notre première série de questions.

Le premier à prendre la parole au nom du Parti conservateur est M. Soroka, pendant six minutes.

M. Gerald Soroka (Yellowhead, PCC): Monsieur le président, je vais partager mon temps avec M. Shipley et c'est lui qui va commencer.

Le président: Allez-y, monsieur Shipley.

• (2010)

M. Doug Shipley: Merci, monsieur le président.

Je remercie tout d'abord mon équipe de m'avoir accordé ce temps, car c'est une question très importante et très sincère que j'aimerais soulever aujourd'hui.

Cela remonte à l'histoire d'un écolier de ma circonscription appelé Kevin Morgan. Il était en huitième année à l'école élémentaire de Portage View, de Barrie. Peu avant 9 h 30, le dimanche 21 février, il promenait la chienne de sa famille, Eva, le long de la voie ferrée du Canadien Pacifique, près de la route 90, sur Baldwick Lane, dans le canton de Springwater. C'est près de chez moi, dans un secteur que je connais très bien et où je promène aussi mon chien. Malheureusement, ce matin-là, la chienne s'est échappée. Kevin a mis sa vie en danger pour sauver Eva. Celle-ci a réussi à éviter le train, mais pas Kevin, qui est décédé ce matin-là. Il s'agit évidemment d'un accident tragique. Kyle Mulligan a sans doute entendu parler de cet accident, car il est très récent.

J'aimerais demander à nos trois témoins ici présents aujourd'hui: que pouvons-nous faire? Cela se produit souvent dans notre région. Il y a beaucoup de voies ferrées qui traversent Barrie—Springwater—Oro-Medonte. Des enfants et des adultes, mais un enfant dans ce cas précis, y circulent tout le temps.

Y a-t-il quelque chose que nous pouvons faire ou que vous pouvez faire pour aider? Il pourrait peut-être y avoir un programme de publicité. En Ontario, il y a beaucoup d'annonces à la télévision sur la sécurité concernant les barrages hydroélectriques et les inondations, mais je ne me souviens pas d'avoir vu beaucoup d'annonces faisant la promotion de la sécurité dans notre domaine. C'est évidemment fort triste que Kevin ait péri. Il devait terminer sa huitième année en juin. Certaines personnes cherchent un moyen d'honorer ce jeune garçon. Nous pourrions peut-être le faire ici, au sein de ce comité.

Que peut-on faire pour essayer d'éviter que cela ne se reproduise à l'avenir?

Le président: Merci, monsieur Shipley.

Monsieur Brazeau, à vous la parole.

M. Marc Brazeau: Tout d'abord, il s'agit d'un incident tragique et, hélas, nous en avons vu d'autres aussi au cours des deux dernières années en raison de l'intrusion sur la propriété, même aux passages à niveau. C'est pourquoi il est important que nous continuions à travailler avec Transports Canada pour faire comprendre l'importance de la sécurité à proximité des voies ferrées et des passages à niveau. Opération Gareautrain est un programme qui existe depuis un certain nombre d'années.

Nous avons vraiment essayé d'utiliser les médias sociaux de manière beaucoup plus efficace que par le passé pour faire passer le message, notamment auprès des jeunes. Nous avons lancé un certain nombre de nouvelles vidéos qui s'adressent à nouveau aux jeunes adolescents et aux jeunes, notamment dans les écoles, et qui soulignent l'importance de faire attention aux trains.

Les trains sont très silencieux et un train peut surgir et surprendre beaucoup de gens. C'est pourquoi nous devons continuer, en tant qu'industrie, à travailler avec nos partenaires, qu'il s'agisse de Transports Canada, des municipalités, des provinces ou de nos compagnies de chemin de fer, pour faire passer le message important de la sécurité à proximité des voies ferrées et du respect de l'interdiction d'entrer.

C'est un engagement que nous avons pris en tant qu'industrie, et si nous pouvons le faire en l'honneur de ce jeune garçon qui est décédé de façon si tragique, nous voulons pouvoir le faire. Comme je l'ai mentionné dans mes remarques préliminaires, tant que nous n'aurons pas un taux d'incident nul à signaler en ce qui concerne les

décès, nous n'arrêterons pas le travail que nous faisons en ce moment.

M. Doug Shipley: Je vous remercie beaucoup de cette réponse. Oui, nous pourrions peut-être parler plus tard ce qui pourrait être fait en son nom. S'il est possible de faire quelque chose, ce serait formidable.

Vous avez dit que 33 milliards de dollars ont été consacrés à la sécurité. Nous pourrions peut-être en consacrer un peu plus à quelque chose qui assure la sécurité des enfants en particulier, dans l'espoir qu'un tel accident ne se reproduise pas et qu'il ne soit pas mort en vain.

Merci aux autres membres du Comité. Je redonne la parole à M. Soroka.

Le président: Merci, monsieur Shipley.

Monsieur Soroka, vous avez la parole.

M. Gerald Soroka: Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins.

Ma question s'adresse à M. Brown et à M. Mulligan.

En lisant la recommandation, je n'ai pu m'empêcher de m'interroger sur le peu d'orientation qui vous a été fourni par ce gouvernement. Je me demande également si les inspections et les vérifications de la sécurité qui sont effectuées représentent des mesures efficaces, puisqu'en 2019, le nombre d'accidents a été plus élevé que d'habitude.

Quelles améliorations faites-vous pour rendre le réseau ferroviaire plus sécuritaire? À votre avis, quels sont les domaines dans lesquels nous avons besoin de plus de soutien ou d'orientation de la part du gouvernement?

Dr Kyle Mulligan (ingénieur en chef, Chemin de fer Canadien Pacifique): Je pense que je peux commencer, monsieur Brown.

C'est une excellente question, et je vous en remercie.

Pour ce qui est de l'amélioration de la sécurité et de l'orientation du gouvernement, ici au CP en particulier, ainsi qu'au CN, nous évoluons de plus en plus vers des technologies d'inspection plus automatisées, fondées sur les données et davantage axées sur le rendement. Nous travaillons vraiment en étroite collaboration avec Transports Canada.

Dernièrement, nous avons mis au point une technologie de détection de roues froides qui permet de mieux évaluer le fonctionnement des freins à air, et nous avons intégré des systèmes d'inspection mécanique visuelle, qui sont en fait des caméras à haute vitesse, avec les bureaux des inspecteurs de la sécurité à distance qui surveillent tous nos trains.

Nous avons donc été en mesure de délaissier les traditionnelles inspections visuelles statiques sur les trains immobilisés. Nous les remplaçons par des inspections dynamiques, sur le train en mouvement et axées sur le rendement. Les résultats sont qu'un plus grand nombre de pièces d'équipement sont expédiées aux ateliers d'entretien et, comme je l'ai déjà mentionné, que beaucoup plus d'employés surveillent maintenant l'équipement à l'aide de la technologie.

• (2015)

M. Gerald Soroka: Je vais demander à M. Brown de répondre lui aussi à cette question.

M. Tom Brown (vice-président adjoint sécurité, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Merci, monsieur Soroka.

Essentiellement, ce que M. Mulligan expliquait, c'est que nous consacrons la plus grande partie de nos investissements dans la technologie. Nous utilisons certaines technologies qui sont éprouvées. Vous ne les connaissez peut-être pas, mais il s'agit de systèmes de détection en voie qui existent depuis longtemps et qui mesurent la chaleur des roues afin de prévenir les déraillements.

Par exemple, nous avons des détecteurs de glissement — le plus souvent utilisés dans les zones montagneuses —, qui avertissent une équipe en cas d'avalanche ou si des pierres commencent à glisser le long d'une falaise. Nous avons ce que l'on appelle un détecteur de pièces traînantes qui nous informe si quelque chose traîne sous les wagons.

Là où nous progressons le plus sur le plan de la technologie, c'est au CN où nous avons élaboré un système autonome d'inspection des voies. Vous pourrez le voir sur les trains. C'est un petit wagon couvert situé à l'arrière des trains et qui rehausse leur sécurité. Ce wagon contient du matériel informatique qui prend de multiples mesures sur les rails, utilise beaucoup de géométrie de la voie et d'algorithmes et transmet un rapport directement à notre personnel de la voie ferrée.

L'avantage, c'est que nous pouvons développer des algorithmes capables d'utiliser des analyses prédictives lorsque nous travaillons à la planification de nos activités d'entretien. Si ces wagons circulent dans notre réseau 24 heures sur 24, sept jours sur sept, 365 jours par année, pensez seulement à la fréquence accrue des inspections de la voie ferrée.

La deuxième chose sur laquelle nous nous concentrons actuellement et dans laquelle nous avons investi, ce sont les portails d'inspection automatisés. Il y en a en fait sept au CN, cinq au Canada, dont quatre ici même, à Winnipeg. Ce sont des caméras panoramiques ultra-haute définition comportant des DEL à haute densité qui captent une vue à 360° d'un train pendant qu'il circule à la vitesse permise en voie, peu importe les conditions météorologiques. Même dans les conditions de blizzard que nous avons connues ces derniers jours à Winnipeg, nous obtenons des images très claires. Le système vérifie l'ensemble du train, y compris le dessous des wagons.

Grâce à un ensemble d'algorithmes que nous avons conçus, le système communique avec notre équipe de mécaniciens s'il détecte un problème sur un des wagons. Cette technologie nous permettra de réduire la probabilité qu'un déraillement se produise.

Pensez aux endroits où nous installons stratégiquement ce type de portail. Nous avons des trains qui arrivent des États-Unis en provenance du Dakota du Nord ou du Minnesota et des trains qui parcourent le pays d'un océan à l'autre, qui se dirigent vers Toronto et les provinces de l'Atlantique en passant par notre district du nord de l'Ontario. Ils sont tous vérifiés. Chaque wagon qui circule ici est vérifié.

M. Gerald Soroka: Monsieur Brown, je pense que vous avez abordé pas mal de choses...

Le président: Merci, monsieur Brown, et merci, monsieur Soroka.

Je vous ai accordé une certaine latitude. C'était une bonne question et une excellente réponse, et je vous remercie beaucoup.

Nous passons maintenant aux libéraux.

Monsieur Sidhu, vous avez la parole pour six minutes.

M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins d'être parmi nous ce soir.

Monsieur Brazeau, vous avez mentionné quelques points intéressants relativement aux investissements ferroviaires faits par votre association, c'est-à-dire les 33 milliards de dollars. Votre association est assez importante. Elle regroupe cinq des plus grands chemins de fer, et je crois que vous avez dit que l'industrie emploie près de 36 000 Canadiens.

Monsieur Brazeau, vous avez mentionné que le taux d'accidents impliquant des marchandises dangereuses a diminué de près de 30 %. Est-ce que vous, ou l'un des autres témoins ici présents, pouvez nous parler des mesures prises par Transports Canada en vue d'imposer des limites de vitesse aux trains transportant des marchandises dangereuses? J'imagine que ça peut contribuer à cette diminution.

Quelqu'un veut-il intervenir?

• (2020)

Le président: Monsieur Brazeau.

Monsieur Mulligan, voulez-vous répondre?

Dr Kyle Mulligan: Oui, je peux commencer.

J'ai travaillé en étroite collaboration avec Transports Canada lorsque des arrêtés ministériels ont été adoptés pour ralentir la vitesse des principaux trains. Ce que je peux vous dire, c'est que des améliorations spectaculaires ont été apportées par la règle actualisée, ce qui nous a permis de renforcer la sécurité de ces trains, et que cela donne des résultats.

Pour vous donner un exemple précis de ce qui a été fait, nous nous sommes engagés à accroître le meulage des rails sur ces importants parcours ferroviaires à risque élevé. Il s'agit en fait de reprofiler la surface du rail d'une façon telle que les véhicules autonomes de détection des défauts décrits par M. Brown peuvent détecter jusqu'à 200 % plus de défauts sur le rail. Ce que nous avons appris, c'est qu'une surface qui n'est pas polie — disons, aux fins de la discussion — entrave notre capacité à détecter et à retirer les rails, et c'est pourquoi, nous avons amélioré cet aspect dans le cadre des conditions établies avec Transports Canada.

En plus du meulage, nous avons également doublé le nombre d'inspections effectuées par nos véhicules de détection des défauts de rails sur ces trajets pendant certains mois d'hiver en particulier. Ceci va aider à déceler ces défauts et à remplacer les rails défectueux afin d'éviter les problèmes.

Enfin, nous avons prévu des fonds pour améliorer la technologie liée aux rails défectueux dans ces régions. Les itinéraires des trains peuvent être classés selon deux types. Il y a les territoires avec signaux dans lesquels il semble y avoir des feux de circulation sur les rails. Il y a aussi les territoires sans signaux ou sombres. Ces derniers ne profitent pas des avantages de la technologie de détection de rails brisés comme dans les zones avec signaux. Les nouvelles dispositions de la règle permettent aux chemins de fer de classe 1 d'ajouter cette technologie à ces zones pour aider à accélérer la vitesse à des fins de productivité et à améliorer la sécurité en augmentant la technologie déployée.

Le président: Merci, monsieur Mulligan.

Monsieur Sidhu, allez-y.

M. Maninder Sidhu: Merci de cette réponse détaillée, monsieur Mulligan.

L'un de nos témoins peut-il commenter le nouveau règlement adopté par Transports Canada qui exige l'installation d'enregistreurs vidéo à bord des locomotives? Que pensez-vous de l'amélioration de la sécurité? Comment peut-on le faire?

M. Marc Brazeau: Je vais commencer.

Les chemins de fer ont préconisé l'utilisation des enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives. Nous considérons que l'enregistrement vidéo de bord est un système proactif de gestion de la sécurité. Il aidera les compagnies de chemin de fer à améliorer la formation et leur capacité d'intervention. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec Transports Canada à la mise en oeuvre.

Je m'en remets à mes collègues, M. Mulligan et M. Brown, s'ils veulent ajouter quelque chose.

Dr Kyle Mulligan: Je vais ajouter quelque chose très rapidement, monsieur Brown.

Étant moi-même un mécanicien de locomotive qualifié, ayant moi-même conduit des trains au CP au cours des dernières années, je peux certainement voir les avantages des caméras orientées vers l'intérieur et vers l'extérieur. Une partie de notre groupe de technologie ferroviaire, que je dirige, mène des enquêtes sur les déraillements et les incidents et il est donc essentiel d'avoir ces enregistrements vidéo, non seulement pour comprendre les problèmes, mais aussi pour les prévenir. Il y a des liens très étroits avec la technologie que nous avons ajoutée sur le plan de l'analyse des données, car nous examinons en fait les enregistreurs d'événements à bord pour savoir ce qui a été fait par les opérateurs. En y ajoutant la vidéo, ces outils deviennent très puissants pour assurer la conformité.

M. Tom Brown: Je suis d'accord avec M. Mulligan. Les avantages seront que beaucoup de progrès seront réalisés sur le plan de la formation. Nous nous concentrons beaucoup sur l'investissement dans les infrastructures et la technologie, mais ce système d'enregistrement audio-vidéo à bord des locomotives nous aide à régler et à corriger certains comportements problématiques ou certaines erreurs qui pourraient survenir dans la cabine, et à fournir un encadrement formateur à nos équipes d'exploitation.

M. Maninder Sidhu: Je vous remercie de cette réponse. Je sais que la sécurité ferroviaire revêt certainement une très grande importance pour notre gouvernement. Il est bon d'entendre que certaines des mesures qui ont été mises en oeuvre, qu'il s'agisse de ralentir les trains transportant des marchandises dangereuses ou d'exi-

ger l'installation d'enregistreurs vidéo dans les locomotives, sont utiles.

Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Il vous reste environ 30 secondes.

M. Maninder Sidhu: Très rapidement, monsieur Brazeau, vous avez mentionné l'Opération Gareautrain Canada pour aider à prévenir les décès aux passages à niveau. Y a-t-il quelque chose qui vous semble vraiment important au chapitre des messages que nous devrions être en mesure de transmettre à nos électeurs?

• (2025)

M. Marc Brazeau: Je pense que chaque occasion d'avoir de nouveaux partenaires nous aide à faire passer le message, à diffuser nos vidéos et à sensibiliser l'ensemble de la population à l'importance d'assurer la sécurité aux passages à niveau et d'éviter toute intrusion. Nous cherchons toujours de nouveaux partenaires pour transmettre ce message, alors s'il y a quoi que ce soit que nous pouvons faire avec le gouvernement fédéral, les municipalités, les gouvernements provinciaux... Nous avons fait beaucoup de sensibilisation par le biais de nos médias sociaux au cours des deux dernières années, mais nous sommes toujours à la recherche d'occasions d'étendre la portée de nos messages, et toute l'aide que nous pourrions obtenir à cet égard serait très utile.

Le président: Merci, monsieur Brazeau, et merci, monsieur Sidhu. Vos questions étaient excellentes.

Nous allons maintenant passer au Bloc.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Brazeau, de l'Association des chemins de fer du Canada. Elle porte sur le pétrole.

Dans son rapport, la vérificatrice générale, qui a comparu juste avant vous, faisait valoir qu'une augmentation assez importante du transport de pétrole sur les voies ferrées avait été observée et que cela pouvait causer des risques accrus pour la sécurité.

De votre côté, monsieur Brazeau, avez-vous constaté cette même augmentation du transport de pétrole? Y a-t-il moyen de la quantifier? Pouvez-vous nous donner une idée de ce à quoi ressemblera cette augmentation de transport du pétrole sur une période de 10 ou 15 ans? Un peu plus brièvement, comment vous adaptez-vous à cette situation?

[Traduction]

Le président: Monsieur Brazeau, vous êtes en sourdine.

M. Marc Brazeau: Oui, je suppose que c'est l'erreur classique de 2020 et 2021.

[Français]

Nous avons constaté une augmentation de la quantité de pétrole transporté par chemin de fer, mais cela représente quand même un petit pourcentage de la quantité totale de pétrole transporté, parce que les pipelines demeurent la principale façon de transporter le pétrole. Les chemins de fer ont la capacité de le faire, mais ils ne sont pas là pour remplacer les pipelines. Ils servent plutôt à aider au transport du pétrole, lorsque cela est nécessaire. De nouveaux wagons renforcés et plus sécuritaires ont été construits. Ils sont en circulation aujourd'hui. Il y a donc eu une augmentation, en effet, mais elle représente quand même une petite quantité de la totalité du pétrole transporté.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

Dans son rapport, la vérificatrice générale parle d'une augmentation de 45 % entre 2017 et 2018, ce qui est quand même majeur.

J'ai grandi au bord d'une voie ferrée. J'y ai habité pendant environ 25 ans. Quand j'étais tout petit, j'allais à la fenêtre et je comptais les wagons en plein milieu de la nuit. J'étais toujours excité par le passage du train. J'avais hâte de dire que le train allait passer. C'était comme un événement dans la journée du petit garçon que j'étais.

Évidemment, quand on a vu l'accident de Lac-Mégantic, en 2014, j'étais un peu plus vieux. Cette excitation s'est plutôt transformée en crainte, et je pense que cela a été la même chose pour beaucoup de gens, à cause du transport du pétrole. Nous ne voyions plus les trains comme un moyen de transport des marchandises, mais comme une menace, surtout quand nous voyions autant de pétrole sur les rails.

Peut-être n'est-ce pas généralisé, mais chez nous, beaucoup de citoyens ont l'impression que, souvent, les trains transportant du pétrole passent davantage la nuit que le jour pour éviter qu'on les voie.

Est-ce une réalité ou un hasard? Ou encore est-ce un commentaire non basé sur la réalité?

M. Marc Brazeau: Personnellement, je ne suis pas en mesure de répondre à votre question. Mes collègues seraient davantage en mesure de vous dire quels trains passent le jour ou la nuit. Je sais qu'il y a des trains qui circulent 24 heures sur 24. Il y aurait peut-être, dans certaines régions, une plus grande probabilité qu'un train passe à une certaine heure.

La tragédie de Lac-Mégantic est tellement sombre qu'elle reste dans nos pensées encore aujourd'hui. De nombreux changements ont été apportés par la suite, et la sécurité a été renforcée aussi bien sur le plan des systèmes, de la culture, des équipements, de la formation que sur tout ce qui touche l'opération d'un train. Cependant, je peux vous confirmer qu'il y a bien une augmentation de la quantité de pétrole transporté par train. Il n'en demeure pas moins que 99,99 % de toutes les marchandises dangereuses transportées par train arrivent à leur destination sans aucun incident.

Il faut quand même garder en tête que le taux de succès du transport de marchandises dangereuses demeure extrêmement élevé, et cela découle de la mise en place de plusieurs technologies et systèmes de sécurité.

• (2030)

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

Ma prochaine question concerne les revendications des municipalités.

Depuis des années, j'entends les municipalités se plaindre et dire qu'elles aimeraient bien savoir d'avance quels types de marchandises passeront chez elles, afin d'adapter leurs services et faire en sorte que les pompiers soient sur le qui-vive et que les policiers et les services d'urgence soient prêts. Elles veulent être capables d'intervenir en toute connaissance de cause s'il arrivait quelque chose.

Y aurait-il moyen que vos organisations s'engagent à dévoiler cette information aux municipalités à l'avance?

M. Marc Brazeau: Les premiers répondants ont déjà accès à ces informations. Ces dernières sont également offertes à toutes les municipalités qui veulent y avoir accès.

La seule chose sur laquelle j'aimerais insister, c'est que ce n'est pas à l'avantage des municipalités et de la population en général que cette information soit rendue publique, et ce, pour des raisons de sécurité...

M. Xavier Barsalou-Duval: Je suis désolé de vous interrompre, monsieur Brazeau.

Monsieur le président, je voudrais savoir si nous aurons le temps pour un deuxième tour.

[Traduction]

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, puisque nous avons perdu un certain temps en raison de difficultés techniques, je vais prolonger la réunion jusqu'à 20 h 45. J'espère que nous pourrons en faire le plus possible en fonction du temps qui reste et du temps accordé à chaque député.

Cela dit, je vous remercie de vos questions, car votre temps est écoulé. Je m'en excuse.

Naturellement, monsieur Brazeau, je vous remercie de vos réponses.

Nous allons maintenant passer à notre prochain intervenant, le représentant du NPD, pour six minutes.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je remercie nos témoins.

J'aimerais commencer par M. Brown.

Monsieur Brown, de toute évidence, le CN exerce ses activités dans le nord-ouest de la Colombie-Britannique. Il est important dans notre histoire et dans notre économie actuelle. Comme je l'ai mentionné plus tôt, le transport des marchandises dangereuses, en particulier dans le cas de produits comme le propane liquide, a beaucoup augmenté. Cette augmentation préoccupe beaucoup les municipalités, les services de pompiers volontaires et les résidents qui vivent le long du corridor ferroviaire. Ils considèrent les grandes catastrophes comme celle de Lac-Mégantic et ils pensent à leur propre communauté. Ils pensent à ce qui arriverait si une catastrophe de cette ampleur se produisait dans leur collectivité.

Pourriez-vous nous dire si votre société modélise les interventions en cas d'un important incendie industriel impliquant le propane liquide, et nous donner des précisions sur ce que serait une telle catastrophe par rapport à Lac-Mégantic où le pétrole brut était en cause. En quoi ces deux événements seraient-ils différents?

M. Tom Brown: Merci, monsieur Bachrach.

Tout d'abord, nous offrons de la formation aux collectivités et aux premiers intervenants qui se trouvent le long du corridor. Nous avons de l'équipement d'intervention d'urgence à Prince George, à Smithers, à Terrace et à Prince Rupert, dans le cas peu probable d'un déraillement de marchandises dangereuses.

Nous menons des exercices, mais ces exercices ne sont pas entièrement fondés sur Lac-Mégantic. Nous organisons des exercices d'incendie réel avec les premiers intervenants locaux en simulant l'incendie d'un réservoir. Nous leur enseignons comment répondre à ce type de déraillement, à ce type d'incendie. Nous ne simulons pas une situation comme celle de Lac-Mégantic.

M. Taylor Bachrach: Puis-je vous demander pourquoi? Avez-vous un plan pour faire face à une catastrophe majeure impliquant plusieurs wagons de propane liquide? Je regarde par la fenêtre et je vois des trains stationnés dans la gare de triage et qui semblent comporter des centaines de wagons transportant ce produit. À quoi ressemblerait un incident impliquant plusieurs wagons?

M. Tom Brown: Oui, nous avons un plan. Lorsque nous menons un exercice sur la façon de répondre à un incendie impliquant des marchandises dangereuses, qu'il s'agisse d'un seul wagon, de plusieurs wagons ou simplement d'un déversement de produits dangereux, tous les premiers intervenants, les services d'incendie, sont formés. En fait, nous avons formé au cours des dernières années plus de 540 premiers intervenants à un scénario de déraillement d'un seul wagon ou de plusieurs wagons contenant des marchandises dangereuses dans le corridor du nord de la Colombie-Britannique.

• (2035)

M. Taylor Bachrach: Monsieur Brown, j'ai également parlé aux services d'incendie locaux, et j'ai entendu beaucoup de préoccupations, tant de la part des services d'incendie que des municipalités, au sujet de la responsabilité supplémentaire de tenir la formation à jour, d'avoir l'équipement approprié. Plusieurs de ces services d'incendie sont formés de bénévoles. Ils sont déjà très occupés avec les incendies de bâtiments dans leur collectivité et les interventions lors d'accidents de la route, tous les événements de ce genre.

Si un service de pompiers volontaires ne veut pas assumer la responsabilité supplémentaire d'intervenir en cas d'incidents ferroviaires impliquant des marchandises dangereuses, que ferait le CN dans ce cas?

M. Tom Brown: Je ne peux pas vraiment répondre à cette question. Je peux vérifier et vous revenir à ce sujet. Je n'ai pas encore vécu cette situation. Je ne suis pas au courant qu'un service d'incendie ne soit pas disposé à participer à la formation que nous offrons ou à intervenir en cas de déraillement de marchandises dangereuses.

M. Taylor Bachrach: Nous pourrions peut-être en parler par la suite.

Ma prochaine question porte sur les délais d'intervention. Vous avez parlé des collectivités qui ont des équipes et de l'équipement. Dans le cas des collectivités plus éloignées, telle que Burns Lake, qui se trouve à une heure et demie de Smithers et même plus loin de Prince George, votre société a-t-elle prévu un délai maximal d'intervention en cas d'incident majeur impliquant des marchandises dangereuses?

M. Tom Brown: Non, nous n'avons pas de délai de réponse maximal, simplement en fonction de la géographie du tracé de

notre voie et des installations. Comme je l'ai mentionné, nous avons du matériel d'intervention d'urgence à Prince George, à Smithers, à Terrace et à Prince Rupert. Nous avons aussi des caches environnementales à lac Burns.

M. Taylor Bachrach: S'il se produisait un incident grave impliquant plusieurs wagons de propane liquide dans une collectivité où des résidences sont tout près, votre société a-t-elle modélisé ce qui pourrait se produire pendant les quelques heures qu'il faudrait pour que les équipes et l'équipement arrivent sur les lieux?

M. Tom Brown: Non, pas à ma connaissance.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, je vais utiliser le temps de parole qu'il me reste pour proposer la motion pour laquelle j'ai fourni un avis.

Le président: Allez-y.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, je propose:

Que, à la lumière des nombreuses catastrophes ferroviaires qui se sont produites depuis la dernière étude réalisée sur le sujet en 2016 par le Comité sur la sécurité ferroviaire et compte tenu de l'accroissement prévu du volume de marchandises dangereuses traversant certaines régions du Canada, le Comité s'engage à réaliser une étude de suivi sur la sécurité ferroviaire qui portera notamment sur le transport des marchandises dangereuses, la capacité et l'efficacité de l'intervention en cas d'urgence, ainsi que les conditions de travail des ouvriers du secteur; que l'étude cible des mesures pouvant être prises par le gouvernement fédéral pour améliorer la sécurité ferroviaire; et que l'étude se termine en six réunions ou moins.

Le président: Merci, monsieur Bachrach. Le chronomètre est arrêté, mais vous avez mentionné que vous vouliez utiliser votre temps pour présenter cette motion.

Les membres du Comité ont-ils des questions ou des commentaires sur la motion présentée par M. Bachrach?

En l'absence de questions et de commentaires, je vais maintenant passer à...

La greffière du Comité (Mme Alexie Labelle): Monsieur le président, il y a des questions.

M. Maninder Sidhu: Monsieur le président, quelques personnes ont levé la main.

Le président: Habituellement, je vois les mains.

Mesdames et messieurs, si vous pouviez utiliser la fonction « Lever la main », il serait plus facile pour moi de voir toutes les mains levées.

Mme Helena Jaczek: Ma main levée est là, monsieur le président, à l'écran.

[Français]

Mme Soraya Martinez Ferrada: La mienne aussi, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: D'accord. Voilà. Je travaille à partir d'un écran maintenant.

Je vois M. El-Khoury, Mme Martinez Ferrada, Mme Jaczek et M. Rogers.

Monsieur El-Khoury, allez-y.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Merci, monsieur le président.

Sauf le respect que je vous dois, je sais très bien que nous avons beaucoup de documents à produire à la suite des travaux que nous avons déjà effectués.

Je ne sais pas si c'est le bon moment ou si cela pourrait nuire à notre travail et à nos efforts pour produire notre rapport, mais j'aimerais savoir ce que nos collègues du Parti conservateur et du Bloc québécois pensent d'une telle situation.

• (2040)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur El-Khoury.

Madame Martinez Ferrada, vous avez la parole.

[Français]

Mme Soraya Martinez Ferrada: Merci, monsieur le président.

Je m'excuse auprès de mon collègue. Je viens d'arriver au Comité et je comprends que plusieurs travaux ont déjà été effectués et que des rapports sont en attente d'être produits. Je comprends que le calendrier du Comité est déjà bien chargé. Somme toute, je pense que nous sommes tous d'accord pour tenir une discussion sur l'importance d'assurer la sécurité sur nos chemins de fer et que nous éprouvons tous la même préoccupation à cet égard.

Y aurait-il moyen de réduire le nombre de rencontres? Je suis contente qu'il n'y ait pas de date fixe pour nous entendre sur la motion. Cela nous permettra d'évaluer à quel moment elle pourrait être déposée. De façon générale, nous pourrions appuyer une telle motion si nous pouvions réduire le nombre de rencontres proposées pour en faire l'étude et nous entendre sur celle-ci durant notre mandat.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Martinez Ferrada.

Je vais donner la parole à Mme Jaczek, à M. Rogers, puis à M. Bachrach.

Madame Jaczek, vous avez la parole.

Mme Helena Jaczek: Merci, monsieur le président.

Il est certain que la question de la sécurité ferroviaire, surtout d'après ce que nous avons entendu aujourd'hui, nous intéresse tous beaucoup. Mais à l'heure actuelle, nous avons fait énormément de travail et entendu un très grand nombre de témoins dans le cadre de diverses études, et pourtant nous n'avons pas encore déposé un seul rapport au Parlement. Je viens de lire l'ébauche de notre rapport sur la certification des aéronefs à la suite des écrasements de Boeing 737 Max 8. J'ai vraiment hâte d'en discuter afin que nous puissions formuler nos recommandations. Je pense à tous les témoins qui se sont présentés. Nous avons commencé à travailler en janvier 2020. Nous avons fait beaucoup de travail. Nous devons respecter les familles qui ont témoigné devant nous avec beaucoup d'émotion. Nous devons terminer une partie du travail que nous avons commencé.

Pour ce qui est du nombre de réunions et du moment où nous pourrions entreprendre cette étude, j'abonde dans le même sens que mes collègues. Je crois vraiment que nous devons nous assurer de présenter au Parlement quelque chose que nous avons réellement terminé en tant que Comité.

Le président: Merci, madame Jaczek.

Allez-y, monsieur Rogers.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Monsieur le président, mes commentaires seront très semblables.

En tant que comité, nous avons établi une liste d'études prioritaires que nous voulions faire. Si nous nous laissons continuellement écarter de cette voie, nous n'accomplirons pas grand-chose en tant que comité. Je pense que nous avons déjà suffisamment de pain sur la planche.

J'appuie cette motion uniquement si elle est inscrite à la fin de la liste des études prioritaires sur lesquelles nous nous sommes déjà entendus. Je comprends l'enjeu de la sécurité ferroviaire, évidemment, mais si nous voulons réussir en tant que comité, nous devons d'abord travailler sur les priorités que nous avons établies.

Le président: Merci, monsieur Rogers.

Vous avez la parole, madame Kusie.

Mme Stephanie Kusie: Monsieur le président, j'ai parlé avec M. Bachrach ainsi qu'avec les députés conservateurs membres du Comité. Nous pensons qu'il serait opportun de consacrer ne serait-ce que la moitié d'une réunion aux travaux du Comité. Il semble qu'après l'étude sur l'aviation, puis le Max 8... Je comprends les commentaires de Mme Jaczek selon lesquels il semble que nous entreprenions beaucoup de choses.

Je ne sais pas si nous avons besoin d'une demi-réunion, mais je pense qu'il serait bon que nous prenions ne serait-ce qu'une demi-heure pour réévaluer les priorités que nous avons établies et s'interroger sur ce qui est encore important — surtout au moment où nous voyons le pays émerger, espérons-le, de la pandémie —, et sur les besoins les plus pressants pour l'avenir du point de vue des transports. C'est une conversation que j'ai eue avec plusieurs membres du Comité.

• (2045)

[Français]

Je regrette, monsieur Barsalou-Duval, que nous n'ayons pas eu cette conversation.

Je veux aussi souhaiter la bienvenue à Mme Martinez Ferrada à l'occasion de sa première réunion.

Soyez la bienvenue, madame la secrétaire parlementaire.

[Traduction]

Je pense qu'il serait bien de prendre ne serait-ce qu'une demi-réunion pour nous mettre sur la bonne voie.

Merci.

Le président: Merci, madame Kusie.

Avant de passer à autre chose, nous en sommes arrivés à la fin de la période prévue. Je vais suivre les conseils formulés par les membres du Comité de tenir une séance de planification des travaux. Je partage les préoccupations qui ont déjà été mentionnées. Nous avons réalisé plusieurs études depuis le début de la session et nous n'avons jusqu'à présent présenté aucun rapport au Parlement. Il ne faut pas que ces études soient considérées comme une perte de temps. Nous devons les rendre productives, et la seule façon de le faire et de les valider, c'est de présenter les rapports aux membres du Parlement.

Cela dit, je pense que nous avons une autre étude à entreprendre, soit l'étude sur l'infrastructure. Bien entendu, nous nous attendons ensuite à ce que quelques rapports soient soumis au Comité, à ce qu'ils soient ratifiés et, encore une fois, à ce qu'ils soient présentés à la Chambre des communes.

Avant que nous terminions et par souci d'équité, je vais rapidement donner la parole à M. Bachrach et à M. Barsalou-Duval qui avaient des commentaires, et je vais ensuite être obligé de lever la séance. Je peux cependant vous assurer que nous allons réserver au moins la moitié d'une réunion ou la moitié d'une plage horaire à la planification des travaux afin que nous puissions régler cette question.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je suis favorable à l'idée de tenir une réunion sur les travaux du Comité. J'accepte également la suggestion qui a été faite par Mme Martinez Ferrada, je pense, sur la possibilité de réduire le nombre de réunions et je serais heureux de proposer cet amendement à ma motion. À l'heure actuelle, il est question de six réunions. Je serais heureux de modifier la motion pour qu'il y en ait quatre, y compris celle d'aujourd'hui.

Je tiens à souligner que nous nous trouvons dans cette situation parce que nous avons ajouté des témoins à notre réunion sur ce sujet. J'ai donc l'impression que nous sommes à mi-chemin dans l'étude sur la sécurité ferroviaire et j'aimerais beaucoup poursuivre sur cette lancée et entendre d'autres points de vue. J'ai rencontré d'autres personnes qui ne partagent peut-être pas les opinions des personnes que nous avons entendues aujourd'hui.

Monsieur le président, étant donné le peu de temps dont nous disposons, j'aimerais que nous votions sur ma motion avant que nous ajournions, si c'est possible.

Le président: Ce n'est pas possible. Nous n'avons plus de temps. Je suis désolé, monsieur Bachrach. Il est maintenant 20 h 47, mais avec tout le respect que je vous dois, puis-je proposer que nous en discussions à la réunion de planification des travaux? Je pense qu'il va sans dire que vous avez l'appui suffisant avec l'amendement proposé. Si je regarde les chiffres sur un écran que j'ai devant moi, je suis très optimiste. Je ne m'inquiéterais pas trop au sujet de l'adoption de cette motion, mais nous n'avons plus de temps, et je ne peux pas dépasser le temps...

M. Taylor Bachrach: Un vote prend 30 secondes, monsieur le président.

Le président: Il y a M. Barsalou-Duval qui veut également prendre la parole, avec tout le respect qui lui est dû. Nous devrons ensuite poursuivre. Monsieur Bachrach, nous pouvons ramener ce sujet à la réunion de planification des travaux, et je pense que nous pourrions progresser par la suite, surtout en l'inscrivant parmi les priorités.

Monsieur Barsalou-Duval, nous vous écoutons.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je veux simplement mentionner que j'ai l'intention d'appuyer la motion déposée par M. Bachrach. Je pense qu'elle concerne un sujet important qui n'a pas encore été étudié par le Comité.

J'ai l'impression que nous avons été un peu bousculés. Nous n'avons presque pas eu de temps pour questionner nos témoins d'aujourd'hui, qui sont quand même importants. Qu'on le veuille ou non, l'enjeu ferroviaire demeure important pour tout le monde. Je trouve que quatre rencontres, c'est très peu, mais peut-être que cela nous permettrait quand même d'arriver à un consensus, à la limite. Nous aurons peut-être aussi l'occasion d'en discuter dans une future réunion de planification du Comité.

D'ailleurs, et je crois l'avoir déjà mentionné lors d'une rencontre précédente, je suis tout à fait d'accord avec Mme Kusie sur le fait qu'il faudrait tenir une rencontre à brève échéance, quitte à ce que ce soit une demi-rencontre ou une rencontre d'une heure, pour que nous puissions examiner la planification des travaux.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Je prends bonne note de tous les points. Madame Kusie, monsieur Rogers, ainsi que monsieur Bachrach et madame Jacek, vous avez mentionné de très bons points.

Avant de lever la séance, j'aimerais souhaiter la bienvenue à Mme Martinez Ferrada. Je m'excuse de ne pas l'avoir fait au début de la réunion, mais nous étions si pressés de commencer que j'ai oublié. Je suis convaincu que Mme Martinez Ferrada fera un excellent travail. Bien qu'elle soit récemment arrivée ici au Parlement, c'est comme si elle y était depuis longtemps car elle s'est plongée dans le dossier et qu'elle en a une très bonne connaissance.

Madame Martinez Ferrada, nous vous souhaitons la bienvenue. C'est un plaisir de vous compter parmi nous et nous avons hâte d'entendre vos commentaires.

Enfin, je tiens à remercier tous les témoins d'être venus aujourd'hui et d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer.

Je tiens particulièrement à vous remercier, monsieur Brazeau. Vous avez soulevé d'excellents points, surtout en ce qui concerne le travail avec les collectivités. Je travaille en ce moment sur un cas précis avec le CN et, franchement, je commence à en avoir assez des répercussions et des conséquences qu'il a dans une petite collectivité du sud-ouest de l'Ontario. Par conséquent, je ferai appel à vous très prochainement dans l'espoir que vous puissiez nous aider à trouver une solution et, bien sûr, à obtenir un certain engagement de la part du CN à vraiment régler quelques-unes des conséquences et certains problèmes vécus dans cette collectivité en particulier.

Sur ce, mesdames et messieurs, je vous remercie beaucoup de vos interventions et de votre participation ce soir. Nous aurons le plaisir de vous revoir jeudi.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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

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

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

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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

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

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

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>