



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 038

Le mardi 15 juin 2021

Président : M. Vance Badawey



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

Le mardi 15 juin 2021

• (1835)

[Traduction]

Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)): Bonsoir à tous. Je suis heureux d'être ici et de vous souhaiter la bienvenue à la 38^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

La séance d'aujourd'hui se déroule en mode hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre le 25 janvier. Les délibérations seront disponibles sur le site Web de la Chambre des communes. Sachez qu'en webémission on ne voit que la personne qui parle et non l'ensemble du Comité.

Pour assurer le bon déroulement de la réunion, je vais indiquer certaines consignes à suivre. Les députés et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont disponibles pour cette réunion. Vous avez le choix, au bas de votre écran, entre le français ou l'anglais.

Pour les membres qui participent en personne, procédez comme vous le faites habituellement quand le comité plénier se réunit en salle. N'oubliez pas les directives du Bureau de régie interne concernant le port du masque et les protocoles sanitaires.

Avant de parler, veuillez attendre que je vous donne la parole. Si vous êtes en vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour l'activer. Le microphone de ceux qui sont dans la salle sera contrôlé comme d'habitude par l'agent des délibérations et de la vérification. Je vous rappelle que tous les commentaires des députés et des témoins doivent être adressés à la présidence. Quand vous ne parlez pas, votre micro doit être en sourdine.

En ce qui concerne la liste des intervenants, comme toujours, le greffier du Comité et moi-même ferons de notre mieux pour maintenir l'ordre des interventions des députés, qu'ils participent virtuellement ou en personne. Je rappelle à tous les députés d'utiliser la fonction de main levée pour demander la parole. Je vais moi-même utiliser cette fonction pour indiquer qu'il reste une minute à la personne qui parle. Donc, si vous me voyez lever la main, c'est qu'il vous restera une minute. Bien entendu, vous devrez conclure vos remarques dans la minute.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le 27 avril, le Comité entreprend maintenant son étude de la sécurité ferroviaire et des répercussions des opérations ferroviaires sur les propriétés avoisinantes.

Je vais maintenant présenter nos témoins.

Pour la première heure, de 18 h 30 à 19 h 30, nous accueillerons M. Tom Oommen, dirigeant principal, Conformité, à l'Office des transports du Canada. Du ministère des Transports, nous aurons M. Aaron McCrorie, sous-ministre adjoint délégué, Sécurité et

sûreté; M. Michael DeJong, directeur général, Sécurité ferroviaire; M. Benoit Turcotte, directeur général, Transport des marchandises dangereuses; et M. Jasmir Basi, directeur régional, transports terrestres.

De 19 h 30 à 20 h 30, soit en deuxième heure, nous accueillons, de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, M. Tom Brown, vice-président adjoint, Sécurité; du Chemin de fer Canadien Pacifique, M. Keith Shearer, vice-président adjoint, Sécurité et durabilité; du Comité ferroviaire de Boucherville, Mme Isabelle Bleau, conseillère municipale, Ville de Boucherville, et M. François Beaulne, président du sous-comité; de Friends of Morrice-Bulkley, Mme Dawn Remington, présidente; de l'Association des chemins de fer du Canada, M. Marc Brazeau, président-directeur général; et enfin, M. Gerry Thiessen, président du district régional de Bulkley-Nechako.

Sur ce, nous allons commencer par le premier groupe de témoins de la première heure, en commençant par le représentant de l'Office des transports du Canada.

Monsieur Oommen, vous avez cinq minutes.

M. Tom Oommen (dirigeant principal, Conformité, Office des transports du Canada): Merci, monsieur le président, de me donner l'occasion de comparaître devant le Comité aujourd'hui.

Mon nom est Tom Oommen et je suis le dirigeant principal de la conformité et de l'application de la loi à l'Office des transports du Canada.

[Français]

L'Office des transports du Canada a été établi en 1904 et est le plus ancien organisme de réglementation et tribunal quasi judiciaire indépendant au Canada. Les membres de l'Office, y compris la personne occupant le poste de président et premier dirigeant, sont nommés par le gouverneur en conseil pour des mandats d'une durée fixe. Les décisions de l'Office sont rendues par des groupements de membres établis pour régler des questions précises que l'Office doit examiner. Ces décisions sont prises en toute indépendance du gouvernement. Les membres de l'Office sont appuyés par des fonctionnaires, comme moi, qui les soutiennent dans leur rôle de décideurs.

• (1840)

[Traduction]

La loi autorise l'Office, par l'intermédiaire de ses membres, à rendre des décisions sur diverses questions dans le secteur des transports. Par exemple, l'Office prend des règlements, délivre des licences aux transporteurs aériens, calcule chaque année le revenu admissible maximal que peuvent gagner le CN et le CP pour le transport du grain de l'Ouest destiné à l'exportation, approuve des projets de construction de lignes de chemin de fer, et statue sur des plaintes de passagers et d'expéditeurs. De plus, les employés de l'Office surveillent le respect des ordonnances de l'Office et du cadre réglementaire dont il est responsable, et ils les font appliquer.

L'un des rôles fondamentaux que joue l'Office des transports du Canada dans l'intérêt public est de veiller à ce que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale détiennent l'assurance responsabilité requise. Les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale doivent détenir un certificat d'aptitude délivré par l'Office au titre de la Loi sur les transports au Canada, de même qu'un certificat d'exploitation de chemin de fer délivré par Transports Canada au titre de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Avant de délivrer un certificat d'aptitude à une compagnie de chemin de fer, l'Office doit être convaincu qu'elle détient l'assurance responsabilité requise par la Loi sur les transports au Canada.

Selon la Loi sur les transports au Canada, les compagnies de chemin de fer transportant des marchandises doivent obligatoirement détenir une assurance responsabilité dont le montant varie en fonction de ce qu'elles transportent. Les compagnies de chemin de fer qui transportent, par année civile, plus de 1,5 million de tonnes de pétrole brut ou plus de 50 000 tonnes de matières toxiques par inhalation doivent obligatoirement souscrire le niveau supérieur d'assurance responsabilité. Elles doivent ainsi détenir une assurance responsabilité de 1 milliard de dollars par incident. La responsabilité des compagnies de chemin de fer n'est pas subordonnée à la preuve d'une faute ou d'une négligence, et si plusieurs compagnies de chemin de fer sont impliquées dans un accident ferroviaire, elles sont solidairement responsables chacune jusqu'à concurrence du montant d'assurance qu'elles doivent détenir.

Pour pouvoir conserver son certificat d'aptitude, une compagnie de chemin de fer dépose chaque année un certain nombre de documents auprès de l'Office, dont un certificat d'assurance. Ces documents indiquent la quantité de pétrole brut et de matières toxiques par inhalation que la compagnie devrait transporter, et les polices d'assurance qu'elle a souscrites pour atteindre le montant obligatoire. Une fois que les documents sont déposés, ils sont examinés attentivement. Lorsque les exigences en matière d'assurance responsabilité ne sont pas respectées, l'Office suspend ou annule un certificat d'aptitude.

Avant de terminer, je tiens à mentionner que l'Office a maintenant un rôle supplémentaire. En juin 2015, la Loi sur la sécurité ferroviaire a été modifiée pour permettre à un gouvernement provincial ou à une administration municipale de présenter une demande à l'Office pour se faire rembourser les dépenses raisonnables engagées pour intervenir à l'égard d'un incendie résultant de l'exploitation d'un chemin de fer. Si l'Office établit qu'un incendie est le résultat de l'exploitation du chemin de fer, il établira les dépenses que l'autorité compétente a raisonnablement engagées lors de son intervention.

Merci, monsieur le président, voilà qui conclut mon discours d'ouverture.

Le président: Merci, monsieur Oommen.

Nous allons maintenant passer au ministère des Transports. Comme je suppose que toutes les personnes présentes ne vont pas faire une déclaration préliminaire, je vais laisser le soin à ce groupe de témoins de désigner celui qui va prendre la parole.

M. Aaron McCrorie (sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. Ce sera moi, Aaron McCrorie.

Au nom de mes collègues Ben Turcotte et Mike DeJong, je suis heureux d'être ici ce soir. Malheureusement, en raison de difficultés techniques, notre collègue Jasmir Basi n'a pas pu se joindre à nous aujourd'hui et elle vous prie de l'excuser.

Je tiens à profiter de cette occasion pour faire le point sur le travail que nous faisons en vue d'assurer la sécurité ferroviaire au Canada et pour vous donner un bref rapport d'étape de nos efforts concernant la mise en œuvre des recommandations du Bureau du vérificateur général dans son audit de suivi sur la sécurité ferroviaire ainsi que des recommandations du Commissaire à l'environnement et au développement durable dans sa vérification de suivi sur le transport des marchandises dangereuses.

Chaque jour, les compagnies de chemin de fer transportent des marchandises partout au pays, y compris des marchandises dangereuses, qui sont essentielles à notre bien-être, à la création d'emplois et à la croissance économique. Par exemple, le transport ferroviaire permet d'acheminer le grain des Prairies vers les marchés d'exportation, les biens de consommation vers les ménages canadiens, et les collectivités obtiennent du chlore pour assurer la salubrité de l'eau potable ou du propane servant de chauffage ou de carburant. Transports Canada s'est engagé à assurer le transport sécuritaire de ces marchandises par chemin de fer, en particulier les marchandises dangereuses.

Un programme de sécurité efficace s'articule autour de multiples lignes de défense, chaque composante améliorant et complétant l'autre. Transports Canada a mis en place une stratégie globale de sécurité pour prévenir et réduire au minimum les répercussions des accidents ferroviaires et pour intervenir efficacement en cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses. Transports Canada prescrit des exigences de sécurité rigoureuses pour les opérations ferroviaires et le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. Par exemple, toutes les sociétés de chemin de fer de compétence fédérale au Canada doivent veiller à ce que les marchandises dangereuses soient transportées dans les contenants appropriés, comme les nouveaux wagons-citernes plus robustes requis pour les liquides inflammables. Elles doivent se conformer à la règle sur les trains clés et les itinéraires clés, qui établit des vitesses de voie plus faibles et des exigences accrues en matière d'inspection des voies pour les trains transportant des marchandises dangereuses. Elles doivent respecter le Règlement concernant la sécurité de la voie, qui établit des exigences strictes en matière de sécurité pour protéger l'intégrité des voies ferrées. Elles doivent disposer d'un plan d'intervention d'urgence amélioré, ou PIU, décrivant les capacités d'intervention, y compris le personnel et l'équipement spécialisés nécessaires pour intervenir en cas d'accident mettant en cause des marchandises dangereuses, et pour fournir des renseignements complets sur les marchandises dangereuses en cause aux responsables de la planification des mesures d'urgence, renseignements devant être facilement accessible en cas d'urgence pour soutenir les premiers intervenants.

Ces exigences sont appuyées [*Difficultés techniques*]. En moyenne, Transports Canada effectue environ 35 000 inspections de sécurité ferroviaire et environ 4 000 inspections de marchandises dangereuses par année. De plus, le Programme de la sécurité ferroviaire effectue maintenant, en moyenne, 25 audits des SGS, ou systèmes de gestion de la sécurité par année, comparativement à trois en 2013. Ces inspections et vérifications permettent à Transports Canada de détecter et d'appuyer rapidement la résolution des cas de non-conformité, ainsi que de sensibiliser les intervenants aux exigences réglementaires et aux pratiques exemplaires, et de prendre des mesures d'application de la loi au besoin.

Ces efforts nous permettent de démontrer des résultats concrets pour améliorer la sécurité des Canadiens et de leurs collectivités.

J'aimerais citer un gazouillis du Bureau de la sécurité des transports, du mois de mars: « En 2020 dans le transport ferroviaire, on a rapporté au BST 959 accidents — en baisse de 12 % par rapport à la moyenne quinquennale de 1091 —, et 59 pertes de vie, soit 13 de moins que pour l'année précédente. »

Le programme de transport des marchandises dangereuses fait également des progrès sur le plan de la sécurité. En 2020, il y a eu 81 accidents ferroviaires impliquant des marchandises dangereuses, mais pas nécessairement des déversements, soit une baisse par rapport aux 171 enregistrés en 2019 et bien moins que la moyenne quinquennale de 128. Ces statistiques montrent que notre surveillance améliorée donne de meilleurs résultats, mais que nous pouvons et devons faire mieux. Nous nous efforçons toujours d'améliorer notre solide assise en matière de sécurité.

Le travail du Bureau du vérificateur général sur la sécurité ferroviaire et le transport des marchandises dangereuses nous a incités à mieux respecter notre engagement d'être un organisme de réglementation de calibre mondial et à nous améliorer en permanence. Reconnaissant l'importance de l'amélioration continue, nous tra-

vaillons fort pour mettre en œuvre les recommandations du vérificateur général.

Le Programme de transport des marchandises dangereuses a fait des progrès importants pour donner suite aux recommandations de cet audit de suivi. Par exemple, nous avons amélioré et mis à jour les bases de données afin de disposer de renseignements plus complets et plus précis sur les entreprises réglementées et leur statut de conformité. Nous avons amélioré la façon dont nous évaluons la conformité des contenants. Nous avons mis en place un système de suivi en ligne pour nous assurer que les conditions d'approbation des plans d'intervention d'urgence, ou PIU, sont respectées.

Le Programme de sécurité ferroviaire fait également des progrès pour donner suite aux recommandations du vérificateur général. Nous avons établi des processus pour intégrer les constatations des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité dans notre planification de la surveillance. Cela veut dire que notre surveillance est de plus en plus détaillée et axée sur le risque, et que nos inspections tiennent compte des constatations des audits du système de gestion de la sécurité et vice-versa.

Nous avons également réalisé des progrès en avance par rapport à ce que prévoiaient les autres recommandations pour le Programme de sécurité ferroviaire. Par exemple, nous avons mis au point des lignes directrices pour donner suite à des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité, lesquelles sont fondées sur des pratiques exemplaires internationales; nous avons amélioré notre gestion des données des systèmes de gestion de la sécurité en mettant à l'essai une nouvelle base de données qui suit les constatations des audits; nous avons établi un cadre pour appuyer nos auditeurs dans la tenue de vérifications de l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité.

• (1845)

Conformément aux recommandations du Bureau du vérificateur général, je suis heureux de noter que nous sommes sur la bonne voie pour lancer des vérifications de l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité en septembre 2021.

En conclusion, ces mesures sont conformes à notre engagement plus général de protéger les Canadiens qui vivent et travaillent le long des voies ferrées. Bien que les données montrent que nous avons mis en place un solide programme de sécurité, nous demeurons déterminés à faire encore mieux.

Merci. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur McCrorie.

Merci à tous les témoins.

Nous allons maintenant passer aux questions, en commençant par le Parti conservateur et Doug Shipley, pour six minutes.

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

Merci à tous nos invités d'être ici ce soir.

Avec votre permission, monsieur le président, je vais raconter une histoire que j'ai déjà racontée une fois, mais comme nous discutons de sécurité ferroviaire, elle est à la fois touchante et très pertinente.

Je vais rappeler un événement tragique qui s'est produit dans ma circonscription cette année, le 21 février dernier. Par un beau matin d'hiver, un dimanche matin pour être exact, à 9 h 20, un jeune élève de 13 ans de huitième année du nom de Kevin Morgan, qui fréquentait l'école publique Portage View dans ma circonscription, promenait son chien le long des voies ferrées du CP, juste au nord de l'autoroute 90, à Springwater. Puis, ce fut le drame. Le chien du jeune garçon s'est libéré de la laisse et le jeune garçon a essayé de le pousser hors de la voie. Il a pu sauver le chien, mais malheureusement, lui n'a pas pu s'écarter à temps pour éviter le train qui approchait et il en est mort. C'est bien sûr un événement tragique qui a affecté sa famille et la collectivité tout entière.

Je sais que tous les accidents ne sont pas évitables, mais j'aimerais que la famille soit rassurée de savoir qu'on peut faire quelque chose à l'avenir.

Je souhaite adresser ma question à MM. Oommen et McCrorie. Y aurait-il un moyen, dans l'avenir, de sensibiliser les jeunes aux dangers de promenades le long des voies ferrées?

Je sais que ce n'est pas la première fois que cela arrive, et que ce ne sera pas la dernière fois, mais j'espère que ce sera l'une des rares fois. Vous pourriez peut-être nous en dire plus sur un incident tragique comme celui-ci et sur ce qui est fait pour éviter qu'il se reproduise.

Merci.

• (1850)

Le président: Monsieur McCrorie.

M. Aaron McCrorie: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, nos plus sincères condoléances à la famille.

C'est le travail que nous faisons, essayer de prévenir ce genre de décès.

Le député souligne un aspect particulièrement difficile pour nous en matière de sécurité ferroviaire. L'an dernier, 59 personnes sont mortes en lien avec le transport ferroviaire dont 39, une majorité, à cause de ce que j'appellerais des « intrusions ». Je ne veux pas laisser entendre que, dans ce cas-ci, il s'agissait d'une intrusion, mais c'est dans ce genre de circonstances que se produisent la grande majorité des décès.

Du point de vue de la réglementation, il nous est très difficile d'encadrer ce genre d'intrusion. Nous avons cependant connu un certain succès avec l'opération Gareautrain. En 2020, nous avons accordé 2 millions de dollars à Opération Gareautrain, un organisme qui fait beaucoup de sensibilisation communautaire, sous la forme d'efforts de promotion de la sécurité auprès des groupes communautaires et des écoles, par exemple. Ce programme de sécurité ferroviaire donne des résultats depuis longtemps. Je pense que ce sont des efforts comme ceux-là qui payent, des efforts qui visent essentiellement à sensibiliser les gens aux dangers et aux périls que représente la proximité des trains et des voies ferrées, et à s'adresser aux jeunes, afin de créer une culture de sécurité dès le départ.

Le président: Monsieur Oommen, voulez-vous intervenir?

M. Tom Oommen: Monsieur le président, non merci. Je n'ai pas d'autres commentaires.

Le président: Excellent. Merci.

M. Doug Shipley: Ma prochaine question s'adresse à M. Oommen.

Il y a quelques semaines, le ministre des Transports et plusieurs autres représentants du gouvernement ont annoncé un financement de plus de 21 millions de dollars pour de nouveaux projets dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire dont l'objet est d'améliorer la sécurité ferroviaire au Canada. Ils ont annoncé que cet argent servirait en grande partie à accroître la sensibilisation et la confiance du public à l'égard de notre réseau ferroviaire.

En tant que responsable de la conformité, pourriez-vous nous donner un aperçu de certains des programmes que cet argent est susceptible de financer ainsi que de l'incidence directe que de nouveaux programmes pourraient avoir sur l'industrie?

M. Tom Oommen: Monsieur le président, ce financement n'est pas destiné à l'Office des transports du Canada. Je vais laisser M. McCrorie répondre à cette question.

M. Aaron McCrorie: En fait, monsieur le président, si vous êtes d'accord, notre directeur général de la sécurité ferroviaire, Mike DeJong, pourrait vous parler de certaines des aspects qui sont financés dans le cadre de ce programme.

Le président: Merci, messieurs.

Monsieur DeJong.

M. Michael DeJong (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Merci de votre question, monsieur le président.

Comme le député vient de le dire, cette année, le ministère a annoncé une injection de plus de 21 millions de dollars dans son programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire. Cela comprend, par exemple, le financement de projets visant à améliorer la sécurité aux passages à niveau, plus précisément, pour aider à prévenir le genre de tragédie dont nous venons de parler. Cela comprend aussi l'amélioration des passages à niveau et l'amélioration de la signalisation et des avertissements. Comme M. McCrorie l'a mentionné, ce programme permet aussi de financer l'Opération Gareautrain, avec les 2 millions de dollars destinés à atténuer et à prévenir les circonstances tragiques, comme l'amélioration de la santé mentale et la prévention du suicide.

Le président: Allez-y, monsieur Shipley.

M. Doug Shipley: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse également à vous, monsieur DeJong, si c'est possible.

Dans son rapport de 2021 sur la sécurité ferroviaire, la vérificatrice générale a souligné que les conditions météorologiques extrêmes et les changements climatiques ont une incidence sur la sécurité ferroviaire au Canada. Pourriez-vous nous dire en quoi notre infrastructure ferroviaire vieillissante et usée influe sur la sécurité ferroviaire au Canada?

M. Michael DeJong: Merci de votre question, monsieur le président.

En effet, comme l'a souligné la vérificatrice générale dans son rapport de suivi, le réseau ferroviaire du Canada est touché par les conditions météorologiques extrêmes et par les changements climatiques. Pour contrer ces risques, Transports Canada a songé à mener des actions précises dans le cadre de son programme de surveillance, comme le programme d'inspection hivernale des voies. Nous appliquons une démarche axée sur le risque qui tient compte des endroits où la voie est particulièrement vulnérable aux conditions météorologiques froides ou, par exemple, aux effondrements ou à l'érosion qui pourraient être causés par les changements climatiques. Ensuite, nous concentrons nos inspections sur la détection et l'atténuation des problèmes qui pourraient découler des changements climatiques.

C'est un exemple, mais il en a un autre qui concerne précisément le programme d'inspection des voies pour les dangers naturels et qui porte sur d'autres impacts, comme les effets des changements climatiques sur le terrain et les plateformes des voies. Cela nous permet d'axer notre régime de surveillance sur l'examen de ces types d'impacts, puis de les atténuer.

• (1855)

Le président: Merci, monsieur DeJong.

Merci, monsieur Shipley.

Nous allons maintenant passer au Parti libéral et à Mme Martinez Ferrada, pour six minutes.

[Français]

Mme Soraya Martinez Ferrada (Hochelaga, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Dans le cadre de certaines assemblées ou réunions publiques que mon collègue ici présent, M. Bachrach, a organisées, on a fait certaines affirmations et j'aimerais avoir votre avis sur quelques-unes d'entre elles.

Nous avons notamment entendu lors de l'une de ces assemblées qu'il aurait fallu huit ans à Transports Canada pour donner suite aux recommandations formulées à la suite de l'examen de la tragédie de Lac-Mégantic.

Si c'est exact, pourriez-vous nous donner plus d'informations à ce sujet?

[Traduction]

M. Aaron McCrorie: Je vais commencer, puis je céderai peut-être la parole à mon collègue, Michael DeJong.

Transports Canada a en fait pris des mesures immédiates dans la foulée des événements tragiques de Lac-Mégantic. Par exemple, nous avons renforcé nos normes concernant les wagons-citernes, mis en place de nouvelles règles pour sécuriser les trains, adopté de nouvelles règles de sécurité des voies et des règles pour les itinéraires clés et les trains clés qui exigent des inspections des voies et le respect de vitesses réduites. Ces mesures ont été prises immédiatement.

En fait, depuis 2013, cinq rapports parlementaires et rapports du BVG ont présenté 58 recommandations à Transports Canada. Au cours de cette période, nous avons donné suite à 36 de ces recommandations, soit 62 % d'entre elles, et nous continuons de travailler sur les 22 autres. De plus, au cours de cette période, le Bureau de la sécurité des transports a publié huit rapports comprenant 14 recommandations. De ce nombre, huit sont fermées, trois sont jugées par-

tiellement satisfaisantes et deux comme obéissant à une intention satisfaisante.

Une partie de ce que nous avons dû faire pour donner suite aux recommandations formulées au cours des huit dernières années...

Pardon?

Le président: Allez-y, monsieur McCrorie.

M. Aaron McCrorie: Nous avons dû faire des choix et accorder la priorité aux changements et aux recommandations auxquels nous devons nous attaquer en premier pour obtenir les meilleurs résultats possible du point de vue de la sécurité. Par exemple, l'une des recommandations était d'améliorer la réglementation sur le système de gestion de la sécurité. Une autre était de vérifier l'efficacité de ces exigences. La première étape a été franchie en 2015 par la mise en place des nouvelles exigences du SGS. La deuxième étape a consisté pour nous à en confirmer la mise en œuvre par les entreprises, et nous sommes en train, comme je l'ai dit, de préparer nos audits de l'efficacité qui auront lieu en septembre 2021. Je pense que Mike DeJong pourrait vous donner un peu plus de détails sur le travail que nous avons fait après la tragédie de Lac-Mégantic.

• (1900)

Le président: À vous, monsieur DeJong.

M. Michael DeJong: Merci, monsieur le président.

M. McCrorie a décrit un programme complet...

[Français]

Mme Soraya Martinez Ferrada: Je vous remercie. Je vais poser ma prochaine question étant donné qu'il ne me reste pas beaucoup de temps.

Selon certaines affirmations, les wagons-citernes DOT-111 sont toujours utilisés et représentent un danger sur le plan du transport des matières dangereuses.

Pouvez-vous commenter cette affirmation?

[Traduction]

Le président: Oui, monsieur McCrorie.

M. Aaron McCrorie: Nous allons en fait demander à notre directeur général, Transport des marchandises dangereuses, Ben Turcotte, de répondre à cette question.

M. Benoit Turcotte (directeur général, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

L'une des principales mesures que nous avons prises après la tragédie de Lac-Mégantic a été d'élaborer une nouvelle norme pour disposer d'un matériel roulant destiné au transport de liquides inflammables qui soit plus robuste et plus résistant aux collisions. Une partie de cette norme comprenait également des exigences relatives à l'élimination graduelle des wagons-citernes DOT-111, qui se sont révélés moins résistants aux chocs.

Depuis 2016, nous n'avons plus de wagons-citernes de pétrole brut obéissant à la norme DOT-111; ils ont été complètement éliminés. Sachant, bien sûr, que le calendrier d'élimination progressive était fondé sur le risque, sur les volumes de marchandises dangereuses transportées, comme le pétrole brut et l'éthanol, nous avons accordé la priorité à l'élimination progressive des wagons de type DOT-111, mais à terme, d'ici 2025, cette élimination progressive donnera lieu au retrait total des wagons DOT-111 pour le transport de tous les liquides inflammables.

[Français]

Mme Soraya Martinez Ferrada: Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il, étant donné que nous avons recommencé tout à l'heure?

[Traduction]

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

Mme Soraya Martinez Ferrada: D'accord. Donc, rapidement...

[Français]

Est-il exact de dire que Transports Canada a délégué la gestion de la sécurité au secteur privé?

Qu'est-ce que le Bureau de la sécurité des Transports a recommandé sur le plan des systèmes de gestion de sécurité?

[Traduction]

Le président: Monsieur Turcotte, voulez-vous répondre à cette question ou préférez-vous la laisser à M. McCrorie?

M. Benoît Turcotte: Je crois...

M. Michael DeJong: Monsieur le président, si cela vous convient, je vais répondre à cette question.

Le président: Allez-y, monsieur DeJong,

[Français]

M. Michael DeJong: Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

Le Bureau de la sécurité des transports a recommandé expressément que Transports Canada procède à des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité et de leur efficacité. Nous avons fait pas mal de travail dans ce domaine, y compris, depuis 2020, en parachevant les audits de toutes les compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale exploitée au Canada en ce qui a trait à son SGS. En outre, en prévision de la mise en œuvre des recommandations de la vérificatrice générale dans ce domaine, nous avons créé un cadre pour appuyer les vérifications de l'efficacité que nous sommes en voie de lancer en septembre 2021.

Le président: Merci, monsieur DeJong.

Merci, monsieur Turcotte et monsieur McCrorie, ainsi que madame Martinez Ferrada.

Nous passons maintenant à la prochaine série de questions avec le Bloc québécois et M. Barsalou-Duval, pour six minutes.

[Français]

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

Je veux d'abord remercier les témoins d'être avec nous aujourd'hui. C'est toujours intéressant. Nous avons un sujet d'étude qui est particulièrement important pour beaucoup de gens qui côtoient les

voies ferrées. Vos réponses sont d'autant plus importantes et pertinentes aux questions que nous avons à vous poser.

Ma première question s'adresse à M. McCrorie.

Dans son rapport de 2013, le vérificateur général avait recommandé à Transports Canada d'améliorer ses activités de surveillance sur les compagnies de chemins de fer, en ce qui a trait à la sécurité.

Dans le plus récent rapport de la vérificatrice générale sur la sécurité ferroviaire, celle-ci constate que Transports Canada n'a pas pu démontrer que les nouvelles mesures de surveillance mises en place par le ministère étaient efficaces ni qu'elles amélioreraient la conformité des compagnies de chemin de fer aux règlements mis en place pour assurer une sécurité accrue.

Comment se fait-il qu'il n'y ait pas eu cette volonté de corriger la situation? On peut bien dire que l'on met en place de nouvelles normes et que l'on augmente la surveillance, mais il faut savoir si son travail est efficace.

Avez-vous cette volonté de corriger la situation?

Si oui, pourquoi cela n'a-t-il pas encore été fait?

• (1905)

[Traduction]

M. Aaron McCrorie: Je crois avoir compris la majeure partie de la question. J'ai entendu des bouts de l'interprétation, parce que j'étais au téléphone au sujet de mon ordinateur.

Je pense qu'il est important de reconnaître ce que nous avons fait dans le cadre de notre programme de surveillance après l'accident de Lac-Mégantic, puisque nous avons fait passer le nombre d'inspecteurs de la sécurité ferroviaire de 107 à 155. Du côté, du transport des marchandises dangereuses, il est passé de 30 à 90. Nous avons augmenté le nombre d'inspections qui est passé à quelque 35 000 par année en moyenne pour ce qui est de la sécurité ferroviaire et, pour ce qui est de [Difficultés techniques] et en plus, nous avons considérablement augmenté le nombre d'audits des SGS, celui-ci étant passé de 3 à 25. Par conséquent, l'an dernier, nos inspecteurs ont vérifié 13 000 kilomètres, notamment à l'aide de 10 véhicules d'évaluation des voies.

Le défi — et c'est un bon défi — réside dans la façon dont nous mesurons l'efficacité de ce programme de surveillance. Nous avons mentionné nos statistiques sur la sécurité, qui font état d'une diminution du nombre d'accidents et de décès, ce qui nous amène à penser que les choses vont dans la bonne direction. Cela étant posé, il est difficile, peu importe le programme de réglementation dont on parle, d'établir un lien direct entre la surveillance exercée, la réglementation en place et le résultat constaté sur le plan de l'amélioration de la sécurité. Bien d'autres facteurs entrent en jeu, y compris les activités de l'entreprise, les conditions météorologique, etc.

Nous sommes raisonnablement convaincus que les statistiques sur la sécurité pointent dans le bon sens. Nous croyons que c'est en partie grâce aux efforts de nos inspecteurs professionnels qui se consacrent à la sécurité et qui effectuent ces 35 000 inspections de la sécurité ferroviaire chaque année.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de votre réponse.

J'espère [*difficultés techniques*] que le travail fait par les inspecteurs donne des résultats. Au bout du compte, nous voulons savoir s'ils inspectent la bonne chose et si les ressources sont affectées au bon endroit. J'ai hâte d'avoir des nouvelles à propos des résultats obtenus et des corrections mises en place du côté de Transports Canada.

Dans son plus récent rapport, publié en février 2021, la vérificatrice générale mentionne que, au cours des 14 dernières années, un tas de rapports ont demandé à Transports Canada d'évaluer l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer. Il est question, par exemple, d'un rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, d'audits de surveillance, de rapports sur la catastrophe de Lac-Mégantic et de rapports de vérificateurs généraux.

À la suite de tous ces rapports déposés depuis 14 ans, comment se fait-il qu'on n'ait pas encore mis en place une évaluation des systèmes de gestion de la sécurité des chemins de fer digne de ce nom?

[Traduction]

M. Aaron McCrorie: Je vais peut-être commencer, puis j'inviterai mon collègue Mike DeJong à vous en dire plus.

Vous posez une excellente question. Pour nous, tout a commencé par la décision de renforcer notre réglementation sur le système de gestion de la sécurité en 2015. Disposant d'un nouvel ensemble de règlements, d'un nouvel ensemble d'exigences nous nous sommes fixés comme premier objectif de nous assurer que le tout serait appliqué par les sociétés de chemin de fer. C'est ce sur quoi nous nous sommes concentrés au cours des dernières années. Comme je l'ai mentionné, nous nous concentrons maintenant sur l'élaboration des outils. Nous en avons élaboré un pour conduire des audits de l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité, que nous prévoyons de lancer en septembre de cette année.

Nous avons aussi mentionné les inspections fondées sur les risques. Je pense que le député a tout à fait raison en ce qui concerne l'utilisation des données pour mieux cibler nos efforts d'inspection.

Mike DeJong pourra vous en parler également.

M. Michael DeJong: Comme Aaron McCrorie vient de vous le dire, après l'entrée en vigueur du Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité de 2015, nous avons fait porter une bonne partie de nos efforts sur la formation et la sensibilisation des sociétés de chemin de fer afin de les sensibiliser à ces nouveaux règlements et aux nouvelles exigences. Nous avons aussi veillé à auditer toutes les sociétés de chemin de fer sous réglementation fédérale au Canada. Ce que nous faisons...

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je poserai une dernière question, puisqu'il ne nous reste pas beaucoup de temps. Elle s'adressera encore une fois à M. McCrorie...

[Traduction]

Le président: En fait, monsieur Barsalou-Duval, votre temps est écoulé. Toutes mes excuses.

Merci, messieurs McCrorie et DeJong.

Nous allons maintenant passer à la dernière série de questions du premier tour.

Monsieur Bachrach, du Nouveau Parti démocratique, vous avez la parole pour six minutes.

• (1910)

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

Je remercie nos témoins d'être ici aujourd'hui et de répondre à nos questions.

Je commencerai par répondre brièvement aux questions de Mme Martinez Ferrada qui voulait savoir si les problèmes soulevés par le BVG en 2013 avait fait l'objet d'un suivi adéquat de la part de Transports Canada. Je vais simplement lire un passage de la déclaration de la vérificatrice générale lors de notre séance de comité du 13 avril dernier. Elle y parle de son audit de suivi de février dernier. Voici ce qu'elle nous a dit:

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.

dans le cadre de cet audit, nous avons examiné si {Transports Canada} avait mis en oeuvre certaines recommandations de notre audit de 2013 sur la surveillance de la sécurité ferroviaire. Dans l'ensemble, nous avons constaté que, huit ans plus tard, le ministère n'avait pas encore donné suite entièrement à nos recommandations et qu'en fait, il y avait encore beaucoup à faire pour améliorer la surveillance de la sécurité ferroviaire au Canada.

Je pense que cela confirme assez clairement le point qui a été soulevé lors de l'assemblée publique à laquelle la députée a fait allusion. On peut lire que la vérificatrice générale craint que l'audit n'ait pas été suivie adéquatement [*Difficultés techniques*].

Le commissaire à l'environnement par intérim a déclaré que, selon son évaluation, le risque qu'une catastrophe comme celle de Lac-Mégantic se reproduise est encore très grand.

Premièrement, monsieur McCrorie, êtes-vous d'accord avec cette affirmation? Sinon, pourquoi pas?

M. Aaron McCrorie: Je tiens à préciser l'approche que nous adoptons en matière de sécurité à Transports Canada. Nous avons mis en place plusieurs niveaux de défense contre les accidents ferroviaires, surtout ceux impliquant des marchandises dangereuses. Par exemple, certaines mesures visent à prévenir les accidents. Nous avons parlé de certaines des règles en place, comme celle encadrant l'immobilisation des trains, l'inspection des voies, les trains clés et les règles sur les itinéraires clés, qui ont toutes été mises en place après Lac-Mégantic pour prévenir les accidents.

Il ne suffit cependant pas de mettre des règles en place. Nous devons aussi en contrôler l'application. Encore une fois, nous avons un programme de surveillance très rigoureux pour nous assurer que les sociétés de chemin de fer respectent les règles. J'ai mentionné que nous effectuons environ 35 000 inspections par année dans le cas des chemins de fer et 4 000 en ce qui concerne les marchandises dangereuses. Il s'agit de s'assurer que les sociétés ferroviaires fonctionnent en toute sécurité.

Et puis, nous avons une strate de sécurité supplémentaire, à un niveau supérieur. Nous avons en effet amélioré la réglementation régissant les systèmes de gestion de la sécurité dont les exigences vont au-delà des exigences réglementaires de base. Les exploitants sont tenus d'avoir en place des systèmes permettant d'identifier, d'évaluer et d'atténuer les dangers au-delà de ce que nous exigeons d'un point de vue purement réglementaire. Nous les surveillons également.

De plus, nous avons mis en place des mesures pour aider les premiers intervenants à atténuer ou à limiter les répercussions des accidents. Nous avons notamment imposé des wagons-citernes plus robustes pour les protéger, ainsi que l'affichage de renseignements à leur intention et à l'intention des autorités locales de lieux par où passent les marchandises dangereuses.

Nous nous efforçons toujours de nous améliorer, et nous n'allons pas cesser de le faire, mais nous pensons avoir en place des niveaux de sécurité très solides.

M. Taylor Bachrach: Merci de cette réponse, monsieur McCrorie.

Je pense que tous les membres du Comité sont maintenant au courant de l'accident ferroviaire tragique et mortel qui s'est produit en février 2019 près de Field, en Colombie-Britannique, où trois travailleurs, Andy Dockrell, Dylan Paradis, Daniel Waldenberger-Bulmer... Je cite leurs noms chaque fois que j'en parle parce que nous devons, je pense, nous rappeler qui étaient ces hommes et les circonstances dans lesquelles ils sont morts. Un opérateur du Canadien Pacifique a laissé un train stationné en descente sans frein à main, et celui-ci s'est mis à rouler. Je soulève cette question parce que vous venez de mentionner l'immobilisation des trains dans vos commentaires précédents.

Deux ans plus tard, le CP a stationné un autre train dans le même secteur sans que les freins serrés. Transports Canada a alors fait état d'un risque imminent d'accident mortel. Quand il a comparu devant le Comité des comptes publics, le sous-ministre des Transports, M. Keenan, a laissé entendre qu'il y avait eu une certaine ambiguïté ou une interprétation erronée de la part du CP quant à l'ordre émis par Transports Canada à la suite de l'incident de 2019. Dans la foulée de l'incident de 2019, Transports Canada avait en effet émis une consigne relative aux trains non immobilisés laissés sans surveillance. Le CP semble avoir mal compris ce que l'Office disait. Pourriez-vous nous expliquer plus en détail comment un tel malentendu, qui a failli causer un autre accident mortel, a pu se produire?

• (1915)

M. Aaron McCrorie: Je me souviens très bien de cet accident tragique. Comme le député l'a dit, nous avons tout de suite pris des arrêtés ministériels pour améliorer l'immobilisation des trains. C'était en réaction directe à ce qu'il venait de se passer. Quelques années plus tard, nous avons découvert un autre train qui, à notre avis, n'avait pas été correctement immobilisé. Je pense que c'est un très bon exemple de notre programme de surveillance et des outils dont nous disposons pour prendre des mesures immédiates. Grâce à eux, notre inspecteur sur place a pu agir et réagir en conséquence.

Je vais demander à Mike DeJong de vous expliquer ce que nous faisons, du point de vue des règles, pour améliorer encore plus la sécurité.

M. Taylor Bachrach: Puis-je intervenir rapidement, monsieur McCrorie?

Des amendes ont-elles été imposées? Vous semblez dire que la compagnie ferroviaire a commis une faute. Des amendes ont-elles été imposées? A-t-on exigé des comptes de la société?

M. Aaron McCrorie: J'hésite à entrer dans les détails. C'est un incident récent et nous devons faire attention à la façon dont les enquêtes sont menées.

Je dirais que, s'il est décidé d'imposer une sanction administrative pécuniaire ou de prendre d'autres mesures, la décision sera affichée sur notre site Web public. Il y a une bonne transparence à cet égard.

Le président: Merci, monsieur McCrorie et monsieur Bachrach.

Nous allons maintenant passer à notre deuxième série de questions, en commençant par le Parti conservateur et Mme Kusie, pour cinq minutes.

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

Je vais revenir sur un thème qui a été soulevé tout au long de cette première série de questions. Cela concerne évidemment le rapport publié il y a huit ans.

Dans son témoignage, la vérificatrice générale a dit ceci:

... 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.

Je veux simplement m'assurer que le ministère reçoit les ressources dont il a besoin pour se conformer au rapport de la vérificatrice générale.

Monsieur McCrorie, à votre avis, le ministère avait-il les ressources nécessaires pour apporter ces améliorations?

M. Aaron McCrorie: Comme je l'ai mentionné, le nombre d'inspecteurs affectés à la sécurité ferroviaire et au programme de transport des marchandises dangereuses a été augmenté. Ces inspecteurs sont directement sur le terrain pour faire des inspections.

Nous avons également constaté une augmentation de nos ressources à l'administration centrale pour l'élaboration des règlements et des outils que les inspecteurs utilisent.

Oui, nous sommes convaincus d'avoir les ressources nécessaires pour accomplir cet exploit très difficile de démontrer un lien entre les inspections et l'amélioration des résultats en matière de sécurité.

Mme Stephanie Kusie: Monsieur McCrorie, vous dites que vous estimez avoir maintenant les ressources. Pensez-vous les avoir eues au cours des huit dernières années?

M. Aaron McCrorie: Oui, j'estime que nous avons eu les ressources nécessaires pour offrir un programme adéquat de sécurité ferroviaire et de TMD.

Mme Stephanie Kusie: Dans ce cas, ce n'est pas par manque de ressources pour votre ministère que vous n'avez pas été en mesure de répondre aux recommandations du rapport.

M. Aaron McCrorie: Encore une fois, si nous parlons de la recommandation, il s'agit de mesurer l'efficacité de notre programme de surveillance et des systèmes de gestion de la sécurité. Il faut notamment mettre en place les éléments de base au fil du temps.

En ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité, il s'agissait de mettre en place les nouveaux règlements, de s'assurer qu'ils étaient bien compris et mis en œuvre adéquatement, d'élaborer les outils — ce que nous avons maintenant fait — et ensuite d'effectuer les audits d'efficacité, ce que nous allons maintenant faire en septembre 2021.

Mme Stephanie Kusie: Merci.

À votre avis, et aux fins du compte rendu, vous estimez donc ne pas avoir besoin d'autres ressources pour donner suite à toutes les recommandations du rapport.

• (1920)

M. Aaron McCrorie: Nous nous efforçons toujours d'améliorer le programme de sécurité ferroviaire et le programme de TMD. Nous examinerons toutes les avenues et toutes les occasions de le faire.

Mme Stephanie Kusie: D'accord.

Si ce n'est pas à cause du manque de ressources que les recommandations du rapport n'ont pas été mises en œuvre, où se situent alors les lacunes, selon vous?

M. Aaron McCrorie: Avec tout le respect que je vous dois, je répète qu'il nous a fallu prendre des décisions sur la façon de prioriser notre travail au cours de ces années et faire des choix éclairés. Vous voudrez bien m'excuser de reprendre le même exemple, mais le règlement sur les SGS est parlant.

Tout d'abord, il s'agissait de s'assurer que le règlement encadrant le système de gestion de la sécurité ferroviaire avait été amélioré au vu de ce que nous avons appris après l'accident de Lac-Mégantic. On ne peut pas commencer à en mesurer l'efficacité tant qu'on n'a pas vu les sociétés de chemin de fer les mettre en œuvre, et il a fallu du temps pour le faire en collaboration avec ces sociétés.

Grâce à cette mise en œuvre, nous sommes maintenant en mesure de commencer à mesurer l'efficacité.

Mme Stephanie Kusie: Vous dites donc que les sociétés ferroviaires collaborent maintenant avec vous pour se conformer aux exigences.

M. Aaron McCrorie: Je ne suis pas certain d'avoir bien compris la question. Nous effectuons des évaluations — des vérifications des SGS — afin d'assurer la conformité aux règlements sur les SGS. Toutes les autres inspections que nous faisons visent à nous assurer que les compagnies ferroviaires respectent la réglementation.

Je crois fermement que la plupart des exploitants de tous les modes de transport partent du principe de la sécurité. Leur point de départ est d'essayer de se conformer à la réglementation. Lorsqu'ils ne le font pas, nous prenons des mesures correctives. C'est soit de l'éducation pour les aider à se conformer de nouveau, soit, si c'est justifié, des mesures d'application de la loi, par exemple des sanctions administratives pécuniaires.

Mme Stephanie Kusie: Merci.

Je crois que c'est tout le temps dont je dispose. Il est 17 h 40, monsieur le président.

Le président: J'essayais de vous laisser poser une autre question, mais ça va. Merci, madame Kusie.

Nous allons maintenant passer au Parti libéral. Madame Jaczek, vous avez cinq minutes.

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

J'aimerais passer à la partie de notre motion qui traite en fait de l'impact des opérations ferroviaires sur les collectivités avoisinantes, parce que je sais qu'un certain nombre de députés, y compris des membres de ce comité, reçoivent constamment des plaintes de leurs citoyens. Il s'agit de plaintes concernant le bruit excessif, les vibrations, l'engorgement de la circulation aux intersections et des problèmes qui réduisent généralement la qualité de vie des résidents. Ils sont probablement au courant de ce qui s'est passé à Lac-Mégantic et du déraillement survenu à Mississauga il y a des années. C'est donc une source non seulement de désagrément, mais aussi de graves problèmes.

Je vais poser ma question à M. Oommen à ce sujet. Que fait exactement l'Office des transports du Canada dans ces cas-là pour aider les citoyens?

M. Tom Oommen: Les exemples qui ont été donnés sont bons. Si nous prenons l'un d'eux, par exemple, l'Office a en fait un système assez robuste pour traiter les plaintes relatives au bruit et aux vibrations. Des renseignements à cet égard se trouvent sur notre site Web: en premier lieu, nous nous assurons que la collectivité et le chemin de fer se parlent et qu'il est possible de s'attaquer aux problèmes. S'ils ne peuvent s'entendre, l'Office peut aider à faciliter ou à arbitrer une solution, et si cela n'aboutit pas, nous pouvons alors émettre une ordonnance concernant le bruit et les vibrations. Voilà un exemple classique de la façon dont l'Office interviendrait dans le cas d'un problème local.

Mme Helena Jaczek: L'ordonnance serait-elle vraiment exécutoire? Est-ce que la société de chemin de fer devrait se conformer, et supposons qu'elle ne le fasse pas?

M. Tom Oommen: Oui, une ordonnance concernant le bruit et les vibrations est exécutoire. Si, par la suite, il y avait des plaintes selon lesquelles la compagnie de chemin de fer ne respecte pas l'ordonnance, nous demanderions à l'un de nos agents verbalisateurs désignés de faire enquête. Par conséquent, la compagnie pourrait être passible d'amendes pour avoir enfreint une ordonnance de l'Office.

• (1925)

Mme Helena Jaczek: Cependant, certains de mes collègues m'ont dit que ce genre de service de règlement des différends a été très lent et n'a pas donné de résultats positifs. On continue de porter plainte.

Je vais maintenant me tourner vers M. McCrorie, de Transports Canada. Avez-vous un pouvoir quelconque si, en fait, la collectivité trouve insatisfaisant le service de règlement des différends offert par l'Office des transports du Canada? Avez-vous le pouvoir d'intervenir?

M. Aaron McCrorie: Si vous me le permettez, je vais demander à mon collègue, Mike DeJong, de répondre à cette question.

M. Michael DeJong: Nos inspecteurs de la sécurité ferroviaire sont très réceptifs aux plaintes ou aux problèmes soulevés, et nous saisissons l'occasion de faire des inspections en cas de plainte, pour éventuellement déceler des cas de non-conformité. Nous disposons ensuite de mécanismes d'application graduelle de la loi, y compris des sanctions administratives pécuniaires et des ordonnances.

Nous avons également des exigences réglementaires en place, par exemple, pour aider à atténuer certaines des répercussions de l'exploitation ferroviaire. Je citerai, par exemple, le règlement sur les passages à niveau. Nous avons des exigences qui interdisent aux compagnies ferroviaires de bloquer un passage à niveau pendant plus de cinq minutes. S'il y a une plainte, Transports Canada peut envoyer un inspecteur et, s'il y a lieu, imposer une amende.

Récemment, en décembre 2020, un inspecteur de Transports Canada a imposé une amende à une société de chemin de fer pour avoir bloqué un passage à niveau au-delà du délai réglementaire.

Mme Helena Jaczek: Je m'adresse maintenant à M. McCrorie, pour donner suite à la série de questions posées par Mme Kusie sur les problèmes non résolus liés aux recommandations formulées dans le sillage de la tragédie de Lac-Mégantic: sur quoi vous concentrez-vous maintenant? De toute évidence, vous nous avez dit que vous aviez accordé la priorité à certaines de ces recommandations jusqu'à présent. Que reste-t-il à faire et quelles mesures devraient être prises en priorité?

M. Aaron McCrorie: Encore une fois, en ce qui concerne la vérification de suivi, je demanderais à M. Mike DeJong de faire le point sur notre travail à ce sujet, mais dans le cadre de notre engagement à l'égard de l'amélioration continue, notre priorité consiste maintenant à donner suite à ces recommandations.

M. Michael DeJong: J'aimerais souligner quelques points. Par exemple, l'audit de suivi recommandait notamment que nous entreprenions les audits [*Difficultés techniques*], et nous nous préparons maintenant à lancer de tels audits en septembre 2021.

Nous examinons également l'impact positif que la technologie peut avoir sur la sécurité ferroviaire au Canada, et nous envisageons donc d'évaluer de nouvelles technologies, comme l'utilisation d'une technologie autonome d'inspection des voies, d'une technologie d'équipement à distance, qui nous permet de détecter plus précisément et en toute sécurité les problèmes ou les défauts, puis de les atténuer avant qu'ils ne deviennent des problèmes.

Mme Helena Jaczek: Me reste-t-il du temps?

Le président: Vous pouvez poser une question, si vous voulez.

Mme Helena Jaczek: Je crois que je vais céder mon temps de parole. Merci.

Le président: Merci, madame Jaczek, et merci aux intervenants.

Nous allons maintenant passer au Bloc québécois, avec M. Barsalou-Duval, pour deux minutes et demie.

[*Français*]

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

J'aimerais poser une question à M. McCrorie.

J'entends régulièrement les autorités municipales se plaindre du manque d'informations sur les marchandises dangereuses qui circulent dans leur ville. Elles se préoccupent de la capacité de leur service de sécurité incendie à intervenir en cas d'accident.

Envisagez-vous de forcer les compagnies ferroviaires, qui semblent vouloir conserver jalousement ces informations, à être plus proactives dans la divulgation d'informations?

[*Traduction*]

M. Aaron McCrorie: Je vais vous donner un aperçu général, mais je pense que mon collègue Ben Turcotte peut vous donner plus de détails.

L'ordre n° 36 que nous avons délivré, en 2015, je crois, exige que les compagnies de chemin de fer fournissent aux municipalités ou aux autorités locales, y compris les collectivités autochtones, des renseignements sur les marchandises dangereuses qui circulent dans leurs collectivités. Elles doivent également fournir de l'information au niveau provincial sur ce qui est exploité sur les voies ferrées.

Ben, vous pourriez peut-être [*Difficultés techniques*] l'information qui doit être fournie.

• (1930)

M. Benoît Turcotte: Oui, merci.

Monsieur le président, l'ordre n° 36 oblige effectivement les sociétés de chemin de fer à communiquer des renseignements sur les marchandises dangereuses qui traversent les collectivités. Les collectivités doivent d'abord s'inscrire auprès de CANUTEC, notre centre d'intervention d'urgence ouvert tous les jours 24 heures sur 24, ce qui facilitera l'échange d'information.

Une fois que ce sera fait, les fonctionnaires compétents de chaque municipalité auront suffisamment d'information sur les marchandises dangereuses qui passent par leur collectivité, le type de marchandises dangereuses, le volume de ces marchandises dangereuses et si ces marchandises dangereuses sont transportées dans des trains-blocs, par exemple. Cette information est transmise directement aux autorités municipales.

L'ordre n° 36 exige également que l'information soit accessible au public. Par exemple, les sociétés ferroviaires de catégorie 1, le CP et le CN, doivent fournir des renseignements très détaillés à l'échelle provinciale sur ce qu'elles transportent dans une province donnée, sur les volumes, sur le type de marchandises dangereuses et sur le pourcentage du volume total que constituent les marchandises dangereuses.

Nous pensons qu'il y a suffisamment d'informations, et nous travaillons toujours avec les municipalités pour les aider à comprendre cela et pour leur fournir du soutien et des conseils sur la planification des interventions d'urgence, au besoin.

Le président: Merci, messieurs Turcotte et Barsalou-Duval.

Nous allons maintenant passer au NPD, avec M. Bachrach, pour deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir sur la question des interventions d'urgence.

Monsieur McCrorie, vous avez parlé des PIU, les plans d'intervention d'urgence, que les compagnies ferroviaires sont tenues d'avoir. L'une des principales préoccupations que j'entends de la part des maires et des administrations locales porte sur la capacité de protéger adéquatement leurs collectivités en cas de catastrophe ferroviaire majeure mettant en cause des marchandises dangereuses.

Ces PIU sont-ils accessibles au public?

M. Aaron McCrorie: Je vais devoir laisser mon collègue Ben Turcotte répondre à cette question, monsieur le président.

M. Benoît Turcotte: En effet, un PIU fournit des ressources, du personnel et de l'équipement clés pour appuyer les premiers intervenants en cas d'incident. Depuis la tragédie de Lac-Mégantic, nous exigeons que les compagnies ferroviaires ou les expéditeurs de marchandises dangereuses par voie ferrée mettent en place des PIU pour environ 11 ou 12 types différents de liquides inflammables le plus souvent expédiés par rail.

M. Taylor Bachrach: Ces documents sont-ils publics?

M. Benoît Turcotte: Ce ne sont pas des documents publics. Ils sont examinés et approuvés par le Programme de transport des marchandises dangereuses. Il y a un processus d'examen, de confirmation et de vérification très minutieux de ces plans.

M. Taylor Bachrach: Je vais devoir passer à ma prochaine question parce que je n'ai que deux minutes et demie. Il semblerait raisonnable que les collectivités connaissent le plan d'intervention en cas de catastrophe.

Les sociétés ferroviaires nous ont dit qu'elles dépendent des premiers intervenants locaux. Dans notre région, bon nombre de ces premiers intervenants sont des pompiers volontaires. Les compagnies ferroviaires comptent sur eux pour intervenir en cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses dans leurs collectivités.

Voici ma question. Étant donné que les administrations locales financent ces petits services d'incendie en utilisant les impôts fonciers, est-il juste de confier cette responsabilité à ces bénévoles et de s'attendre à ce qu'ils protègent une entreprise de plusieurs milliards de dollars? Est-ce la bonne chaîne de responsabilité? Les compagnies ferroviaires ont leurs propres services de police. Pourquoi n'exigeons-nous pas qu'elles aient aussi leur propre service d'incendie et la capacité d'intervenir en cas de catastrophe dans les collectivités?

Le président: Monsieur Turcotte ou monsieur McCrorie.

M. Aaron McCrorie: Je pourrais peut-être commencer, monsieur le président, puis Ben Turcotte pourra peut-être nous en dire davantage sur certaines des mesures d'intervention d'urgence plus particulières que nous avons mises en place.

Encore une fois, j'aimerais insister sur le fait que nous sommes responsables de la mise en place des couches de protection, de sorte que notre intérêt premier est d'essayer de prévenir les accidents. Nous avons appliqué diverses mesures, surtout pour le transport de marchandises dangereuses, qui exigent que les compagnies ferroviaires effectuent des évaluations des risques des trains qu'elles utiliseront, qu'elles augmentent leurs inspections de la voie et qu'elles utilisent des wagons-citernes plus robustes, tout cela dans le but de réduire la probabilité qu'un accident se produise.

Si un accident se produit, parce que les trains roulent à des vitesses réduites et qu'ils utilisent des wagons-citernes plus robustes, les conséquences tragiques sont moins probables.

Le plan d'intervention d'urgence impose également aux sociétés ferroviaires la responsabilité de mettre en place des procédures afin d'avoir la capacité d'intervenir en cas d'accident.

M. Turcotte, pourriez-vous nous en dire davantage sur les autres mesures que nous avons mises en place pour informer les collectivités?

• (1935)

M. Taylor Bachrach: Pour que ce soit clair, la question était de savoir s'il est juste ou non de compter sur les pompiers volontaires pour intervenir en cas de catastrophe ferroviaire. C'était la question. Je n'ai pas entendu de réponse. C'est décevant.

Le président: Merci, monsieur McCrorie, monsieur Turcotte et monsieur Bachrach.

Monsieur McCrorie et monsieur Turcotte, vous pourriez peut-être glisser une petite allusion à cette question dans une autre réponse à un député.

Nous allons maintenant passer au Parti conservateur, avec M. Kram, pour cinq minutes.

M. Michael Kram (Regina—Wascana, PCC): Merci, monsieur le président, et merci aux témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à M. Oommen, de l'Office des transports du Canada. Je crois savoir que l'agence tient un registre des données sur le rendement des services ferroviaires. Comme nous nous en souvenons tous, l'an dernier, avant la pandémie au Canada, nous avons eu beaucoup de problèmes avec les manifestants qui bloquaient et barricadaient les voies. L'Office a-t-il des données sur l'impact des blocus ferroviaires de l'an dernier?

Le président: Monsieur McCrorie.

M. Michael Kram: En fait, monsieur le président, cette question s'adressait à M. Oommen.

Le président: Merci, monsieur Kram.

Monsieur Oommen, vous avez la parole.

M. Tom Oommen: Monsieur le président, je ne pense pas que l'Office possède le type de données sur les impacts que le député a demandé.

Le président: Merci, monsieur Oommen.

Monsieur McCrorie, avez-vous ces données?

M. Aaron McCrorie: Nous n'en avons pas sous la main, mais nous pourrions peut-être en trouver et vous les faire parvenir. J'ignore si nous avons ces données, mais nous pouvons certainement tenter de les trouver.

Le président: Merci, monsieur McCrorie. Si vous pouviez les transmettre au greffier après la réunion ou dans le courant de la semaine, nous les ferons parvenir au député.

Monsieur Kram.

M. Michael Kram: Qu'en est-il des études économiques, nationales ou régionales, sur les effets des barrages ferroviaires? Est-ce que l'un ou l'autre des témoins a quelque chose à dire à ce sujet?

M. Aaron McCrorie: Je ne suis au courant d'aucune étude nationale sur les effets des barrages sur les voies ferrées.

Le président: Monsieur Kram.

M. Michael Kram: Peut-être que M. Oommen voudrait faire des commentaires, s'il a des renseignements.

M. Tom Oommen: Monsieur le président, nous n'avons pas de telles études.

M. Michael Kram: D'accord.

Je pense qu'il est juste de dire que la pandémie est l'une des principales raisons pour lesquelles on a mis fin aux barrages ferroviaires l'an dernier. Maintenant qu'elle tire à sa fin, que fait le gouvernement du Canada pour s'assurer que les barrages ferroviaires ne recommenceront pas dès que la pandémie sera terminée?

Le président: Monsieur McCrorie.

M. Aaron McCrorie: Merci de la question, monsieur le président. C'est une question très difficile.

En notre qualité d'organisme de réglementation de la sécurité ferroviaire, nous nous efforçons d'assurer l'exploitation sécuritaire des chemins de fer. Ces outils réglementaires ne s'appliquent pas directement aux barrages ferroviaires, sauf dans les cas d'intrusion. Il faudrait que je demande à d'autres personnes au gouvernement fédéral ce qui se fait pour régler les problèmes liés aux barrages ferroviaires et pourquoi les gens les érigent.

M. Michael Kram: Je comprends que les causes profondes des barrages peuvent être variées, mais si les gens choisissent de bloquer les chemins de fer, quelles sont les options qui s'offrent à l'organisme de réglementation? M. Bachrach a évoqué un service de police des chemins de fer. Les sociétés ferroviaires devraient-elles adopter une approche plus proactive? Quelle est la meilleure façon de s'attaquer aux barrages s'ils sont érigés?

M. Aaron McCrorie: C'est une question très difficile. Des circonstances différentes et des causes profondes différentes expliquent chaque barrage, et chacun exige des pistes de solutions différentes. En fin de compte, il s'agit davantage d'un problème d'application de la loi que d'un véritable problème de sécurité, et il incombe donc aux compagnies ferroviaires de collaborer avec la police locale, ainsi qu'avec les tribunaux, au moyen d'injonctions, pour régler ces problèmes.

M. Michael Kram: Très bien, je dois admettre que les témoins ont répondu à mes questions beaucoup plus rapidement que je ne l'avais prévu, alors je vais céder mon temps de parole.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Kram.

Nous passons maintenant au Parti libéral, avec M. El-Khoury, pour cinq minutes.

[Français]

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

Je remercie nos invités de leur présence aujourd'hui et je leur souhaite la bienvenue.

Mes premières questions s'adressent à M. McCrorie.

Combien de fois l'Office des transports du Canada a-t-il ordonné aux compagnies ferroviaires de modifier leurs opérations?

Pourquoi le processus de médiation reste-t-il [difficultés techniques]?

Enfin, combien de temps faut-il généralement pour arriver à une solution?

• (1940)

[Traduction]

Le président: Monsieur Oommen.

M. Tom Oommen: Merci, monsieur le président.

Oui, je mentionnerai que les processus de médiation ou d'arbitrage sont confidentiels. Sur notre site Web, nous avons des échéanciers, une fois que nous avons reçu une demande complète, quant à la durée de nos processus. Pour cela, nous prévoyons, par exemple dans le cas de la facilitation, 20 jours ouvrables pour les différends ferroviaires, 20 jours ouvrables pour le règlement d'un processus de médiation et de 30 à 65 jours, selon le type d'arbitrage... La liste se trouve sur notre site Web.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Pourriez-vous nous dire quelles mesures vous prenez chaque année concernant la protection de l'environnement, le bruit potentiel ou les odeurs qui peuvent déranger les citoyens qui demeurent à proximité des voies ferrées?

Y a-t-il des mesures que vous analysez d'une année à l'autre et, le cas échéant, que vous modifiez?

[Traduction]

M. Tom Oommen: Monsieur le président, nous faisons le suivi de toute ordonnance de l'Office émise à la suite du dépôt d'une demande ou d'une plainte. Par exemple, s'il y a une ordonnance sur le bruit et les vibrations, toute plainte subséquente ou suggestion qu'une compagnie de chemin de fer ne respecte pas ce qu'elle est censée respecter fera l'objet d'une enquête par l'un de nos agents verbalisateurs désignés, sous réserve de sanctions, si possible.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Mes questions suivantes s'adressent à M. McCrorie.

Combien d'accidents ont entraîné des pertes de vie au cours de la dernière année complète et pour lesquels nous avons des dossiers?

Comment cela [difficultés techniques] au cours des 10 dernières années, a-t-on observé des tendances?

[Traduction]

Le président: Monsieur McCrorie.

M. Aaron McCrorie: Je vais demander à mon collègue Mike DeJong de répondre, si vous me le permettez.

M. Michael DeJong: Je vous remercie de la question.

L'an dernier, en 2020, il y a eu 59 décès sur le réseau ferroviaire du Canada, soit 13 de moins que l'année précédente selon les statistiques du Bureau de la sécurité des transports. Cela représente également une tendance à la baisse par rapport à la moyenne quinquennale au cours des 10 dernières années.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Quel pourcentage de ces accidents découle d'intrusions sur les voies, pour tenter de se suicider, par exemple?

[Traduction]

M. Aaron McCrorie: Je crois que 39 personnes sont décédées à la suite d'une intrusion, à l'intérieur ou autour d'emprises ferroviaires.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Nous ne pouvons pas prévenir les intrusions à 100 %, mais des mesures ont-elles été prises pour au moins réduire le taux de suicide de cette façon?

[Traduction]

M. Aaron McCrorie: Encore une fois, si vous regardez les endroits où il y a des décès, les deux plus gros problèmes que nous avons sont les intrusions et les accidents aux passages à niveau. Nous prenons des mesures dans les deux domaines.

En particulier, lorsqu'il est question d'intrusion, il est difficile de réglementer cela. On ne peut pas réglementer ce genre de comportement, alors il s'agit vraiment d'utiliser d'autres outils comme l'information et la sensibilisation. C'est pour cela que nous finançons l'Opération Gareautrain, qui a connu beaucoup de succès au fil des ans dans l'élaboration de programmes éducatifs pour les jeunes. On a maintenant commencé à mettre l'accent sur la prévention du suicide. C'est l'une de nos principales préoccupations, et nous faisons de notre mieux pour y répondre.

Si vous me permettez d'ajouter un autre petit point pour revenir à une question posée plus tôt au sujet de l'information pour les collectivités, l'un des plus grands défis que nous avons relevés avec l'ordre n° 36, c'est que les collectivités ne sont tout simplement pas au courant de leur capacité d'obtenir de l'information. Tout ce qui peut être fait pour sensibiliser les gens à ce problème nous serait très utile.

• (1945)

Le président: Merci.

Monsieur El-Khoury, vous pouvez poser une brève question.

M. Fayçal El-Khoury: Oui.

[Français]

Quel pourcentage d'accidents peut-on attribuer à des problèmes d'entretien de la voie ferrée? Le maintien et l'entretien sont très importants dans ce domaine.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus, s'il vous plaît?

[Traduction]

M. Aaron McCrorie: Si vous me le permettez, je vais céder la parole à mon collègue Mike DeJong.

M. Michael DeJong: En ce qui concerne la qualité des voies, 17 % des accidents lui sont attribuables. Il y a également eu une amélioration importante de ce côté-là. Par exemple, la proportion d'accidents pouvant être attribués à la qualité des voies ou à des problèmes sur les voies est maintenant nettement inférieure au sommet de 25 % atteint en 2014.

Le président: Merci, messieurs DeJong et McCrorie.

Nous en sommes maintenant à la fin de notre premier tour.

J'aimerais obtenir des précisions de M. Oommen sur l'une des questions qui, je crois, ont été posées par l'un des députés de l'opposition.

Monsieur Oommen, vous avez répondu que...

Allez-y, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Excusez-moi, j'avais une question pour la suite.

Le président: D'accord. C'est très bien.

M. Taylor Bachrach: Vous pouvez terminer votre question.

Le président: C'est une simple précision, monsieur Oommen.

Vous avez mentionné que, pour ce qui est des plaintes relatives au bruit, aux odeurs et aux vibrations, vous avez un protocole que vous respectez, mais vous n'avez jamais mentionné, en réponse à la question qui a été posée, quelles seraient, en fait, ces recommandations de l'Office des transports du Canada quant aux mesures à imposer au CN ou au CP relativement à ces plaintes.

C'est une question simple: que faites-vous au sujet des plaintes relatives aux vibrations, au bruit et aux odeurs? Quelles mesures recommanderez-vous aux exploitants de chemins de fer pour remédier à ces problèmes pour les propriétés avoisinantes?

M. Tom Oommen: Un exemple serait peut-être plus clair. Il y a eu un cas, par exemple, où une gare de triage effectuait des opérations de chargement et d'aiguillage tard le soir. L'office a entendu la plainte et a ordonné qu'aucune autre opération de ce genre ne se déroule la nuit. Ces opérations ne devaient avoir lieu que pendant la journée. Il s'agit d'une ordonnance exécutoire de l'office.

Le président: Merci de votre réponse, monsieur Oommen.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je veux simplement vérifier si nous allons avoir une heure complète avec nos autres témoins. Je sais que nous avons dépassé la limite d'une heure.

Pourriez-vous préciser cela?

Le président: Pardon? Pouvez-vous répéter, monsieur Bachrach? Vous avez été coupé.

M. Taylor Bachrach: Désolé. La question était la suivante: pouvez-vous nous dire si nous aurons une deuxième heure complète avec l'autre groupe de témoins?

Je remarque simplement que nous avons dépassé la limite d'une heure. Il est 19 h 48.

Le président: Oui, nous aurons une heure complète.

Merci, mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je tiens à remercier les témoins du temps qu'ils nous ont consacré aujourd'hui. Il s'agit d'une étude très importante pour tous les membres du Comité, y compris moi-même, parce qu'il y a des installations ferroviaires dans ma circonscription, qui sont très touchées par les opérations du CN dans la cour de triage et, bien sûr, il y a des répercussions sur les collectivités avoisinantes, alors je vous remercie du temps que vous nous avez consacré aujourd'hui. Ne soyez pas surpris si vous recevez une deuxième invitation à revenir au moment où nous entreprendrons la rédaction du rapport.

Cela dit, je tiens aussi à exprimer ma gratitude aux membres du Comité.

Nous allons suspendre la séance pendant quelques minutes pour vérifier le son pour le prochain groupe de témoins.

Monsieur le greffier, je m'en remets à vous.

Merci.

• (1945)

(Pause)

• (2005)

Le président: Sur ce, nous allons commencer à entendre les témoins de cet après-midi.

Encore une fois, je m'excuse auprès d'eux...

Mme Stephanie Kusie: J'invoque le Règlement.

Désolée, monsieur le président. Je ne comprends pas très bien comment nous allons procéder. Je croyais que vous aviez dit que nous aurions une heure complète ce soir, puis une heure de plus, ce qui ajouterait une heure à notre étude. Je m'excuse, et je sais que vous êtes dans la même situation que nous, mais pour que les choses soient bien claires, combien de temps pouvons-nous nous attendre à ce que dure la réunion ce soir? Si nous pouvions faire revenir jeudi les témoins qui n'ont pas pu témoigner ce soir, qu'est-ce que cela représenterait? Aurions-nous tout de même les deux heures prévues jeudi avec les témoins?

Je m'excuse de vous mettre ainsi sur la sellette, mais...

Le président: Ce n'est pas un problème.

Mme Stephanie Kusie: ... c'est pour clarifier les choses.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Pas de problème. Merci, madame Kusie.

J'ai deux réponses à cette question. Premièrement, j'avais l'intention de prendre toute l'heure. C'était il y a environ 20 minutes, sinon plus. Le temps a passé. Nous avons commencé en retard, ce qui nous aurait amenés à 20 h 40. C'est donc le plus loin où j'irais compte tenu de l'heure à laquelle nous avons commencé. Cela m'amène à mon deuxième point, qui est notre réunion de jeudi. Corrigez-moi si je me trompe, mais nous devrions discuter avec les whips pour voir si nous pouvons obtenir cette heure supplémentaire et poser la question à la Chambre pour voir si les ressources sont disponibles.

Monsieur MacPherson, avez-vous des précisions à ce sujet?

Le greffier du Comité (M. Michael MacPherson): Non, nous n'avons que quatre groupes de témoins jeudi, alors nous pourrions réinviter les représentants de l'Association des chemins de fer du Canada s'ils sont disponibles ce jour-là. Je m'attends à ce que nous ayons une réunion régulière de deux heures. Si nous pouvons ajouter du temps, nous le ferons. Autrement, nous pouvons ajouter de 10 à 15 minutes à la séance de ce soir. Cela dépend.

• (2010)

Le président: D'accord.

Mme Stephanie Kusie: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le greffier.

Le président: Merci, madame Kusie, et merci à vous tous de votre patience.

Sur ce, je vais consulter ma liste pour voir qui doit intervenir. Je vais commencer par Mme Bleau.

Madame Bleau, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Français]

Mme Isabelle Bleau (conseillère municipale, Ville de Boucherville, Comité ferroviaire de Boucherville): Je vous remercie, monsieur le président.

Bonsoir. Je m'appelle Isabelle Bleau et je suis conseillère municipale et présidente du Comité ferroviaire de Boucherville. La Ville de Boucherville est traversée par le tronçon ferroviaire situé sur la subdivision Sorel du CN consacré au transport des marchandises, principalement pour l'approvisionnement des industries de la région

métropolitaine. Bien que le tracé se trouve principalement en terres agricoles, il traverse aussi le cœur des périmètres urbanisés des villes de Boucherville, de Varennes et de Verchères, dont un vaste quartier résidentiel de plus de 5,5 kilomètres à Boucherville.

Le transport ferroviaire des marchandises et des matières dangereuses en milieu urbain génère de nombreuses nuisances et soulève l'inquiétude citoyenne. Parmi les enjeux, notons la circulation, les passages à niveau, le maintien des services d'urgence, les nuisances sonores et la vibration, la sécurité, la qualité de l'air et l'aménagement urbain. Ces enjeux sont d'autant plus importants que la concrétisation du projet de terminal de conteneurs à Contrecoeur augmentera considérablement la fréquence et la longueur des convois ferroviaires sur cette ligne.

À cette fin, la Ville de Boucherville a mandaté une entreprise pour réaliser une étude de préféabilité du réaménagement de la voie ferrée du CN de Boucherville jusqu'à Sorel-Tracy. Cette entreprise a conclu que le projet était possible et que plusieurs options de tracés étaient envisageables. Une étude de faisabilité plus poussée devra maintenant être effectuée afin d'établir lequel des tracés proposés pourrait être retenu et comment ce réaménagement pourrait se concrétiser dans les autres villes concernées du tronçon. Le CN et le CP pourraient également en profiter.

Les objectifs du Comité ferroviaire sont de sensibiliser le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes à la pertinence d'examiner les projets de réaménagement des voies ferrées où s'effectue le transport de matières dangereuses à travers des zones densément peuplées et de faciliter l'accès aux informations relatives aux matières dangereuses qui transitent sur ces voies ferrées pour les citoyens.

L'enjeu de la sécurité du transport ferroviaire s'impose depuis plusieurs décennies dans les villes traversées par la voie ferrée du CN, notamment à Boucherville et à Varennes. Initialement centrées sur les nuisances que représentent les passages de convois ferroviaires en zone urbaine, les préoccupations des citoyens se sont étendues aux risques de déversements de matières dangereuses et à leur incidence sur la sécurité et l'environnement. Ces préoccupations se sont intensifiées depuis le déraillement d'un convoi de pétrole à Lac-Mégantic. Les craintes de voir se reproduire à Boucherville une telle catastrophe se sont également intensifiées depuis l'apparition, en novembre 2013, d'imposants convois de trains transportant du pétrole brut de l'Alberta à des fins d'exportation qui sera chargé sur des superpétroliers au terminal de Kildair Service ULC, à Tracy.

Selon l'Agence internationale de l'énergie, la demande mondiale de pétrole devrait dépasser les niveaux d'avant la pandémie d'ici la fin de 2022. Également, force est de constater que le peu d'acceptabilité sociale et l'abandon de projets de pipelines majeurs laissent entrevoir que le transport de pétrole, notamment celui de l'Alberta, continuera de se faire par convois ferroviaires pendant encore plusieurs années.

De plus, selon le bulletin trimestriel du Bureau de la sécurité des transports du Canada, le nombre d'accidents impliquant des matières dangereuses sur des voies ferrées principales a augmenté ces dernières années, passant de 10, en 2017, à 17 en 2018, dont 6 ont entraîné le rejet de matières dangereuses.

Le 24 juillet 2016, M. Marc Garneau, alors ministre fédéral des Transports, annonçait son intention de devancer de six mois le retrait des wagons-citernes DOT-111 impliqués dans la tragédie de Lac-Mégantic transportant du pétrole brut. Ces wagons pourraient toutefois continuer de transporter du pétrole raffiné ou toute autre matière dangereuse à travers nos villes. Or la date butoir préalablement fixée a plutôt été reportée à 2025. On peut donc en déduire que, pendant les quatre prochaines années, le transport de pétrole lourd et de matières dangereuses à travers nos zones urbaines densément peuplées continuera de présenter des risques.

L'ordre n° 36 donné en vertu de la Loi fédérale de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses exige des compagnies de chemins de fer qu'elles fournissent aux municipalités des données sur les matières transportées dans les convois qui circulent sur leur territoire. Or, depuis la reprise importante des convois de transport de pétrole brut sur la voie ferrée Saint-Lambert-Sorel-Tracy, il a été très difficile, en pratique, pour les citoyens et pour notre comité d'obtenir les informations sur ces convois, sous prétexte qu'il s'agit de données confidentielles par mesure de précaution antiterroriste.

Nous pensons que cette démarche manque de transparence et que les citoyens des villes touchées par le transport de pétrole et de matières dangereuses devraient avoir accès à plus d'information de la part des autorités concernées et du CN.

En terminant, nous pensons que le projet de réaménagement du tronçon Boucherville-Sorel-Tracy de la voie ferrée du CN respecte les engagements pris dans le cadre de la Déclaration de Trois-Rivières, et nous souhaitons que le gouvernement du Canada voie d'un bon œil sa participation à une étude de faisabilité sur ce projet.

Je vous remercie.

• (2015)

[Traduction]

Le président: Merci, madame Bleau.

Parlez-vous au nom de votre organisation, ou est-ce que M. Beaulne veut également intervenir?

[Français]

Mme Isabelle Bleau: Je parlais tant au nom de la Ville de Boucherville qu'au nom du Comité ferroviaire de Boucherville, mais M. Beaulne va répondre à plusieurs questions.

[Traduction]

Le président: Merveilleux. Je vous en remercie.

Je vais maintenant donner la parole à M. Thiessen pour cinq minutes.

M. Gerry Thiessen (président, Regional District of Bulkley-Nechako): Merci.

Je m'appelle Gerry Thiessen. Je suis maire du district de Vanderhoof et aussi président du district régional de Bulkley-Nechako. Je me trouve sur le territoire traditionnel de la Première Nation Saik'uz.

Notre district régional compte six collectivités comme Vanderhoof. Chacune d'elles est traversée par une voie ferrée. Nous ne sommes pas natifs de la région. En 1942, dans le cadre d'un programme avec le CN et le gouvernement du Canada, on a demandé à mon grand-père de déménager des Prairies à notre région, avec l'espoir que nous puissions contribuer à la construction du chemin de fer.

À l'époque, les accès de l'industrie aux chemins de fer étaient nombreux. Ceux-ci ont servi à l'acheminement de nos bovins vers les marchés. Il en est allé de même pour notre bois d'œuvre, et les accès étaient nombreux pour que nous puissions vendre nos produits.

Cela a changé. Nous avons maintenant une trentaine de trains qui passent par nos collectivités, alors que dans le passé, il y en avait environ une demi-douzaine par jour. Un long train comptait auparavant 40 wagons. Il n'est pas rare maintenant de voir des convois de 100 wagons.

De plus, on nous dit qu'environ 10 % des convois qui transitent par nos collectivités contiennent des matières dangereuses. C'est important, d'autant plus que chacune de nos six collectivités du district régional de Bulkley-Nechako fonctionne avec un service de pompiers volontaires.

Ces hommes et ces femmes passent du temps loin de leur famille et travaillent bénévolement pour redonner à la collectivité, pour s'assurer que nous avons une collectivité sécuritaire, où leurs familles peuvent grandir et participer à la vie rurale.

Il n'est pas juste qu'on nous dise, en tant que collectivités, que nous avons une responsabilité conjointe en ce qui a trait aux matières dangereuses et que, s'il y a un problème dans notre région, nous devons le régler. Les pompiers bénévoles n'ont pas l'équipement nécessaire pour répondre à cela.

Lors d'une réunion récente au début de novembre, nous avons assisté à une présentation du CN au district régional. D'après ce que nous avons compris de cette présentation, il n'y a pas d'équipement dans notre district régional de Bulkley-Nechako, qui compte un peu plus de 300 kilomètres de voies ferrées d'un bout à l'autre. L'équipement se trouve à Prince George, ainsi qu'à Terrace, en Colombie-Britannique.

Ce que nous comprenons, c'est que le personnel nécessaire — en cas de déraillement, d'incendie ou de quoi que ce soit du genre — devrait venir d'Edmonton. On nous a dit que s'il arrivait un déraillement, nous devrions nous approcher suffisamment du train pour vérifier les codes à barres figurant sur le côté des wagons et les communiquer au CN pour qu'on nous dise ce qu'ils contiennent.

Ce n'est pas une solution viable lorsqu'on travaille avec des bénévoles. Ils donnent de leur temps. Il faut que l'accès aux services d'urgence soit plus rapide.

S'il y avait une urgence dans la ville de Vanderhoof, que je connais très bien, bon nombre de nos employés d'urgence seraient dans une situation difficile parce que notre service de pompiers volontaires, qui est notre équipe d'intervention d'urgence, se trouve à environ un demi-pâté de maisons de la voie ferrée.

À mon avis, cela nous placerait dans une situation vraiment [*Difficultés techniques*]. Nous devrions évacuer la ville en attendant de savoir ce que contiennent les wagons qui ont déraillé.

Il y a eu récemment un accident dans notre collectivité pendant que j'étais maire, et j'en ai été informé lorsque j'ai reçu un appel des médias locaux me demandant ce que je pensais de l'accident ferroviaire survenu dans ma collectivité. Lorsque j'ai téléphoné pour me renseigner à ce sujet, on m'a dit essentiellement qu'on s'en occupait et que tout allait bien.

• (2020)

Lorsqu'il y a eu un déraillement juste à l'est de notre collectivité et que je me suis inquiété de la proximité de la rivière Nechako, on m'a dit encore une fois qu'il n'y avait pas lieu de s'en faire et qu'on s'en occupait.

Le président: Merci, monsieur Thiessen.

Je vais maintenant donner la parole à Mme Remington pour cinq minutes.

Mme Dawn Remington (présidente, Friends of Morice-Bulkley): Je m'adresse à vous depuis le territoire traditionnel de la Première Nation Wet'suwet'en.

Comme M. Thiessen, je vais vous parler de l'expérience récente de ma petite ville, dans le même district régional, en fait. Smithers est une ville ferroviaire. Elle a été implantée pendant la construction du chemin de fer, qui est devenu le chemin de fer du CN. C'est une ville divisionnaire où les trains s'arrêtent pendant plusieurs heures pour prendre du carburant et changer d'équipes. Ces personnes passent du temps en ville. Le chemin de fer est un employeur important, notamment pour notre économie locale et régionale.

Nous avons été informés des changements à venir à la suite d'un article de journal, en 2019, qui annonçait l'ouverture d'un terminal d'exportation de propane au port de Prince Rupert. Le terminal nécessite l'expédition de 50 à 60 wagons-citernes de propane par jour, et nous avons rapidement vu des séries de wagons-citernes noirs traverser la ville. Nous avons ensuite appris que trois autres terminaux d'exportation étaient en préparation. Le plus gros, Vopak, nécessitera l'expédition de 240 wagons-citernes par jour, soit 60 de propane, 50 de carburant, comme le diesel et l'essence, et 90 de méthanol, d'alcool méthylique.

Si les quatre terminaux sont approuvés, nous aurons environ quatre trains de 100 wagons par jour qui traverseront la ville et s'y arrêteront, transportant des produits dangereux et inflammables réglementés. Les liquides comme le diesel et l'essence présentent également un danger s'ils sont déversés dans notre rivière, car ils pourraient causer de graves dommages aux stocks de saumon.

Les terminaux ont fait l'objet d'un examen qui n'a pas tenu compte de la partie ferroviaire du projet. Les résidents ont commencé à se sentir pris en otage en voyant notre ligne de chemin de fer devenir un corridor de produits dangereux, et nous n'avons reçu aucune information et n'avons pas eu la possibilité de participer aux décisions.

Le fait est que les trains peuvent dérailler et que des collisions se produisent à l'intérieur des villes. Le propane comprimé dans un réservoir de 30 000 gallons — soit plus de 113 000 litres — a un énorme potentiel explosif.

Je vais essayer de vous montrer une carte du corridor ferroviaire qui traverse Smithers. Les corridors jaunes et les rouges sont des corridors d'évacuation en cas de déversement de propane, et les jaunes, d'évacuation en cas d'incendie. Cette zone est bordée d'un

côté par une montagne abrupte et de l'autre, par une pente vers la rivière, et la ville se trouve complètement dans la zone d'évacuation. Cela comprend l'administration municipale, les services ambulanciers, le poste de pompiers, le poste de police et l'hôpital.

Nous avons commencé à parler aux administrations locales pour leur faire part de nos préoccupations. À Smithers, le chef des pompiers fait partie du personnel, mais les autres pompiers sont des bénévoles. Lorsqu'on a demandé au chef si son service était prêt à faire face à un important déversement de propane dans la ville, il a répondu que non.

Le conseil de Smithers a invité des représentants du CN et a appris que l'équipe d'intervention d'urgence la plus proche se trouvait à Prince George, à plus de 370 kilomètres d'ici, et qu'il lui faudrait de 12 à 24 heures pour se rendre chez nous. C'est une situation difficile pour une petite collectivité, car c'est le conseil municipal qui prend la décision d'évacuer la ville.

Les administrations locales ont commencé à écrire au ministre des Transports pour demander une évaluation indépendante et publique des risques liés à la circulation de matières dangereuses sur la ligne ferroviaire du nord de la Colombie-Britannique, et elles ont aussi demandé à être incluses dans le processus. À ma connaissance, le ministre ou le ministère des Transports n'ont pas répondu à ces lettres, alors nous n'avons pas plus d'information qu'auparavant.

J'aimerais remercier le député Taylor Bachrach et votre comité d'étudier cette question et peut-être d'obtenir des réponses pour nous, et peut-être aussi d'attirer l'attention sur la situation dangereuse dans laquelle nous nous trouvons.

• (2025)

Merci.

Le président: Merci, madame Remington. Vous avez bien résumé la situation.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, nous manquons de temps et nous ne disposons que de ressources limitées. Je vais donc essayer de faire un premier tour de table. La seule façon de le faire, c'est de réduire le temps de parole de moitié. Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des députés: D'accord.

Le président: Tout le monde est d'accord, mais je sais que M. Bachrach hésite un peu.

Je vais essayer de vous accorder un peu plus de temps, parce que c'est votre étude. Vous avez défendu cette cause dès le premier jour, alors je vais essayer de vous laisser un peu plus de temps.

Sur ce, je vais commencer par Mme Kusie, pour trois minutes.

[Français]

Mme Stephanie Kusie: Je vous remercie, monsieur le président.

Dans son mémoire présenté dans le cadre des consultations pré-budgétaires de 2021 pour la province de Québec, l'Association de chemins de fer du Canada, ou ACFC, affirme que la proximité entre les citoyens et les infrastructures ferroviaires est un enjeu de sécurité important pour les municipalités de la province. L'ACFC souhaite que le gouvernement provincial favorise des schémas d'aménagement et de développement du territoire concertés, sécuritaires et respectueux de l'environnement et des pratiques concertées relativement à la gestion de risques aux passages à niveau et aux intrusions.

Madame Bleau, selon vous, les politiques d'aménagement du territoire concernant les corridors ferroviaires et le développement résidentiel ou commercial sont-elles harmonisées partout au Canada?

Mme Isabelle Bleau: Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Madame Bleau, vous avez la parole.

[Français]

Mme Isabelle Bleau: Merci, monsieur le président.

Je ne peux pas parler de la situation dans l'ensemble du Canada, mais je peux parler de celle dans notre région. Je peux vous dire qu'en effet, la voie ferrée traverse directement notre municipalité, et que six écoles, sept garderies et trois centres pour personnes âgées s'y trouvent à moins de 50 mètres.

Par conséquent, cela met beaucoup de personnes à risque, sans compter tous les résidents et toutes les maisons qui s'y trouvent aussi.

Mme Stephanie Kusie: Je vous remercie, madame Bleau.

Ma deuxième question est la suivante.

Quelles sont les meilleures pratiques en matière d'aménagement du territoire qui permettent de consolider l'accès aux chemins de fer et qui favorisent le développement résidentiel ou commercial, ainsi que la sécurité des citoyens?

Mme Isabelle Bleau: Je me permets de répondre, monsieur le président.

La Ville de Boucherville a fait faire une étude de préfaisabilité en collaboration avec les villes qui sont traversées également par la même voie ferrée, soit Varennes, Verchères, Contrecoeur et Sorel-Tracy. Cette étude démontre qu'il est possible de réaménager la voie ferrée et de la placer au centre de l'autoroute 30; avec un tel réaménagement, il y aurait beaucoup moins de villes et de citoyens à risque.

Dans le cadre de cette étude de préfaisabilité, cinq tracés ont été établis et, selon nos principes directeurs, nous croyons qu'il serait réaliste de mettre en avant un tel projet si le gouvernement du Canada nous aidait à subventionner l'étude de faisabilité.

• (2030)

Mme Stephanie Kusie: Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Kusie.

[Français]

Mme Stephanie Kusie: Monsieur le président, s'il reste encore du temps, je vais le laisser à M. Bachrach. Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Kusie et madame Bleau.

Nous passons maintenant à M. Rogers.

Monsieur Rogers, vous avez la parole pour [Difficultés techniques].

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à tous nos invités.

Malheureusement, les problèmes techniques que nous avons eus ont grugé une partie de notre temps. J'espère que nous aurons l'occasion de revoir certains de ces témoins jeudi.

Monsieur Thiessen, j'ai écouté avec intérêt vos commentaires sur la situation dans votre municipalité et certaines de vos préoccupations au sujet de la sécurité. En tant qu'ancien maire, je comprends, lorsque vous parlez du service de pompiers volontaires et du manque de ressources, etc., les problèmes que cela pose pour vous en tant que maire et les défis que présente le transport de marchandises qui peuvent être explosives — ou très dangereuses, en cas de déraillement.

Quelles suggestions avez-vous faites aux compagnies ferroviaires? Quelles suggestions ou idées leur avez-vous présentées pour répondre à vos préoccupations?

Le président: Madame Bleau, je vous en prie.

M. Gerry Thiessen: La question s'adressait à moi, n'est-ce pas?

Le président: Monsieur Rogers, la question était pour M. Thiessen?

M. Churence Rogers: Oui.

Le président: Je suis désolé.

Monsieur Thiessen, je vous en prie.

M. Gerry Thiessen: Merci.

Nous avons discuté avec le CN. Ce que nous proposons, c'est qu'il y ait un manifeste de cargaison avant le départ d'un train. Il doit être diffusé à l'avance et l'information doit être disponible à l'égard de chaque train quand il traverse une collectivité.

De cette façon, en cas de déraillement ou d'accident, le chef des pompiers et ses volontaires seront immédiatement en mesure de déterminer très rapidement si la situation peut être préoccupante, s'il faut évacuer la collectivité et quel est le problème de sécurité.

Le président: Monsieur Rogers, vous avez la parole.

M. Churence Rogers: Quelle a été la réaction des sociétés ferroviaires à ces propositions?

Madame Bleau, je vous poserai ensuite les mêmes questions.

Le président: Monsieur Thiessen, vous avez la parole.

M. Gerry Thiessen: Il n'y en a pas eu vraiment.

Essentiellement, on nous répète ce que prévoit la loi, et nous trouvons que la loi ne dit pas grand-chose en ce qui concerne le trafic ferroviaire. Bien qu'elle contienne beaucoup de renseignements pour ce qui est du trafic maritime, elle en contient très peu pour le trafic ferroviaire. En fait, nous n'obtenons pas une très bonne réaction. On nous dit que nous pouvons obtenir de l'aide, mais comme nous l'avons entendu plus tôt, c'est probablement à 12 ou 24 heures de chez nous.

Le président: Merci, monsieur Thiessen, et merci, monsieur Rogers.

Nous allons maintenant passer à M. Barsalou-Duval pour trois minutes.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

D'abord, je tiens à faire part aux membres de ce comité de ma vive déception quant au fait que nous n'avons pas l'occasion de tenir une rencontre complète. Des témoins importants devaient comparaître aujourd'hui et il aurait été vraiment intéressant de leur poser des questions.

Pour ne pas perdre davantage de temps, je vais commencer par raconter une petite anecdote.

J'ai grandi sur le bord d'une voie ferrée à Boucherville et j'y ai habité pendant 30 ans. Quand j'étais petit, je voyais les trains passer et cela me rendait très heureux. J'allais compter les wagons et c'était un événement important de ma journée. Puis, les années ont passé. L'accident de Lac-Mégantic est survenu et le type de wagons qui passaient devant la maison a changé. Nous avons vu davantage de wagons de pétrole passer devant chez nous, et nous avons commencé à craindre que l'accident de Lac-Mégantic se produise aussi chez nous. L'existence de la voie ferrée, qui était une source de joie, est devenue une source de crainte et de peur.

Je sais que nous avons peu de temps et je vais donc poser tout de suite mes questions en réaction au témoignage de Mme Bleau.

D'abord, madame Bleau, vous avez dit dans votre témoignage qu'il serait important que la municipalité ainsi que les comités citoyens, par exemple, puissent avoir accès à l'information sur ce qui passe dans la ville, avec une plus grande latitude, du moins. Quelles sont vos doléances à cet égard? De quelle façon cette information devrait-elle être accessible? Qu'est-ce qui devrait changer?

Ensuite, vous avez aussi parlé de la possibilité d'un réaménagement de la voie ferrée afin qu'elle ne passe plus dans le périmètre urbain et ne mette plus en danger les citoyens. Cela permettrait même aux compagnies ferroviaires de faire des gains d'efficacité puisqu'elles seraient soumises à moins de restrictions en dehors d'un périmètre urbain.

Enfin, la Ville a déjà investi de l'argent pour faire une étude de pré faisabilité. Je comprends qu'une étude faisabilité est beaucoup plus dispendieuse. Qu'est-ce qu'un investissement du fédéral changerait sur ce plan?

• (2035)

[Traduction]

Le président: Madame Bleau, vous avez la parole.

[Français]

Mme Isabelle Bleau: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Barsalou-Duval, pour répondre à votre première question, si je ne m'abuse, l'information est divulguée en ce moment, mais seulement après que les wagons sont passés. Ce n'est pas une information que l'on peut obtenir avant que les trains et les wagons passent. Ainsi, lorsque les trains et les wagons sont passés, on a déjà été mis en danger sans savoir qu'il fallait être particulièrement attentif et vigilant. Il est évident que nos services de sécurité sont tou-

jours à l'affût et qu'ils sont toujours prêts. N'empêche qu'il serait intéressant d'avoir cette information.

De plus, la Ville a investi en effet de l'argent pour faire une étude de pré faisabilité, afin de savoir s'il était possible de réaménager la voie ferrée et de la faire contourner le secteur urbain, et c'est bel et bien possible. Ce serait grandement utile de mener une étude de faisabilité, qui serait plus approfondie. Cela nous permettrait de démontrer qu'autant le CN que le CP pourraient bénéficier du réaménagement de la voie ferrée au centre ou aux abords de l'autoroute 30.

On sait que le port de Contrecoeur devra faire transporter des milliers de conteneurs par jour. Si on doit se limiter à deux trains qui passent sur la voie ferrée de la ville de Boucherville, le reste va devoir passer sur l'autoroute. Ce n'est pas une solution écologique et environnementale non plus. Si on peut offrir au port de Contrecoeur des moyens d'avancement et de développement, le CN et le CP seront d'autant plus avantageés par ce réaménagement.

C'est pour cela que nous aimerions que le gouvernement du Canada nous aide en subventionnant cette étude de faisabilité.

[Traduction]

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

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins.

Je vous remercie de votre patience compte tenu des difficultés que nous avons eues ce soir et d'être venus nous raconter vos histoires.

J'aimerais commencer par vous, monsieur Thiessen.

Monsieur Thiessen, vous travaillez avec d'autres municipalités de la région, vous êtes vous-même maire et vous êtes président du district régional. Je me demande si vous pourriez décrire pour le Comité la relation entre les administrations locales du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique et la principale compagnie ferroviaire avec laquelle vous traitez, le CN.

M. Gerry Thiessen: Oui. Elle est très fragile. Nous recevons des mémoires quand nous en demandons, mais lorsque nous envoyons des questions de suivi et que nous posons des questions qui concernent vraiment notre fonctionnement et la capacité de notre collectivité, on ne nous répond pas. Depuis novembre, nous attendons une réponse de la part du CN sur certaines de nos questions au sujet du nombre d'accidents dans notre région. Nous avons également envoyé une lettre au ministre en septembre et, à ce que je sache, nous attendons toujours une réponse.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Thiessen.

Il appartient au gouvernement fédéral d'assumer ses obligations. Il est l'organe de réglementation des chemins de fer. Je me demande dans quelle mesure Transports Canada et les administrations locales se sont engagés à l'égard de ces préoccupations liées au transport ferroviaire.

Le président: Monsieur le maire Thiessen, vous avez la parole.

M. Gerry Thiessen: Oui, très peu.

Il y a plusieurs années — je dirais probablement environ cinq —, le district régional a tenu une séance d'une journée complète à Smithers sur la sécurité ferroviaire et ce qu'elle représentait pour nos collectivités. Nous avons constaté que l'information reçue du gouvernement fédéral avait beaucoup de répercussions sur la sécurité maritime et la sécurité ferroviaire, mais lorsque nous avons demandé dans quelle mesure cela nous concernait pour assurer la sécurité de notre collectivité, nous avons constaté que cette information était insuffisante.

• (2040)

Le président: Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach: Je vais maintenant donner la parole à Mme Remington.

Madame Remington, le 19 janvier 2018, il y a eu un déraillement à Mission Creek, près de Hazelton, où 3 000 tonnes de charbon-sélénium se sont déversées dans le ruisseau. Pouvez-vous nous parler brièvement de l'impact sur l'environnement? Savez-vous si la zone a été nettoyée à la satisfaction de la collectivité locale?

Mme Dawn Remington: Je crois comprendre que le CN... Eh bien, au départ, le ruisseau était gelé, et il y avait des bénévoles — des bénévoles de la ville, en partie, et certains du CN — pour l'enlever de la surface du ruisseau. La deuxième préoccupation des experts-conseils du CN qui sont venus était simplement de rouvrir la voie et de faire circuler les trains, de sorte que tous ces énormes tas de charbon sont restés là. En fait, ils sont restés là pendant trois ou quatre semaines avant que le CN ne revienne et tente de charger le charbon dans des wagons et de l'emporter. Il en a récupéré une bonne partie, mais environ une tonne de charbon à forte teneur en sélénium a été laissée sur le bord de la voie ferrée, au pied du ruisseau et dans le ruisseau, et le CN estimait avoir fait un bon nettoyage.

Dans le cas du ruisseau, un groupe avait travaillé très fort à la mise en valeur du saumon et, en fait, une importante montaison de beaux gros saumons était prévue. Ces gens avaient construit une clôture et faisaient le décompte des saumons chaque année. Ils savaient combien il y en avait. Inutile de dire, je suppose, que pour l'année suivante — c'est une approximation —, au lieu de plus de 300, il y en a eu 72. Les années suivantes ont... Il est improbable que cette montaison se reproduise un jour, et je suppose que c'est peut-être à cause de la contamination continue de la région.

Le président: Merci, madame Remington, et merci, monsieur Bachrach.

Mesdames et messieurs les députés et les témoins, je m'excuse sincèrement des difficultés techniques que nous avons eues aujourd'hui.

Mesdames et messieurs les témoins, vos témoignages sont très précieux, même s'ils sont limités. Soyez assurés qu'ils seront inclus dans les rapports des analystes qui nous sont remis et, bien sûr, dans notre rapport final.

Mesdames et messieurs, je vous remercie également de votre patience aujourd'hui.

Pour l'équipe des ressources de la Chambre, ce sont des choses qui arrivent. Je tiens également à vous remercier du temps que vous nous avez consacré aujourd'hui. Je sais que vous avez été un peu sur les dents à quelques reprises. Je tiens également à vous remercier tous de votre travail aujourd'hui. Bravo.

Sur ce, chers collègues, je profite de l'occasion pour vous souhaiter une excellente soirée. 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>