



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 009 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le lundi 18 avril 2016**

—  
**Présidente**

**L'honorable Judy A. Sgro**



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

Le lundi 18 avril 2016

• (1535)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** La neuvième séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités est ouverte.

Bienvenue à tous nos témoins, ceux qui sont présents dans la salle et ceux qui participent par vidéoconférence. Nous allons tenter de poser des questions à tous.

Le groupe d'intervenants que nous accueillons actuellement compte un représentant de BNSF Railway Company, Orest Dachniwsky, avocat conseil adjoint, Opérations et réglementation; et à titre personnel, Mary-Jane Bennett, avocate.

Nous accueillons par vidéoconférence depuis la ville de Surrey Len Garis, chef des pompiers, et Dan Bransch, chef adjoint des pompiers, tous deux du Service des incendies de Surrey.

Les représentants de BNSF Railway Company qui participent par vidéoconférence sont Glen Gaz, Johan Hellman, Jared Wootton et Courtney Wallace.

Comme vous le savez tous, nous effectuons une brève étude de la sécurité ferroviaire, et nous entendons nos derniers témoins cette semaine. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, pourriez-vous vous limiter à 5 minutes de déclaration préliminaire au lieu de 10, si possible. Assurez-vous de soulever les éléments les plus importants afin de laisser aux membres du Comité assez de temps pour poser leurs questions.

Nous accueillons également Jamie Bullman, gestionnaire des transports pour la ville de Surrey. C'est bien que nous ayons beaucoup de représentants de Surrey.

Nous allons commencer la séance par la première personne qui voudra prendre la parole, M. Dachniwsky ou Mme Bennett.

**Mme Mary-Jane Bennett (avocate, à titre personnel):** Merci, madame la présidente, et mesdames et messieurs les membres du Comité, de me donner la possibilité de présenter un exposé sur la question très importante de la sécurité ferroviaire dans la région de Surrey de la Colombie-Britannique. Pour ceux qui ne connaissent pas la géographie de cette région, Surrey et White Rock sont des villes sœurs qui mènent au Port Metro Vancouver et qui en sont séparées par quelques collectivités. Ces villes sont situées au bord de l'océan. C'est une belle région de la Colombie-Britannique. Certains l'ont comparée à la côte amalfitaine, en Italie.

Quoi qu'il en soit, la ligne ferroviaire longe la côte de ces régions. Et il ne s'agit pas d'une situation où la collectivité est arrivée après la voie ferrée; c'est plutôt la collectivité qui était là, puis la ligne ferroviaire s'est installée lorsque l'accès à Vancouver a été amélioré grâce au pont de New Westminster. Au départ, le transport de marchandises était salubre et de faible volume, mais, depuis la création du super port, et maintenant grâce aux quais de Fraser Surrey, la circulation a beaucoup augmenté, et les types de

marchandises se sont diversifiés. De fait, les trains sont également plus longs. Des trains qui, au milieu des années 1990, étaient de 1,5 kilomètre de longueur s'étendent maintenant sur 4 kilomètres — et leur longueur devrait augmenter —, et ils transportent 18 000 tonnes de marchandises.

Dans cette région, les possibilités de glissement de terrain, la stabilité des berges et la détérioration de l'infrastructure soumise à des charges suscitent des préoccupations. Je peux décrire la ville de Surrey comme une administration qui adopte une approche responsable et équilibrée à cet égard. Le maire et le conseil ont produit un certain nombre de rapports indiquant qu'un chemin de fer est nécessaire, que l'activité portuaire accroît l'activité économique, mais ils ont aussi lancé des avertissements concernant plusieurs problèmes de sécurité.

Je voulais en aborder trois aujourd'hui. Le premier, ce sont les SUI, ou les serrages d'urgence intempestifs, qui ont eu lieu dans le secteur de Crescent Beach de ce tronçon. C'est arrivé à quatre occasions en six mois, et nous avons obtenu peu d'information quant à la cause des SUI. L'un d'eux a causé un retard de quatre heures, un autre, un retard de 90 minutes, un autre, un retard de 45 minutes, et le dernier, un retard de trois heures.

La préoccupation de la ville comporte deux volets. Tout d'abord, les SUI sont souvent décrits comme... Lorsque l'état d'une voie ou que l'état d'un chemin de fer est dangereux, s'il y a un serrage d'urgence intempestif, il peut facilement causer un déraillement. De nombreux rapports le confirment. Le deuxième volet du problème lié aux SUI est qu'ils pourraient couper l'accès à la collectivité.

Pour commencer, je voulais aborder plus en détail le problème lié à la sécurité, mais je me sens limitée par le temps. Un certain nombre de rapports ont été produits par le Bureau de la sécurité des transports et par l'AAR, et il y a les retombées de Lac-Mégantic et la position adoptée par le département des États-Unis en ce qui a trait à la réglementation des freins électroniques.

Le deuxième problème qui s'y rattache est l'absence de sortie d'urgence. Le fait est que le secteur de Crescent Beach est coupé du reste de la région et que la collectivité est souvent bloquée par le train. En cas d'urgence, il n'y a aucun autre moyen d'accéder à la collectivité, et, en fait, en cas de déraillement ou d'un événement de cette nature, les premiers intervenants seraient incapables d'accéder au secteur.

Les rapports produits par la Ville de Surrey soulignent que la ville voudrait qu'une modification soit apportée aux règles relatives aux passages à niveau, selon lesquelles si un autre accès est situé à moins de trois kilomètres, l'accès n'est pas considéré comme un problème de sécurité.

Concernant la position à l'égard des progrès, je soulignerais qu'une ordonnance a récemment été délivrée à la Ville de Brampton, en application de l'article 31 de la Loi sur la sécurité ferroviaire, simplement en raison des retards aux passages à niveau de cette ville. Le cas de la Ville de Surrey devrait être traité de la même manière.

La dernière question que je veux soulever est l'insuffisance de l'assurance. Depuis le 11 septembre, l'assurance a été donnée en sous-traitance. BNSF a pris les devants en Amérique du Nord en avertissant les gens que les compagnies de chemin de fer mènent leurs activités sans être protégées par une assurance suffisante. Je peux fournir plus de détails à ce sujet. Il s'agit d'une préoccupation pour Surrey.

En dernière analyse, nous demandons une inspection de la voie afin de nous assurer qu'aucun problème de sécurité ou de sûreté du fonctionnement au titre de la Loi sur la sécurité ferroviaire ne se pose; que nous avons le soutien du Comité en ce qui a trait au déplacement de la ligne au titre de la Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer; et qu'une enquête sur la cause des SUI sera exigée. Nous faisons remarquer qu'à BNSF, conformément aux règles de l'entreprise relatives aux freins aérodynamiques et à la conduite des trains, les employés sont tenus de signaler ces serrages à leur bureau en tant que défaillance mécanique, alors il devrait y avoir de l'information concernant la cause de ces événements.

• (1540)

**La présidente:** Merci beaucoup, madame Bennett. Espérons que, dans le cadre de la série de questions et de réponses de la séance, vous aurez l'occasion d'aborder certains des autres éléments que vous vouliez soulever.

Monsieur Dachniwsky.

**M. Orest Dachniwsky (avocat conseil adjoint, Opérations et réglementation, BNSF Railway Company):** Merci, madame la présidente, et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Aux fins du compte rendu, je m'appelle Orest Dachniwsky, et je suis vice-président associé et avocat conseil adjoint pour BNSF Railway Company, au bureau du siège social de l'entreprise situé à Fort Worth, au Texas. Les fonctions de mon poste comprennent la prestation de services de soutien et de conseils à notre service des opérations sur des questions liées à la conformité réglementaire et aux initiatives de sécurité.

Aujourd'hui, nos experts techniques participent aussi par vidéoconférence. Je m'excuse de la part de mes collègues qui n'ont pas pu se présenter en personne, mais des problèmes liés à l'entretien de l'aéronef sont survenus ce matin et les ont empêchés de pouvoir arriver à temps. Nous espérons que cet inconvénient n'enlèvera rien à la valeur que nous pourrions fournir au Comité. À la suite de la séance, je serai disponible pour répondre à toute question de suivi ou pour discuter de tout enjeu que nous ne pourrions peut-être pas aborder dans la période prévue durant la partie officielle de la séance.

Laissez-moi vous dire d'emblée que nous considérons notre première comparution devant le Comité permanent parlementaire des transports, de l'infrastructure et des collectivités comme un véritable honneur et un privilège. Nous vous sommes reconnaissants de nous donner cette possibilité, et nous avons hâte de vous aider à mener votre étude de la sécurité ferroviaire au Canada. De plus, nous espérons que cette occasion sera la première d'un grand nombre à venir, car nous cherchons mutuellement des occasions d'étendre notre intérêt commun à l'égard de la sécurité et de l'intendance, non seulement dans les collectivités et les provinces que sert BNSF, mais partout au Canada.

L'héritage de BNSF remonte à plus de 150 ans, à son fondateur, un cheminot canadien visionnaire nommé James J. Hill. Notre chemin de fer a été le deuxième à desservir Vancouver, en Colombie-Britannique, et ce, dès 1891. En outre, une portion de la ligne indiquée au paragraphe B de l'étude que vous menez est exploitée continuellement le long de la plage de White Rock et de la péninsule de Semiahmoo depuis 1909.

Même si BNSF n'exploite que quelque 37 kilomètres de voies ferrées en Colombie-Britannique, cette partie sert de lien stratégique important sur un itinéraire commercial entre le Canada et les États-Unis. De fait, la ligne de BNSF dans cette région est le seul itinéraire ferroviaire direct entre la Colombie-Britannique et les États-Unis; il s'agit par conséquent d'un lien essentiel de la chaîne d'approvisionnement entre les consommateurs et les industries du Canada, des États-Unis et du Mexique.

Comme la concurrence entre les ports situés le long de la côte Ouest de l'Amérique du Nord a augmenté considérablement depuis quelques années, le service offert par BNSF à la porte d'entrée du Pacifique du Canada donne à Vancouver l'avantage stratégique unique d'être le seul port de la côte Ouest desservi par trois chemins de fer de catégorie 1.

Ce tronçon joue également un rôle important au chapitre du transport ferroviaire de passagers. Il s'agit d'une voie qui dessert le service de transport de passagers Amtrak entre Seattle et Vancouver. Elle dessert également le succès emblématique en matière de service ferroviaire canadien qu'est le *Rocky Mountaineer*. De fait, le service de transport de passagers a toujours joué un rôle essentiel dans la colonisation de cette partie du pays et dans l'établissement d'un accès sécuritaire et fiable à des collectivités comme White Rock. Il contribue également beaucoup à façonner l'avenir de la région.

Pour ce qui est de la question de la sécurité ferroviaire en général, laissez-moi vous dire clairement que la sécurité est la première mission de notre compagnie ferroviaire et la pierre angulaire de toutes les décisions et les mesures que nous prenons. Notre culture de sécurité comprend, entre autres, une formation sur les interventions en présence de matières dangereuses offerte gratuitement à plus de 76 000 premiers intervenants depuis 1996. Au cours des trois dernières années seulement, nous avons formé 279 premiers intervenants en Colombie-Britannique.

Les inspections des voies et des ponts ont lieu à une plus grande fréquence que ce qui est exigé par Transports Canada; les lignes principales les plus achalandées sont inspectées quotidiennement, toutes les autres sections de la voie ferrée sont inspectées au moins quatre fois par semaine, et les ponts sont inspectés au moins une fois par année. De fait, les ponts de la Colombie-Britannique ont tous été inspectés durant le premier trimestre de 2016. Il importe de souligner que, dans le cadre de ces inspections, nous recherchons tout signe d'érosion possible, surtout à la suite d'événements météorologiques graves, comme les tempêtes.

Nous appliquons des dispositifs de détection sur les rails qui utilisent des rayons ultrasoniques pour détecter les défauts à l'intérieur et à l'extérieur des rails. Une voiture de contrôle de la géométrie de la voie inspecte toutes les pièces de la voie ferrée de BNSF au moins une fois par année en mesurant la surface de la voie sous charge pour vérifier l'écartement, le niveau, l'alignement et la séparation verticale des rails. Elle crée ensuite un rapport informatisé concernant tout défaut décelé, lequel est transmis directement au personnel sur le terrain, qui règle généralement le problème dans les 24 heures.

Nous avons recours à des capteurs en voie, situés à des intervalles d'au moins 40 milles le long de notre ligne, qui mesurent la signature thermique des roues qui est invisible à l'œil humain ou des signaux auditifs imperceptibles à l'oreille humaine qui pourraient indiquer que la roue d'un wagon ne tourne pas rond. De cette manière, les capteurs permettent aux équipes ferroviaires de sortir le train à la prochaine voie d'évitement accessible et de régler les problèmes potentiels avant qu'ils ne surviennent.

Nous participons également à des programmes comme AskRail. En Colombie-Britannique, plus de 200 de nos premiers intervenants sont actuellement inscrits à ce programme.

**La présidente:** Il vous reste une minute.

**M. Orest Dachniwsky:** Oui, madame.

En conséquence de notre culture de sécurité, 99,998 % de nos trains transportant des marchandises dangereuses arrivent à leur destination sans incident.

• (1545)

Nous sommes également heureux de déclarer que l'état de notre matériel est extrêmement sécuritaire dans chacune des collectivités que nous desservons. Dans la ville de White Rock, BNSF a investi beaucoup d'argent dans ses installations physiques. Nous avons augmenté la sécurité en remplaçant les rails éclissés par des rails soudés et en remplaçant les ponts qui enjambent les voies maritimes de la Little Campbell et de la Serpentine. Nous avons travaillé avec la ville afin d'améliorer la sécurité publique en consacrant davantage de nos ressources à l'élaboration de politiques, et nous continuons à travailler avec la ville sur une amélioration des clôtures qui réduira le risque de blessures pour les citoyens qui traversent des zones désignées comme étant des passages à niveau autorisés.

Concernant les Semiahmoo, nous travaillons régulièrement avec eux dans le but d'améliorer les conditions de sécurité.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Espérons que, dans le cadre des questions et des réponses, vous aurez l'occasion d'aborder certains des autres éléments clés qui sont liés à la question de la sécurité ferroviaire et de la fatigue.

Je voudrais que nous passions aux autres représentants de BNSF Railway. Qui voudrait prendre la parole au nom du groupe qui est là?

**M. Johan Hellman (directeur exécutif, Affaires gouvernementales, BNSF Railway Company):** Merci, madame la présidente.

Nous nous excusons des problèmes imprévus que nous avons eus relativement au voyage, mais nous vous remercions — et surtout le personnel — du travail que vous avez fait pour communiquer avec nous par vidéoconférence et nous permettre de participer de cette manière. Nous sommes heureux de répondre à toute question, outre les commentaires que vous avez entendus de la part d'Orest, et nous serons certainement heureux de rencontrer les gens, individuellement ou en groupe, lorsque vous effectuerez ce travail important dans l'avenir. Nous serons heureux de répondre à toute question aujourd'hui ou à tout moment dans l'avenir.

**La présidente:** C'est fantastique. Merci beaucoup.

Je m'adresse aux représentants de la Ville de Surrey: voudriez-vous ajouter des commentaires avant que nous ne commençons la période de questions et de réponses?

**M. Len Garis (chef des pompiers, Service des incendies de Surrey, Ville de Surrey):** Oui, nous le voudrions certainement. Merci beaucoup.

Simplement pour me présenter de nouveau: Je suis Len Garis, chef des pompiers, mais j'ai également été nommé planificateur d'urgence

de la ville au titre de l'Emergency Program Act de la province de la Colombie-Britannique. Ainsi, il y a deux éléments de contacts qui sont assez importants pour nous.

Lorsque je décris Crescent Beach comme une collectivité côtière de Surrey, il est important de savoir que sa superficie est d'environ 142 acres, qu'elle compte environ 403 propriétés et qu'environ 1 250 personnes y vivent en permanence. Ces chiffres augmentent durant l'été; comme je l'ai dit, cette collectivité est une station balnéaire.

Je voudrais souligner que Crescent Beach compte deux accès routiers à partir de la plage, qui croisent la ligne ferroviaire à des passages à niveau. La voie principale longe la rue Beecher et le chemin Crescent. Comme je l'ai souligné, une carte figure dans mon document de présentation. La voie secondaire est l'avenue McBride.

En raison de leur proximité — une distance d'environ 500 mètres les sépare —, les deux points d'accès ont tendance à être bloqués par les trains qui passent. Encore une fois, la carte vous l'indiquera. Elle montre deux points d'accès proposés en tant que sorties d'urgence lors de nos conversations avec les responsables de BNSF et de la Ville.

D'un point de vue géographique, Crescent Beach est bordée par une portion d'environ 4,5 kilomètres de voie ferrée qui s'étend entre la côte de la baie Boundary et la baie Mud.

Pendant un certain temps, les résidents de Crescent Beach ont demandé que la ligne ferroviaire soit déplacée afin qu'elle soit éloignée de la côte; ils se disaient préoccupés par les marchandises dangereuses qui étaient transportées trop près de la collectivité et par l'inconvénient d'avoir de 8 à 10 blocages par jour, lesquels durent entre 6 et 10 minutes.

En décembre 2007, une défaillance mécanique a forcé BNSF à appliquer son frein d'urgence à Crescent Beach; en conséquence, tous les accès routiers ont été bloqués pendant environ deux heures.

Après cet incident, la Crescent Beach Property Owners Association a abordé le maire et le conseil afin de leur demander de prendre immédiatement des mesures pour empêcher que la collectivité soit isolée ou bloquée par ce train. Afin d'aider à dissiper cette préoccupation relative à l'accès, le Service d'incendie, la GRC et le service d'ambulance de Surrey ont travaillé avec BNSF à la création d'un document appelé le « protocole relatif aux trains en arrêt », et je crois savoir que vous allez le recevoir sous peu.

Grâce à ce protocole, si le fournisseur de services d'urgence reçoit une demande de services d'urgence de la part du public, il avise la compagnie de chemin de fer respective d'arrêter le train ou de reporter son passage. Le « protocole relatif aux trains en arrêt » prévoit également un processus à suivre en cas de blocage par un train en panne à un passage à niveau critique, comme ceux de la collectivité de Crescent Beach.

En octobre 2010, la Ville a retenu les services d'un expert-conseil en génie indépendant pour qu'il examine la question des voies d'accès d'urgence dans la collectivité de Crescent Beach, s'il advenait que les deux points d'accès soient de nouveau bloqués par le train. Dans le cadre de cette étude, un certain nombre d'options ont été envisagées, mais, au bout du compte, on a cru qu'elles seraient trop complexes et coûteuses.

En novembre 2012, peu après que le « protocole relatif aux trains en arrêt » a été mis en œuvre, une autre panne de train de BNSF a eu lieu, laquelle a bloqué l'accès à Crescent Beach. Durant cet incident, ni le « protocole relatif aux trains en arrêt » ni le règlement de Transports Canada applicable à tout train arrêté bloquant la route pendant plus de cinq minutes n'a été respecté pour assurer la circulation sans encombre des véhicules. Cet incident a entraîné l'isolement complet de la collectivité pendant 30 minutes. Une enquête menée plus tard par le coordonnateur de train de BNSF a révélé qu'il y avait eu rupture des communications.

À la suite du deuxième incident, le maire et le conseil, les responsables du programme d'urgence et la GRC de Surrey ont eu l'impression de perdre de la crédibilité aux yeux des résidents quant à leur capacité de régler ce problème de sécurité critique. Nous avons mis en place des protocoles pour tenter d'atténuer ce problème.

Au cours des années qui ont suivi, les deux routes d'accès à Crescent Beach ont été bloquées par un train de BNSF à un certain nombre d'occasions. Le 26 juin 2014, il y a eu une défaillance et un blocage pendant 45 minutes. Le 2 août suivant, à 9 h 35, une défaillance mécanique a fait en sorte qu'un train de BNSF a bloqué l'accès à la rue Beecher pendant plus de 10 minutes, et l'accès à l'avenue McBride, pendant trois heures. Le 5 janvier 2015, une coulée de boue au poteau milliaire 125.7, situé à un mille au sud de l'avenue McBride, a entraîné le blocage par un train de BNSF des deux points d'accès pendant trois heures et quatre minutes. Le 18 février 2016, un arbre tombé en travers de la voie ferrée au sud de l'avenue McBride a entraîné le blocage par un train de BNSF — encore une fois — des points d'accès pour une période de une heure et 39 minutes.

• (1550)

À la suite de l'incident du 5 janvier, une lettre de plainte a été envoyée à Transports Canada, qui a répondu que les données probantes étaient insuffisantes pour appuyer la plainte ou pour y donner suite.

Afin d'atténuer ce problème, la Ville de Surrey a installé des caméras en circuit fermé ainsi qu'un système de surveillance électronique, d'abord au passage à niveau du chemin Crescent et de la rue Beecher, puis à celui de la rue McBride. Le but était de recueillir des données probantes visuelles horodatées afin de pouvoir fournir à Transports Canada des documents et des preuves ainsi que d'empêcher toutes les situations d'urgence qui se produisaient dans la collectivité dont nous avons connaissance en temps réel.

Les caméras en circuit fermé surveillent et enregistrent toute la circulation ferroviaire contrevenant au règlement d'exploitation ferroviaire, et plus particulièrement à l'alinéa 103d), qui est ainsi libellé:

lorsque des véhicules routiers ou des piétons attendent pour franchir un passage à niveau public, aucune partie d'un mouvement à l'arrêt ne peut occuper pendant plus de cinq minutes une partie quelconque d'un passage à niveau public.

À la suite de l'installation des caméras en circuit fermé, l'incident du 18 février a été enregistré et fait actuellement l'objet d'une enquête.

Il importe de souligner que, du 1<sup>er</sup> avril 2011 au 31 mars 2016, 228 appels concernant des services d'urgence ont été enregistrés dans cette collectivité et que, au cours des dernières années, nous avons observé plusieurs incidents où un protocole relatif aux trains en arrêt aurait dû être appliqué, mais ne l'a pas été.

De plus, à ces occasions, il semble que BNSF contrevenait au règlement d'exploitation ferroviaire de Transports Canada. Toutefois, la Ville n'a reçu aucune indication du ministère selon laquelle des

sanctions ou des conséquences auraient été appliquées dans le but d'atténuer ce problème et de tenter d'encourager l'entreprise à respecter les règles qui sont en place.

Du point de vue de la Ville de Surrey, BNSF et Transports Canada n'ont pas reconnu la gravité du fait que la collectivité de Crescent Beach se retrouve complètement isolée lorsqu'un train de BNSF bloque ces deux accès routiers.

Cette situation pose un risque élevé pour la vie des gens, si des services d'urgence étaient requis dans la collectivité de Crescent Beach.

Voilà ma déclaration. Merci.

• (1555)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Garis. Elle était très importante, et je suis heureuse que vous ayez soulevé tous ces éléments.

Nous avons également une copie de l'étude de la sécurité ferroviaire qui a été effectuée par la Ville de Surrey, laquelle répète certainement certaines des préoccupations très graves de la collectivité.

Nous allons maintenant nous tourner vers le Comité pour les questions. Comme la période prévue pour chaque groupe est courte, nous allons tenter de permettre à quatre députés de poser des questions pendant six minutes chacun.

Nous allons commencer par Mme Watts.

**Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC):** Je vous remercie tous de votre présence afin d'étudier cette question et de voir comment nous pouvons aller de l'avant.

Il y a un certain nombre de questions que nous nous posons tous. Comme j'ai déjà été mairesse pendant près de 10 ans, je connais bien les problèmes auxquels la collectivité fait face, de même que les blocages qui ont empêché les véhicules d'urgence d'accéder à la collectivité à de nombreuses occasions.

Il s'agit en partie d'adopter un point de vue pour examiner ce problème et de voir ce que nous pouvons faire dans cette situation, car il pourrait y avoir d'autres endroits au pays qui sont dans une situation semblable.

Ma première question s'adresserait aux représentants de BNSF, à quiconque voudrait y répondre. Compte tenu de ce que nous venons tout juste d'entendre de la part du chef des pompiers et des préoccupations qui ont été soulevées — il s'agit de préoccupations constantes dans la collectivité —, comment vous attaquez-vous à ce problème? Il est très important que les véhicules d'urgence aient accès à la collectivité lorsqu'ils doivent s'y rendre. Comme je l'ai dit, ce problème est continu. Que devons-nous faire?

**M. Orest Dachniwsky:** Je vais commencer, puis je vais demander à un de nos représentants des opérations d'aborder le protocole qui est en place.

Pour que ça soit clair: si nous regardons les dossiers, il y a eu sept arrêts de train au cours des neuf dernières années. Lorsque cette situation se produit, il s'agit clairement d'une grave préoccupation pour la collectivité et pour nous, et c'est pourquoi nous avons mis en place des protocoles pour régler le problème.

Je ne sais pas si un de nos représentants des opérations voudrait répondre en décrivant avec exactitude la nature des protocoles.

**Mme Dianne L. Watts:** Je veux intervenir à ce sujet. Vous avez dit sept en neuf ans, mais notre chef des pompiers n'en a mentionné que six, je pense, au cours d'une courte période.

**M. Orest Dachniwsky:** Il faut que nous comparions nos dossiers.

**Mme Dianne L. Watts:** Cela m'amène à une question. Lorsque vous effectuez une évaluation... BNSF se charge-t-elle de ses propres évaluations? Ensuite, que faites-vous des résultats, qu'il s'agisse d'une évaluation des risques ou de quoi que ce soit? À qui présentez-vous le rapport, ou le conservez-vous à l'interne? Comment est-ce que cela fonctionne pour vous?

Je sais que vous venez des États-Unis — du Texas — et que les règles de ce pays sont différentes de celles du Canada. Comment conciliez-vous ces différences?

**M. Orest Dachniwsky:** Je vais laisser nos représentants des opérations répondre.

**M. Johan Hellman:** Sans trop entrer dans le détail de tout événement en particulier, je commencerais tout simplement par dire que nous prenons ces problèmes très au sérieux. Comme l'a mentionné Orest, ils sont relativement peu fréquents, et ils se produisent principalement à la suite d'un événement imprévisible, comme un arbre qui tombe en travers des voies ferrées ou une défaillance mécanique. Toutefois, nous reconnaissons et apprécions les préoccupations des résidents du secteur.

De fait, l'an dernier, les responsables de BNSF ont rencontré ceux de la Ville de Surrey, et ils ont offert trois solutions potentielles visant à assurer la continuité du service d'urgence en cas de blocage des passages à niveau. Ces solutions allaient du saut-de-mouton, qui est probablement la plus compliquée ainsi que la plus dispendieuse... Nous pourrions peut-être aménager un passage ferroviaire inférieur à cet endroit en particulier. Nous pourrions peut-être poster des services d'urgence des deux côtés de la voie, ou nous pourrions procéder à un genre de consolidation des talus, ce que nous ferions également de façon proactive.

Lorsque nous discutons de problèmes comme ceux-là, il faut en réalité que nous examinions la nature du problème que nous tentons de régler, puis que nous tentions d'adapter la solution à ce problème. Par exemple, lorsque les gens voient un secteur comme celui-là, ils se disent qu'un saut-de-mouton est la mesure évidente à prendre. Ce n'est peut-être pas nécessairement le cas. Un saut-de-mouton moyen peut coûter 35 millions de dollars ou plus. Peut-être que nous pourrions aménager une passerelle pour piétons au-dessus de cet endroit, qui permettrait à un véhicule d'urgence de traverser en situation d'urgence.

Nous pouvons décrire certains des protocoles de façon un peu plus précise, mais, en ce qui concerne les situations problématiques générales comme celles-ci, il s'agit d'un point précis. On tient une conversation continue à ce sujet. Je pense que nous devons trouver des moyens qui nous permettraient, en tant qu'industrie privée, en tant qu'administration locale et en tant que gouvernement fédéral, de tenter de régler certains de ces problèmes et d'aller de l'avant à cet égard.

• (1600)

**Mme Dianne L. Watts:** Étudions la situation depuis une hauteur de 30 000 pieds. Le problème — et nous allons l'aborder au sens large, car je suis certaine que d'autres collectivités y font face également — est le blocage de l'accès aux collectivités du fait que les véhicules d'urgence ne peuvent pas se rendre dans ce secteur. Voilà le premier problème.

Le deuxième est lié à la consolidation des talus et aux conditions météorologiques changeantes ainsi qu'au nombre de coulées de boue qui ont eu lieu.

Au moment où vous traversez la frontière, vous entrez dans le territoire de la bande indienne de Semiahmoo, mais vous êtes également dans une plaine inondable. Encore une fois, je suis certaine que cette situation ne se produit pas seulement de ce côté du pays. Les changements météorologiques ont une incidence sur les plaines inondables. Il y a des coulées de boue et une déstabilisation des talus. Comment peut-on régler ce problème?

**La présidente:** Il s'agit d'une question très complexe. Vous avez environ 20 secondes, alors pourriez-vous trouver une façon d'y répondre le plus directement possible, puis vous pourriez peut-être ajouter des détails à ce sujet dans le cadre de la réponse à une autre question posée par un autre intervenant.

**M. Johan Hellman:** Nous essayons de nous y attaquer de façon proactive. Nous avons des géotechniciens qui se concentrent là-dessus. Nous disposons également d'un service météorologique 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, qui nous fournit de l'information au sujet des événements météorologiques extrêmes qui pourraient approcher.

Je peux vous dire que nous avons dépensé 35 millions de dollars dans ce domaine au cours des trois dernières années, y compris dans certains efforts de consolidation, pas plus tard que le mois dernier, quand nous avons déposé plus de 15 charges d'enrochement dans le but de renforcer proactivement l'assiette des rails contre tout événement ultérieur. Nous inspectons constamment le secteur. Nous inspectons la ligne principale quotidiennement, et nous travaillons proactivement à sa stabilisation.

Je serais heureux d'aborder d'autres questions liées à l'érosion, peut-être plus tard dans le programme.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Hellman.

Le prochain intervenant est M. Hardie; vous avez la parole pour six minutes.

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** Évidemment, les gens de South Surrey—White Rock ont dans l'idée de faire déplacer la voie ferrée. Ceux à qui j'ai parlé dans la collectivité sont favorables à cette mesure, mais je ne sens pas beaucoup d'enthousiasme de la part de BNSF à ce sujet.

Ce genre de projet ne vous est pas étranger. Vous l'avez fait à Sioux Falls, à Fort Worth et à Denver. Pourquoi pas à South Surrey—White Rock?

**M. Orest Dachniwsky:** C'est une question complexe. Vous me demandez pourquoi? Il s'agit d'une option que nous sommes disposés à envisager. C'est une possibilité que nous sommes disposés à étudier.

Je pense que les circonstances que vous avez mentionnées sont extrêmement différentes. Elles n'ont pas la même nature du point de vue de la distance que nous aurions à parcourir ou du territoire que nous aurions à traverser. Ce projet coûterait très, très cher.

**M. Ken Hardie:** Je comprends. Vous avez construit la ligne ferroviaire initiale le long de la zone intertidale en raison des passages à niveau, en tentant de traverser l'intérieur des terres. Par ordre d'importance, de quel genre de sommes d'argent serait-il question si, en fait, il s'agissait plutôt simplement d'une ligne droite s'étendant de là jusqu'à Brownsville, où le vieux pont ferroviaire est situé?

**M. Orest Dachniwsky:** Je n'ai pas cette information. Johan, ou quelqu'un de Seattle, le savez-vous?

**M. Johan Hellman:** Nous pourrions seulement deviner à combien s'élèverait le coût. Je pense qu'on peut estimer sans crainte de se tromper que le projet coûterait des centaines de millions — voire des milliards — de dollars.

Il faut reconnaître qu'il est question d'une infrastructure commerciale majeure. Il n'est pas plus facile de déplacer un chemin de fer que de déplacer un port de mer ou un aéroport, ou bien une route majeure. On doit s'occuper de tous les problèmes supplémentaires qu'on pourrait rencontrer au moment où on déplacera le chemin de fer, plus particulièrement dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique. Il y a beaucoup de terres agricoles. On aménage beaucoup de secteurs résidentiels.

**M. Ken Hardie:** Je suis au courant. Nous allons vous arrêter ici afin de pouvoir poser quelques questions de plus. Je suis désolé.

Le long de votre corridor actuel, avez-vous eu à réduire la vitesse en raison de conditions plus difficiles, tout particulièrement des conditions climatiques?

**M. Orest Dachniwsky:** Nous déterminons les limites de vitesse en fonction des conditions du moment, et ces dernières changent de temps à temps. S'il faut réaliser des travaux d'entretien à un moment précis, nous réduirons la vitesse afin que le travail soit fait. Parlez-vous d'une réduction générale des limites de vitesse? Est-ce ce dont vous parlez?

•(1605)

**M. Ken Hardie:** Oui. Au fil du temps, avez-vous eu à réduire progressivement la vitesse des trains le long du corridor?

**M. Orest Dachniwsky:** Nos responsables des opérations pourraient probablement vous le dire. Je ne le sais pas.

**M. Johan Hellman:** Je ne crois pas que nous ayons beaucoup réduit les limites de vitesse, mais je peux vous dire que, dans cette région, elles sont en moyenne de 15 à 35 milles à l'heure. Je crois que ce sont des vitesses habituelles bon an, mal an.

**M. Courtney Wallace (directeur régional, Affaires publiques, BNSF Railway Company):** Il ne faut pas oublier que, peu importe la vitesse en voie ou la limite de vitesse établie, cela ne signifie pas nécessairement que les trains vont à cette vitesse. La vitesse des trains peut varier. Une limite de vitesse peut être établie à 35 milles à l'heure, mais cela ne signifie pas qu'un train de marchandises ira à cette vitesse.

**M. Ken Hardie:** Il n'irait pas plus vite, mais il se déplacerait probablement moins vite, n'est-ce pas?

**M. Courtney Wallace:** C'est exact. Les trains vont souvent moins vite.

**M. Ken Hardie:** Y a-t-il une règle selon laquelle un passage ne peut pas être bloqué pendant plus de cinq minutes? Quel genre d'équipes avez-vous mis en place pour réussir à faire freiner efficacement le train à ce moment-là de façon à permettre aux véhicules d'urgence de passer?

**M. Johan Hellman:** Je crois que notre directeur général, Jared Wootton, est probablement le mieux placé pour vous répondre.

**M. Jared Wootton (directeur général, Opérations, BNSF Railway Company):** Les événements dont nous avons discuté et qui ont été mentionnés ici, aujourd'hui, sont habituellement des anomalies associées à des défaillances de type mécanique et/ou des interruptions de service qui en découlent.

Il n'y a pas des employés affectés à chaque passage sur l'ensemble du réseau de chemins de fer. Nous avons des équipes en fourgonnettes et d'autres ressources qui permettent de faciliter un

déploiement immédiat en cas d'interruption de service, de façon à pouvoir rouvrir la voie le plus rapidement possible.

**M. Ken Hardie:** Vous avez adhéré au protocole relatif aux trains en arrêt. Est-ce exact? Avez-vous participé au processus de création et d'approbation du protocole?

**M. Jared Wootton:** Je n'ai pas participé à la création ni à l'approbation du protocole, mais nous l'appuyons sans réserve, oui.

**M. Ken Hardie:** La compagnie de chemin de fer n'est pas signataire du protocole?

**M. Jared Wootton:** La compagnie est signataire du protocole, oui, mais ce n'était pas moi précisément, désolé.

**M. Ken Hardie:** Oh, non. Je comprends.

Dans ce cas-là, ma question est la suivante: si vous êtes signataire, pourquoi y a-t-il tous ces problèmes de non-conformité dont nous ont parlé nos collègues du service des incendies?

**M. Jared Wootton:** J'ai été témoin d'un seul cas de non-respect du protocole relatif aux trains en arrêt. Nous avons fait un suivi auprès des personnes en cause dans cette situation exceptionnelle. Depuis, il n'y a pas eu d'autres problèmes, et, à ma connaissance, il n'y a eu qu'une situation où le protocole n'a pas été suivi en ce qui a trait aux notifications.

**M. Ken Hardie:** Monsieur Garis, voyez-vous les choses de la même manière?

**M. Len Garis:** Ce n'est pas exact. D'après les données dont nous disposons, depuis 2010, le protocole relatif aux trains en arrêt n'a pas été respecté, dans le cadre de six événements survenus à un passage à niveau qui respectaient le seuil établi.

Comme je vous l'ai dit précédemment, Transports Canada mène actuellement une enquête relativement à l'événement le plus récent. On nous a dit que nos données probantes n'étaient pas suffisantes, une lacune que nous avons maintenant comblée. Nous avons des éléments de preuve de nature photographique et des enregistrements vidéo, et Transports Canada mène actuellement une enquête relativement à cet incident.

**La présidente:** Le temps est écoulé.

La prochaine intervenante est Mme Duncan.

**Mme Linda Duncan (Edmonton Strathcona, NPD):** Je suis particulièrement heureuse d'avoir pu écouter les chefs des pompiers. J'avais aussi recommandé les chefs des pompiers de ma localité — et je sais que les chefs de partout au pays communiquent régulièrement ensemble —, alors je suis ravie de vous entendre.

La situation est encore plus préoccupante dans ma ville, qui compte un million d'habitants, puisque ma circonscription d'Edmonton—Strathcona est devenue pour ainsi dire un parc de stationnement de wagons-citernes. Mon maire est obligé de consacrer les deux tiers de ses projets d'infrastructure à la gestion de la congestion causée par les manoeuvres des wagons.

Ma question pour la compagnie de chemin de fer — même si Mme Bennett connaît peut-être la réponse — est la suivante: qui détermine l'endroit où les manoeuvres ont lieu?

Près de mon chalet, des wagons contenant des marchandises dangereuses sont déplacés de jour comme de nuit. Il y en a jusqu'à un gros pont à chevalets. Cela signifie qu'ils bloquent non seulement l'entrée de notre collectivité, mais la sortie.

Si deux trains arrivent de deux directions différentes, qui détermine l'endroit où les manoeuvres ont lieu?



**Mme Mary-Jane Bennett:** Pour ce qui est de savoir où les manoeuvres ont lieu, je vais m'en remettre à ce que BNSF doit faire dans le cadre de ses opérations, mais je peux vous dire qu'il y a des lois liées à la proximité et que l'Office des transports du Canada traite toutes les plaintes liées au bruit ou à la vibration découlant des manoeuvres comme il l'a fait dans le passé. Cependant, pour ce qui est de savoir où elles ont lieu, ce sont les compagnies de chemin de fer qui le déterminent.

• (1610)

**Mme Linda Duncan:** Monsieur Dachniwsky, avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Orest Dachniwsky:** Je suis d'accord. C'est au niveau opérationnel qu'on détermine où mettre les différents trains et qu'on tient compte de tous les paramètres, comme l'endroit d'où les trains viennent, là où il y a de la place pour les trains et ainsi de suite.

**Mme Linda Duncan:** Ce sont donc les compagnies de chemin de fer qui prennent ces décisions. Nous devrions peut-être nous pencher là-dessus. Je dois vous dire que je suis désolée, mais les problèmes soulevés par des résidents de mon village depuis 50 ans n'ont jamais été réglés.

J'ai une question destinée à Mme Bennett. Merci beaucoup de votre témoignage aujourd'hui. Je me demande si vous et les chefs pouvez nous parler des premiers répondants. Nous avons accueilli les chefs des pompiers de partout au pays sur la Colline il y a quelques semaines, et j'ai remarqué qu'une de leurs demandes concernait le maintien du financement pour la formation des premiers répondants. Je me demande si l'un d'entre vous aimerait ajouter quelque chose à ce sujet et aussi au sujet des problèmes auxquels les premiers répondants sont confrontés lorsqu'ils arrivent les premiers sur les lieux.

Nous avons entendu ce que le CN et le CP avaient à dire à ce sujet. Ces compagnies ont dit qu'elles ont commencé à transporter une partie de l'équipement sur les trains, et je me demande si les chemins de fer sur court tronçon le font aussi.

**Mme Mary-Jane Bennett:** Avant de commencer, je veux revenir sur ce qui se produit dans votre collectivité et les manoeuvres qui ont lieu là-bas et aussi répondre à la question posée par M. Hardie au sujet du déplacement des rails et des coûts connexes.

Il faut que le Comité comprenne bien que, au titre de la Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer, les coûts ne sont pas totalement assumés par le gouvernement fédéral, ni les municipalités, ni les autres intervenants qu'on réussit à réunir afin de payer pour ces travaux. En effet, si on fournit à la compagnie de chemin de fer un gain d'efficacité, on a le droit de récupérer ce gain sur une période de 20 ans. Par conséquent, si, grâce au déplacement d'une ligne, nous donnons à BNSF un meilleur accès aux quais de Fraser Surrey, ce temps de déplacement et l'avantage obtenu est récupérable sur une période de 20 ans.

Il s'agit d'importantes économies, et, de plus, il y a d'autres considérations liées au déplacement de rails qui font en sorte que... De tous les énoncés de politique liés à des lois que j'ai lus — dans mon rôle d'avocat —, j'ai déterminé que la Loi sur les déplacements des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer est l'un des outils les plus importants auxquels les collectivités, les provinces et le gouvernement ont accès.

**Mme Linda Duncan:** Nous allons passer à un chef des pompiers.

**M. Len Garis:** En ce qui concerne la Ville de Surrey, je peux vous en parler directement. Je vais commencer par répondre à la question. Le personnel des services des incendies de la Ville de Surrey est

assez formé et équipé pour intervenir dans le cadre des situations d'urgence liées à des matières dangereuses — peu importe les moyens de transport —, et je suis heureux de souligner que la ville a très bien soutenu ses services des incendies.

Cependant, je ne peux pas parler de la situation dans le reste de la province. Un des défis, c'est que les chemins de fer passent par beaucoup de petites collectivités, et les premiers répondants sont souvent des volontaires. En fait, 80 % des services des incendies du Canada sont formés de pompiers volontaires, ce qui rend l'accès et la formation difficiles. Malgré tout, je peux dire que, de façon générale, le personnel des services d'incendie dans ces régions est bien formé et amplement outillé pour intervenir en tant que premier répondant. Soyez-en assurés. De plus, je peux aussi dire que nos interactions avec les compagnies de chemin de fer, par l'intermédiaire d'un consortium appelé TransCAER — dont BNSF fait partie je crois — a été très positif en ce qui concerne la formation et la préparation liées à ces types d'urgences.

**La présidente:** Monsieur Badawey, vous avez six minutes.

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** J'ai seulement quelques questions pour BNSF relativement à des questions qui ont déjà été posées. J'aimerais approfondir un peu certaines choses.

Vous avez mentionné le protocole relatif aux trains en arrêt et parlé de questions connexes. J'admets ne pas connaître parfaitement ce domaine, mais je connais assez bien la notion de redondance en matière de protocoles, surtout pour ce qui est des routes d'accès d'urgence.

Ma première question est donc la suivante. N'y a-t-il pas de redondance au sein de l'infrastructure bâtie dans la région, et par le fait même, prévue dans un plan de préparation aux urgences?

• (1615)

**M. Len Garis:** Il y en a certainement. Il y a des options disponibles pour ce type de blocage. Nous avons accès à un soutien aérien — par l'intermédiaire de la GRC et du BC Ambulance Service — dans le cadre d'urgences plus graves, ce qui nous donne une option de contournement.

Ces types de stratégies et de mises en oeuvre — et, donc, le protocole relatif aux trains en arrêt — font en fait intervenir la GRC et le BC Ambulance Service. Ces types d'urgences peuvent être gérés d'autres façons. L'autre aspect concerne la sécurité-incendie et exigerait probablement la participation de la Ville de Vancouver, qui enverrait certains de ses bateaux-pompes. Tout retard serait incroyablement problématique dans ce type d'événement. Par conséquent, nous avons les mains liées en quelque sorte.

L'autre option consisterait à construire une caserne de pompiers de l'autre côté de la voie ferrée. Cette solution n'est probablement pas possible d'un point de vue financier et vu le ratio de citoyens qu'il faut servir. Encore une fois, nous réfléchissons au protocole relatif aux trains en arrêt, qui nous permet de demander au transporteur de fractionner le train ou de séparer les wagons lorsque le train est arrêté. Pour l'instant, l'important, pour nous, c'est que la compagnie de chemin de fer suive simplement le protocole lorsqu'il le faut. Selon moi, il s'agit d'une excellente occasion, entre temps, de voir la procédure à l'oeuvre.

**M. Vance Badawey:** Ma prochaine question est destinée à BNSF et concerne le cycle de vie et le coût de remplacement des biens, notamment les voies ferrées elles-mêmes. N'aurait-on pas l'occasion — surtout sur une période de 20 ans — de récupérer les gains, comme l'a mentionné Mme Bennett précédemment? N'aurait-on pas l'occasion, à l'avenir — même si ça ne se fera pas du jour au lendemain —, d'utiliser une bonne partie des réserves de capitaux que vous accumulez pour remplacer vos voies en réaffectant ces investissements pour construire une voie à un nouvel endroit? De la sorte, non seulement vous utiliseriez les mêmes fonds que vous auriez utilisés pour remplacer les voies actuelles au bout de leur cycle de vie, mais vous créeriez aussi une nouvelle voie, avec les mêmes fonds et tout en permettant d'éventuels gains d'efficacité dans le système, qui serait par le fait même renouvelé.

**M. Orest Dachniwsky:** Cette question est très complexe. Pour commencer, selon moi, on ne fait que supposer qu'une voie à un autre endroit sera plus efficiente. Nous n'avons pas vu de plans précis ni obtenu de renseignements détaillés quant à la façon dont tout cela fonctionnera, alors il n'est pas tout à fait évident que nous bénéficierions de ces gains d'efficacité.

Ensuite, comme Johan et moi l'avons mentionné, nous avons dépensé 37 millions de dollars au cours des trois dernières années sur ces voies. Nous avons donc déjà dépensé beaucoup d'argent. Ces coûts s'ajouteraient de l'autre côté de l'équation en ce qui concerne la récupération des investissements. Sans chiffres exacts ni plans de génie précis, on pourrait très bien ne rien en retirer. Il faudrait pouvoir examiner les renseignements détaillés afin de répondre à la question. Selon moi, il n'y aurait probablement aucun gain.

**M. Vance Badawey:** Vous parlez des investissements actuels sur la voie actuelle?

**M. Orest Dachniwsky:** Oui.

**M. Vance Badawey:** Pour revenir à ma question précédente, en ce qui a trait à cette même voie ferrée, au bout du compte, elle est assortie d'un cycle de vie. Un jour ou l'autre, il faudra la remplacer, même si on le fait une pièce à la fois. Serait-il possible de procéder ainsi, mais de choisir un nouveau tracé plutôt que de la remplacer au même endroit tout en utilisant les mêmes fonds?

**M. Orest Dachniwsky:** Encore une fois, je ne suis pas expert en ingénierie, mais ce n'est pas un jeu à somme nulle où l'on peut tout simplement prendre un tronçon de rail et le déplacer. Lorsqu'on procède au resurfacement d'une voie, on dame le ballast et on fait d'autres choses de cette nature. C'est un processus plus complexe: on ne peut pas simplement décider de mettre l'argent à l'emplacement B plutôt qu'à l'emplacement A en espérant obtenir le même résultat.

**M. Vance Badawey:** En fait, c'est le cas, parce que, à part l'achat des terres, il y a le ballast à remplacer, vous enlevez et remplacez les traverses et la voie, vous solidifiez bien le tout, puis vous passez au tronçon suivant.

Par conséquent, c'est effectivement aussi facile que cela, à part l'acquisition des terres.

● (1620)

**M. Orest Dachniwsky:** Sauf qu'il faut exercer ses activités quelque part. À un endroit, les deux lignes doivent se chevaucher et se croiser, et il y aura donc nécessairement une perte, si je peux m'exprimer ainsi, et on ne pourra pas récupérer les fonds injectés.

Je ne suis pas en désaccord avec vous sur le plan de la faisabilité. Ce que je dis, c'est qu'il faut réaliser des études et une évaluation pour déterminer si les hypothèses sont correctes. Je ne sais tout simplement pas si elles le sont ou non.

**M. Vance Badawey:** C'est quelque chose qu'ils pourront aussi prendre en considération, soit de savoir si la voie initiale peut devenir une voie redondante.

**M. Orest Dachniwsky:** C'est vrai, oui.

**La présidente:** Il nous reste huit minutes, et je suggère que nous en donnions quatre à M. Hardie, et quatre à Mme Watts pour conclure la série actuelle de questions.

**M. Ken Hardie:** Nous reconnaissons que, lorsqu'on construit un chemin de fer, des choses se produisent ensuite autour, des gens déménagent, etc. C'est souvent le cas autour des éléments d'infrastructure, c'est évident, mais je suis préoccupé par le corridor que vous empruntez le long de la côte. Les résidents de l'endroit m'ont envoyé beaucoup de photos d'éboulements, de glissements de terrain et d'arbres abattus; l'impression générale, c'est que, compte tenu des changements climatiques et de beaucoup d'autres facteurs, le rivage est de moins en moins stable.

Pouvez-vous me dire à combien de glissements de terrain vous causant des retards vous avez été confronté au cours, disons, des cinq dernières années? Tenez-vous un registre de ces situations?

**M. Orest Dachniwsky:** Oui, nous tenons des registres, mais je n'ai pas cette information avec moi.

L'avez-vous à Seattle?

**M. Johan Hellman:** Non, nous n'avons pas cette information. Nous pouvons essayer de la trouver, puis de vous la fournir.

**M. Ken Hardie:** Très bien.

Len, avez-vous des renseignements sur le nombre d'incidents liés au climat qui ont pu avoir un impact sur les opérations dans ce secteur?

Pendant qu'il effectue des recherches à ce sujet, est-ce que BNSF ou son prédécesseur, le Great Northern Railway — je me rappelle bien Rocky, le fameux bouc du Nord, dans les publicités télévisées de la société, il y a de ça très longtemps —, ont déjà envisagé sérieusement de déplacer la voie? Vu tout ce que les membres des collectivités là-bas vous ont dit et les préoccupations qu'ils ont soulevées, avez-vous vraiment pris le temps de produire une analyse de rentabilisation sur le déplacement de la voie?

**M. Orest Dachniwsky:** Je n'ai pas accès à ce genre d'information. Je ne sais pas si les gens à Seattle le savent, mais nous sommes prêts à écouter ce qui a été dit.

**M. Ken Hardie:** Il était révélateur, précédemment, que vous ne soyez pas en mesure de me donner une estimation des coûts. Cela me donne à penser que, en fait, vous ne l'avez pas fait.

**M. Orest Dachniwsky:** Comme je l'ai dit, je n'ai pas accès à ce genre d'information. Nous pouvons vérifier pour déterminer si de telles études ont été réalisées, puis vous revenir là-dessus.

**M. Ken Hardie:** Ce serait bien, parce que, au moins, cela montrerait la réceptivité de votre organisation à ce que vous disent les membres des collectivités.

Monsieur Garis, avez-vous des statistiques sur le nombre d'événements dont nous avons parlé?

**M. Len Garis:** Oui, je peux faire un lien avec deux événements: le 5 janvier 2015, le glissement s'est produit à 23 h 30 — ce qui est intéressant —, et le train est arrivé à 1 h 45, pour ensuite s'arrêter pendant trois heures et quatre minutes; l'autre événement a eu lieu le 18 février 2016. Un arbre est tombé sur la voie ferrée au sud de McBride, et le train a été bloqué 1 heure et 39 minutes.

Je peux donc faire un lien avec au moins deux situations où il y a eu un glissement de terrain ou un arbre qui est tombé sur les voies.

**M. Ken Hardie:** Merci, monsieur, et j'ai hâte d'obtenir tous les dossiers que la compagnie de chemin de fer peut fournir sur le nombre d'incidents le long de ce corridor.

**Mme Dianne L. Watts:** À ce sujet — parce que je sais qu'il y a eu des événements de plus petite envergure dont BNSF a été informée et où la compagnie a nettoyé —, j'aimerais qu'on regarde la situation de 30 000 pieds d'altitude. Lorsque le train passe par Blaine, puis Surrey, toute la zone environnante est une plaine inondable. Ensuite, le train monte sur l'estran, puis revient dans la plaine inondable.

Pensons à l'avenir: sachant que ces conditions existent — l'augmentation du niveau de la mer, les régimes climatiques et toutes ces choses — s'est-on demandé quel sera l'impact de tous ces changements sur la voie ferrée? Ou est-ce que vous vous en tenez aux opérations quotidiennes en gérant les choses au fur et à mesure?

•(1625)

**M. Orest Dachniwsky:** Nous examinons la situation à court, moyen et long termes. Comme Johan l'a souligné, nous avons des techniciens géoscientifiques et des météorologistes qui examinent ces enjeux, et nous réagissons. Si on nous dit que des événements climatiques dans la région pourraient avoir un impact sur la structure des voies, nous y allons. Récemment, nous avons déversé 15 wagons d'enrochement pour renforcer la voie dans cette zone précise.

Je crois que vous devez aussi reconnaître le fait que notre voie ferrée passe par cet endroit et que, en tant que transporteur général, nous devons fournir ces services. Nous avons donc cette voie-là. Je crois que M. Hardie a dit très clairement que des gens envisagent des options pour déplacer la voie. Nous sommes prêts à écouter ce qu'ils ont à dire, à discuter avec eux et à faire tout ce qu'il faut, mais nous ne pouvons pas prendre la décision. Il y a beaucoup de choses auxquelles le gouvernement canadien, le gouvernement provincial et les administrations locales doivent participer aussi.

Nous sommes ouverts à la discussion quant aux possibilités qui s'offrent à nous, mais nous sommes une entreprise qui doit transporter du fret et des passagers pour le bien du public et de l'économie, et nous faisons tout notre possible compte tenu de ce à quoi nous avons accès. Actuellement, c'est la seule voie à laquelle nous avons accès.

**Mme Dianne L. Watts:** Oui, et je comprends ce que vous dites, mais cette voie et l'emprise vous appartient.

**M. Orest Dachniwsky:** Oui.

**Mme Dianne L. Watts:** Il reviendrait donc, dans une certaine mesure, à toutes les compagnies de chemin de fer d'examiner l'état de la voie. En effet, je l'ai demandé à d'autres compagnies de chemin de fer aussi.

Il y a eu des glissements de terrain. Les résidents nous envoient des photos chaque fois qu'il y en a un...

**M. Orest Dachniwsky:** Et nous sommes très compréhensifs.

**Mme Dianne L. Watts:** ... d'envergure.

Mis à part le fait de penser à l'avenir et de réfléchir à ces choses, je crois que, si une compagnie de chemin de fer ne fait rien et qu'elle ne fait qu'attendre et observer, elle aura des problèmes un jour ou l'autre. C'est mon opinion. C'est peut-être un dossier sur lequel le Comité devrait se pencher: ce qu'il faut faire relativement à ces conditions. Selon moi, les conditions se détérioreront. La dame qui a été tuée sur la promenade là-bas par le train, l'année dernière...

**M. Orest Dachniwsky:** Le train Amtrak, oui.

**Mme Dianne L. Watts:** Puis il y a deux ou trois ans... Vous savez, on peut parler sans cesse des décès, mais je crois que nous devons adopter un point de vue différent à l'avenir. Comme vous l'avez souligné, je crois, il y a des enjeux à court, moyen et long termes, non? Selon moi, si on ne commence pas à planifier maintenant, nous nous retrouverons au bout du compte avec de gros problèmes.

**M. Orest Dachniwsky:** Je tiens à souligner que nous sommes d'accord avec vous lorsque vous parlez du besoin d'avoir un dialogue permettant à toutes les parties prenantes de bien coexister. Nous avons un devoir et une obligation de transporter du fret. Nous avons aussi un devoir et une obligation d'être une bonne entreprise citoyenne auprès des collectivités environnantes.

Il nous plaît de croire que nous sommes réceptifs. Nous avons formulé certaines suggestions concernant ce qui pourrait être fait à Crescent Beach. Vous avez soulevé un enjeu, mais il y a un nombre de choses limitées que nous pouvons faire parce que nous avons une seule emprise de chemin de fer et essayer d'en obtenir une autre est probablement impossible.

**Mme Dianne L. Watts:** Non, pas vraiment.

**M. Orest Dachniwsky:** Eh bien, c'est impossible si nous tentons de le faire indépendamment.

**Mme Dianne L. Watts:** Nous pouvons aider.

**M. Orest Dachniwsky:** C'est la raison pour laquelle je crois que notre compagnie de chemin de fer...

**Mme Dianne L. Watts:** Ou, plutôt, ils peuvent vous aider. Je ne suis plus là maintenant.

**M. Orest Dachniwsky:** ... apprécierait la conversation et la discussion. Comme je l'ai déjà dit...

**Mme Dianne L. Watts:** C'était pour vous, Jaime.

**M. Orest Dachniwsky:** ... ce serait très, très dispendieux.

J'ai commencé ma déclaration en disant que notre compagnie de chemin de fer est vraiment reconnaissante de l'occasion que lui offre le Comité et en affirmant que nous étions ouverts à la discussion. Nous serons aussi disponibles après l'audience pour poursuivre la discussion. Nous reviendrons à Ottawa, si vous voulez nous recevoir à nouveau, et nous continuerons la discussion.

Ce sont des enjeux importants. Ce ne sont pas des choses que nous prenons à la légère. Le chef des pompiers a mentionné une situation où un de nos employés n'a pas respecté les protocoles. Vous savez, ce n'est pas une excuse et nous assumons la responsabilité, mais nous avons 45 000 employés, et quelqu'un n'a pas fait ce qu'il était censé faire: c'est notre faute, bien sûr, et nous assumons la responsabilité relativement à cette situation. Nous prenons des mesures pour régler le problème et nous continuons d'écouter nos collectivités et essayons d'être réceptifs. Ce n'est pas comme si nous disions non.

Pour ce qui est des enjeux liés à l'accès, nous avons communiqué avec des représentants de Transports Canada pour leur demander de participer et de travailler en collaboration avec nous pour trouver des solutions. La réunion devrait avoir lieu ici au cours des prochaines semaines. Nous tentons d'agir de façon proactive et de travailler en collaboration avec tout le monde.

•(1630)

**La présidente:** Merci beaucoup. C'est apprécié.

Les membres ont mentionné plusieurs autres rapports. Pouvez-vous envoyer au greffier toute autre information qui pourrait être utile au Comité tandis que nous poursuivons nos études sur les compagnies de chemin de fer? Ce serait apprécié.

Merci à vous tous d'avoir participé à cette partie de notre réunion.

Nous allons maintenant passer au prochain groupe de témoins. Merci de l'information que vous avez fournie. Vos renseignements nous seront tous très utiles tandis que nous poursuivons nos travaux.

Nous allons suspendre nos travaux pendant une minute afin de nous préparer pour notre vidéoconférence.

• (1630)

(Pause)

• (1630)

**La présidente:** Nous allons reprendre nos travaux.

Nous accueillons par vidéoconférence, de Montréal, Marc Beaulieu, chef, Transport et Sécurité, et Jacques Fauteux, directeur, Relations gouvernementales et communautaires de VIA Rail Canada Inc.

Nous accueillons aussi par vidéoconférence, de Toronto en Ontario, Greg Percy, président de GO Transit.

Bienvenue à vous tous, et merci d'être là.

Le représentant de VIA Rail veut-il commencer?

• (1635)

**M. Marc Beaulieu (chef, Transport et Sécurité, VIA Rail Canada inc.):** Oui, je le veux, madame la présidente. Merci.

[Français]

Mesdames et messieurs, membres du Comité, bonjour à toutes et à tous.

[Traduction]

Je m'appelle Marc Beaulieu et je suis le chef, Transport et Sécurité, de VIA Rail Canada.

[Français]

Il me fait plaisir de comparaître aujourd'hui en compagnie de notre directeur des relations avec les gouvernements et les collectivités, mon collègue M. Jacques Fauteux.

[Traduction]

Notre président et chef de la direction, M. Yves Desjardins-Siciliano m'a demandé de vous saluer et de vous exprimer ses regrets de ne pas pouvoir vous rencontrer aujourd'hui pour parler du point de vue de VIA Rail sur la sécurité ferroviaire.

Le mandat de VIA Rail est de fournir des services de transport sécuritaires, efficaces, fiables et durables sur le plan de l'environnement qui répondent aux besoins de voyageurs canadiens partout au pays. Plus que tout, la sûreté et la sécurité sont les principales priorités de VIA Rail, et nous tentons toujours de nous améliorer dans ce domaine. Les 2 500 employés de VIA Rail comprennent que la sécurité est un effort d'équipe et que chacun a une responsabilité à cet égard.

[Français]

Tous les gestes posés par tous et chacun au sein de notre entreprise, que ce soit dans nos centres d'entretien, dans nos gares ou à bord de nos trains, sont guidés par cet objectif.

[Traduction]

Nos deux principales priorités dans ce domaine sont d'assurer la sécurité de nos opérations et de sensibiliser le public canadien au sujet de la sécurité et des chemins de fer.

En ce qui concerne nos opérations, nous améliorons constamment notre système de gestion de la sécurité. Le système de VIA Rail fournit un cadre qui permet d'appliquer les politiques en matière de sécurité et de respecter la Loi sur la sécurité ferroviaire et le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire. C'est aussi la référence en ce qui a trait à l'établissement d'objectifs et à la planification et la mesure du rendement en matière de sécurité pour mettre en oeuvre le SGS et améliorer continuellement le rendement. Nous misons sur une solide culture de sécurité.

En 2015, VIA Rail a donné suite aux recommandations découlant de la vérification du SGS de 2014 qu'a effectuée Transports Canada. Nous nous sommes conformés au Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire — qui a été révisé et renouvelé — et avons maintenu et favorisé la forte participation de tous nos employés, et ce, avant les délais établis. De plus, nous avons mené des consultations auprès d'experts externes pour comparer nos principales pratiques en matière de SGS au sein et à l'extérieur de l'industrie, conformément à notre engagement d'aller au-delà de la simple conformité.

Comme vous pouvez le comprendre, j'en suis persuadé, les exigences professionnelles actuellement imposées aux mécaniciens de locomotive sont très importantes: on leur demande un important effort cognitif, beaucoup de mémoire et beaucoup de concentration. La plupart des mécaniciens de locomotive qui travaillent pour nous actuellement ont de nombreuses années d'expérience et une grande connaissance des trains de marchandises et de passagers. Dans notre plan de relève, nous devons assurer davantage la sécurité de nos opérations.

VIA Rail a conçu une approche novatrice pour réduire la charge de travail mentale et les risques d'erreur humaine dans le cadre de ses opérations ferroviaires. Nous avons élaboré un système GPS de suivi et de sécurité des trains, une première au Canada. Le système GPS de suivi aide les mécaniciens de locomotive en leur fournissant des avis sur des changements de limites de vitesse imminents ou des restrictions connexes et des changements imminents des règles applicables ou des repères le long du trajet. Comme vous le savez, VIA Rail exploite principalement des voies ferrées communes, qui appartiennent aux exploitants de sociétés ferroviaires.

[Français]

À titre de référence, VIA Rail est propriétaire de seulement 3 % des voies sur lesquelles nos trains voyagent, soit près de 300 kilomètres entre le Québec et l'Ontario.

[Traduction]

Le fait que nous travaillons principalement dans un environnement commun dans lequel nos trains se déplacent sur des lignes de transport de marchandises est la raison pour laquelle nous avons mis au point un système de sécurité qui peut être à la fois efficace sur notre infrastructure et celle de nos partenaires.

VIA Rail a réalisé avec succès le premier essai en direct sur rail de son système GPS de sécurité ferroviaire afin de valider les capacités de base essentielles du système, son exactitude, la précision des données GPS fournies en temps réel et sa base de données des voies ferrées dans un environnement réel. Il s'agit d'une réalisation importante, et nous poursuivons la mise au point et la mise à l'essai du système.

Je suis aussi très fier du fait que, en 2015, VIA Rail a reçu le prix de la sécurité de l'Association des chemins de fer du Canada pour son système de gestion du risque d'entreprise, qui a été conçu afin de composer de façon proactive avec les risques potentiels pour la sécurité. Le système de gestion des risques d'entreprise a été célébré parce qu'il a permis de cerner et d'évaluer des risques clés, ce qui a permis de mettre au point et d'adopter des mesures proactives pour prévenir d'éventuels incidents et mettre en oeuvre des mesures correctives.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, VIA Rail déploie beaucoup d'efforts pour sensibiliser les Canadiens au sujet de la sécurité près des propriétés ferroviaires et des trains. Depuis de nombreuses années, VIA Rail participe à l'Opération Gareautrain en partenariat avec l'Association des chemins de fer du Canada.

En tant que membre du conseil d'administration...

• (1640)

**La présidente:** Pardonnez-moi, monsieur. Puis-je vous arrêter ici?

**M. Marc Beaulieu:** Bien sûr.

**La présidente:** Les cinq minutes sont tout juste écoulées. Nous essayons de nous assurer qu'il reste suffisamment de temps au Comité pour poser des questions, vu que le temps accordé à chaque groupe de témoins est limité.

**M. Marc Beaulieu:** Très bien.

**La présidente:** Je peux vous accorder une dernière minute. S'il y a quelque chose d'important que vous voulez dire en une minute, allez-y. Sinon, vous pourrez répondre durant la période de questions et réponses.

**M. Marc Beaulieu:** Eh bien, j'aimerais dire avant de conclure que la sécurité est extrêmement importante pour nous.

Je garderai mes autres déclarations pour la période des questions.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Percy, de GO Transit, vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

**M. Greg Percy (président, GO Transit):** Merci.

Je précise d'abord que GO Transit appartient à Metrolinx. Il s'agit d'une agence de la Couronne provinciale. Metrolinx exploite UP Express, la nouvelle liaison ferroviaire dédiée à l'aéroport; GO Transit; et Presto. Mes commentaires incluront également ces autres services.

La sécurité est très importante, et pas seulement pour l'industrie, mais aussi pour les principaux acteurs du secteur, comme VIA Rail Canada, GO Transit et UP Express. Nous avons un engagement envers la sécurité. Cela fait partie de la culture de GO Transit et d'UP Express. Cet engagement sert nos clients, nos employés et entrepreneurs, et aussi les collectivités adjacentes à nos lignes ferroviaires. Nous possédons environ 80 % du réseau que nous exploitons, alors c'est une responsabilité que nous prenons très au sérieux. Nous avons heureusement une fiche de sécurité exceptionnelle depuis le lancement de notre service en 1967, et nous voulons poursuivre sur cette lancée.

Notre engagement envers la sécurité fait partie intégrante de notre charte des passagers, une initiative sans précédent que nous avons lancée il y a six ans. Nous avons établi une série de promesses claires en ce qui concerne la sécurité que nous voulons offrir à nos clients, et nous entendons les maintenir. Avec la sécurité, il n'y a aucun relâchement possible. Il faut réinvestir temps et efforts de manière constante pour que la sécurité demeure une priorité.

Enfin, nous avons un système de gestion de la sécurité en place, comme l'exige Transports Canada. Ce système est actualisé tous les ans, et nous nous assurons de remplir les engagements que cela suppose.

Pour ce qui est de notre contribution communautaire, nous menons des campagnes d'éducation et de sensibilisation. Nous allons dans les écoles. C'est très important. Il est important d'informer les enfants avant qu'ils ne s'aventurent sur les rails. Nous prenons cela très au sérieux. L'an dernier, nous avons mené un projet tout à fait unique — je crois que cela n'avait jamais été fait dans l'industrie. Nous nous sommes associés à ConnexOntario, un autre organisme provincial, et nous avons installé de la signalisation à tous nos passages à niveau, gares et ponts, pour diriger les gens en détresse psychologique vers la ligne d'aide. On nous a appris que cela avait aussi permis de sauver des vies. Nous sommes très fiers de cette initiative, et nous espérons que le reste de l'industrie en fera autant. L'ACTU et le CN nous ont déjà signifié leur intérêt, mais nous aimerions que cela se concrétise à la grandeur du Canada.

Bon nombre de nos projets sont axés sur la sécurité et le service à la clientèle, mais la sécurité passe toujours en premier, que ce soit par nos modes de changement d'équipage ou par la construction de notre équipement. Nous avons été un des premiers services à adopter l'utilisation d'enregistreurs audio-vidéo en cabine. Nous avons entrepris de remplacer notre flotte, et dès que tout aura été remplacé, nous pourrions procéder à la mise en service. Nous prévoyons que la mise en service pourra avoir lieu d'ici la fin de l'année en cours. C'est une étape très importante pour nous, et nous espérons que le reste de l'industrie va nous emboîter le pas.

Nous nous tournons également vers des pratiques d'exploitation internationales, pour voir ce qui se fait de mieux en Amérique du Nord mais aussi ailleurs, et faire un peu d'ingénierie inverse et déterminer ce qui pourrait s'appliquer à nos activités.

En ce qui concerne les marchandises dangereuses, par exemple, nous avons fait certaines recommandations au comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada. Je ne vais pas vous les énumérer. Vous êtes probablement plusieurs à en avoir pris connaissance. Puisque notre organisation possède 80 % du réseau qu'elle exploite, nous avons l'obligation, et c'est une responsabilité assez particulière, de donner accès à nos corridors ferroviaires aux trains transportant des marchandises dangereuses. Nous avons donc eu des discussions préliminaires avec Transports Canada sur la teneur de ces obligations.

Aussi, parce que nous possédons notre réseau d'exploitation, ou à tout le moins 80 % de ce réseau, nous avons demandé à Transports Canada de réglementer notre propre réseau. Le ministère était d'avis que cela débordait de son champ de compétence, alors cette décision a bel et bien été la nôtre... et nous avons renouvelé ce contrat pour deux autres années, invitant Transports Canada à inspecter nos corridors, notre équipage, notre équipement et la servitude réelle. Nous croyons que c'est un pas dans la bonne direction. Pour nous, l'autoréglementation ne suffit pas quand il est question de sécurité. Nous pensons que c'est une bonne politique publique d'assurer des règles de sécurité élevées, et nos pratiques en font foi.

Pour nos propres corridors, nous n'attendons pas qu'on nous rappelle les normes de sécurité minimales liées aux feux clignotants, aux cloches et aux barrières. Nous appliquons en fait les normes de sécurité les plus élevées à tous nos passages à niveau.

Nous intervenons très rapidement si le réseau se désagrège. C'est très important pour nous.

•(1645)

L'industrie acquiesce aux limitations de vitesse. Si des problèmes touchent des rails en particulier, il est aussi important de les corriger rapidement. Évidemment, c'est ce que tente de faire l'industrie.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Percy. Si vous le voulez bien, je vous prierais de retenir vos derniers commentaires et de les inclure aux questions qui vous seront posées. Nous pourrions ainsi respecter le temps qui nous est alloué.

Merci beaucoup à vous tous.

Madame Block, pour six minutes, s'il vous plaît.

**Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC):** Je remercie les témoins de se joindre à nous par vidéoconférence. Ce n'est pas toujours facile de témoigner de cette façon, mais votre participation est très appréciée.

J'ai noté que le représentant de VIA Rail avait mentionné que les services ferroviaires de transport de passagers réglementés par le gouvernement fédéral étaient assujettis à la Loi sur la sécurité ferroviaire, ainsi qu'à la réglementation et aux règles connexes. Quelles mesures de sécurité proactives appliquent maintenant VIA Rail et GO Transit?

**M. Marc Beaulieu:** Est-ce que la question s'adresse à VIA Rail?

**Mme Kelly Block:** Elle s'adresse à vous deux.

**M. Marc Beaulieu:** En ce qui concerne les mesures proactives, nous surveillons et mesurons le rendement de nos mécaniciens de locomotive, à raison de milliers d'heures par mois. Nous surveillons la vitesse de tous les trains, tous les jours, grâce à notre système PSI qui surveille tous nos trains du corridor à grande vitesse. Nous mesurons la vitesse tous les jours.

Nous obtenons des résultats de 99,8 % en ce qui a trait à la conformité des mesures de rendement et à la surveillance de l'application des règles.

Nous travaillons aussi de près avec tous les partenaires de l'industrie par l'entremise de l'Association des chemins de fer du Canada, afin de mettre en oeuvre toutes les mesures de sécurité nécessaires.

Nous avons mis en place un nouveau programme de formation axé sur les passagers et qui s'adresse aux mécaniciens de locomotive. Ce programme a été lancé en septembre dernier et met davantage l'accent sur le côté humain, avec l'aide d'experts en la matière.

Nous prenons part à des études sur les enregistrements audio-vidéo en collaboration avec le Bureau de la sécurité des transports, en vue de mettre en place toutes les mesures qui pourraient nous aider avec notre système de gestion de la sécurité.

J'en ai d'autres. Je pourrais continuer, si vous le voulez.

**Mme Kelly Block:** Nous allons permettre à notre autre invité, M. Percy, de répondre à la question, s'il le veut bien.

**M. Greg Percy:** Comme je l'indiquais, Metrolinx adhère à la notion globale de sécurité accrue. Nous invitons l'APTA, l'American Passenger Transportation Association, à venir inspecter nos systèmes pour en vérifier le niveau de sécurité. Elle crée un rapport, auquel nous réagissons. Nous reprenons ce cycle aux trois ou quatre ans.

Au cours des deux dernières semaines, nous avons entrepris un programme sur la sécurité ferroviaire, parrainé par l'Association des chemins de fer du Canada. L'association dirige des entretiens avec des représentants de tous les niveaux de l'organisation pour avoir une idée de la culture qui y règne en fait de sécurité. Elle formule ensuite des recommandations sur les choses à modifier.

Nous sommes à l'étape de la planification de l'expansion rapide de GO Transit, qui verra son offre de services croître de façon considérable. La prémisses de ce vaste programme est d'améliorer le contrôle des trains, et en fait d'adopter les mesures prises en ce sens aux États-Unis et de les améliorer davantage. Le contrôle accru des trains implique une certaine dose d'intervention humaine dans le cadre de la gestion du réseau et des activités ferroviaires. Nous sommes d'avis qu'avec la plus grande fréquence des services que nous voulons offrir, il s'agit d'une condition essentielle à remplir.

•(1650)

**Mme Kelly Block:** Ma prochaine question s'adresse à VIA Rail. Un des points de mire de cette étude est la gestion de la fatigue. En moyenne, combien de temps dure le quart de travail de l'équipage technique à VIA Rail, et est-ce que VIA Rail a recours à du personnel sur appel?

**M. Marc Beaulieu:** Les horaires de travail, naturellement, varient selon la région d'exploitation. Dans le corridor haute vitesse Québec-Windsor, la durée du trajet entre ces deux villes serait de trois à six heures. Entre deux affectations, l'employé a droit à une période de repos. Sa journée n'est donc pas longue. La plupart de nos horaires sont fixes: 80 % de nos équipes suivent un horaire très rigide, ce qui nous aide beaucoup à gérer la fatigue.

Tous les trimestres, nous soumettons à l'examen du syndicat tous les horaires de travail, dans ce que nous appelons un atelier sur la sécurité. Tous nos horaires de travail y passent. Nous signalons ceux pour lesquels nous avons dû prendre des mesures correctrices, à cause d'une situation incontrôlable. Nous tenons à ne jamais dépasser le temps alloué. Les mécaniciens sont autorisés à se réserver du temps de repos chaque fois qu'ils le jugent nécessaire, s'ils ne sentent pas d'attaque pour leur voyage.

Bref, nous intervenons beaucoup en amont pour gérer la fatigue. Nous avons aussi élaboré une méthode nouvelle d'établissement des horaires pour répondre aux exigences de l'article 28 du Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire. Nous avons aussi ajouté une nouvelle technologie, qui se trouve à la première étape de sa mise en oeuvre. Elle nous aidera à mesurer et à surveiller en temps réel le nombre d'heures travaillées par les mécaniciens. Ils pourront prévoir le moment du début de leur prochain horaire, lorsque leur nom figurera sur le tableau de remplacement, pour s'y préparer et bien se reposer.

**La présidente:** Monsieur Sikand.

**M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.):** Monsieur Percy, la capacité du réseau GO est d'un million de voyageurs par semaine. Comment cela se compare-t-il à la capacité des réseaux d'autres villes ou ailleurs?

Pourriez-vous en nommer quelques-uns?

**M. Greg Percy:** Le réseau GO Transit est le troisième en Amérique du Nord, derrière MTA, la famille new-yorkaise d'organismes de transport, et New Jersey Transit. Nous sommes donc un joueur important. Nous transportons 70 millions de passagers par année. Dans l'année à venir, notre croissance se situera entre 1 et 2 %, et nous prévoyons, grâce à l'expansion rapide de notre service, d'augmenter la manutention de 200 à 300 %. Nous avons donc besoin du réseau de sécurité que nous avons conçu.

**M. Gagan Sikand:** Avez-vous des chiffres pour des endroits à l'extérieur de l'Amérique du Nord?

**M. Greg Percy:** Malheureusement, non.

**M. Gagan Sikand:** Nous avons constaté que beaucoup d'accidents surviennent aux passages à niveau. Il y en a eu un, mortel, à Milton, l'année dernière. J'étais dans un train GO quand quelqu'un a perdu la vie, un train de la ligne de Milton. Avez-vous des idées qui permettraient de rendre les passages à niveau plus sûrs pour votre million de passagers et ceux qui ne sont pas dans le train?

**M. Greg Percy:** En fin de compte, on atteint le niveau acceptable de sécurité par des sauts-de-mouton. La fourniture de services de voyageurs (y compris ceux de banlieue) nous oblige vraiment à séparer les automobiles du chemin de fer.

Les passages à niveau comportent un certain risque. Ce risque varie selon l'emplacement et l'angle formé avec la route, mais, en fin de compte, nous devons en venir à cela. Le réseau GO possède à lui seul près de 200 passages à niveau, et, chaque année, nous en réduisons un peu le nombre par la construction de sauts-de-mouton. Mais nous avons besoin d'un programme de travaux à grande échelle pour équiper tout le réseau. À nos propres passages à niveau, nous investissons au maximum dans les signaux lumineux et sonores et les barrières. Que cela soit justifié ou non par les seuils fixés par Transports Canada, nous le faisons quand même, dans le sentiment du devoir accompli.

La sensibilisation est également importante. À cette fin, nous collaborons avec l'opération Gareautrain par l'entremise de l'association des compagnies de chemin de fer. C'est important de le faire. Nous faisons beaucoup d'éducation.

Il existe d'autres types d'accidents mortels. Les passages à niveau sont généralement le point d'entrée des intrus, des gens pressés de traverser la voie avant l'arrivée du train. C'est très risqué. Encore une fois, l'éducation est très importante, mais la solution se trouve dans les sauts-de-mouton.

• (1655)

**M. Gagan Sikand:** Pourriez-vous, s'il vous plaît, nous dire votre opinion sur la prestation d'un service continu aller-retour sur la ligne de Milton, aussi, au lieu du service actuel, qui est seulement à sens unique pendant les heures de pointe.

**M. Greg Percy:** Plaît-il?

**M. Gagan Sikand:** Pourriez-vous nous donner votre opinion sur l'augmentation de la capacité de votre ligne de Milton, grâce à un service continu aller-retour? Pendant les heures de pointe, le service est à sens unique.

**M. Greg Percy:** Ce corridor ne nous appartient pas. Le Canadien Pacifique en est le propriétaire. Nous avons entamé avec lui des discussions pour examiner diverses solutions pour y augmenter le service de GO Transit. Nous venons de nous entendre sur la taille des travaux et sur le choix d'un consultant qui fera l'analyse de la capacité pour trouver une manière de réaliser les travaux.

Je crois donc que l'État fédéral et la province viennent d'entamer des discussions en vue du partage des coûts des éventuels travaux, mais nous avons besoin de l'analyse de la capacité pour orienter l'expansion à venir.

**M. Gagan Sikand:** Pourriez-vous nous donner votre opinion sur le projet Missing Link?

**M. Greg Percy:** Oui, le Missing Link, pour ceux qui ne le savent pas, est le nom que donnent les villes de Milton et de Mississauga au tronçon rectiligne entre Bramalea et Milton, qui permettrait au CN, par exemple, de rapprocher ces deux points. En fait, nous avons entamé des discussions avec les deux sociétés ferroviaires pour un éventuel partage des coûts, mais aucune ne trouve cette option très réalisable. Nous cherchons certainement à saisir l'occasion, et,

encore une fois, je pense que les deux gouvernements sont désireux de partager le financement pour faire aboutir le projet.

**M. Gagan Sikand:** Je cède le reste de mon temps.

**La présidente:** Monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** Parlons un peu plus du « Missing Link ». Des gens de la région m'ont fait part de leurs sujets de préoccupation.

Est-ce que M. Percy aurait plus de renseignements sur le travail réalisé pour ce projet?

**M. Greg Percy:** Des discussions confidentielles ont lieu avec le CN, dans un contexte commercial, et j'ai signé une entente de non-divulgaration avec la compagnie, qui me permet seulement de vous donner une idée générale.

Aujourd'hui, le CN a une ligne qui part de Bramalea, remonte jusqu'à Georgetown, puis se dirige vers le sud. C'est sa principale ligne pour desservir Buffalo et Sarnia. La route projetée lui ferait gagner environ sept milles. C'est un avantage stratégique commercial. GO Transit y gagnerait aussi, parce que cela dégagerait une partie du corridor actuellement utilisé par le CN, ce qui permettrait à GO d'y augmenter la circulation de ses trains entre la gare Union et Kitchener.

Voilà donc ce que les deux parties peuvent en retirer. Les discussions avec le CP se poursuivent. Il existe une possibilité éloignée de mise en commun des coûts pour le « Missing Link », mais je pense que l'option la plus viable serait l'augmentation du service dans le corridor actuel de Milton.

**La présidente:** MM. Iacono et Badawey vont partager leur temps. Trois minutes chacun.

Monsieur Iacono.

Oh, je suis désolée. Madame Duncan.

**Mme Linda Duncan:** Je suis habituellement la troisième. Je vois que, aujourd'hui, on m'oublie, mais je voudrais vraiment profiter de mes quelques minutes.

**La présidente:** En effet. Toutes mes excuses. Je tiens à vous donner la parole.

Vous avez six minutes. Toutes les semaines nous avons hâte de vous entendre.

**Mme Linda Duncan:** J'en suis convaincue.

Messieurs, je tiens à vous remercier tous les deux. Je tiens particulièrement à remercier VIA Rail de m'avoir ramenée chez moi, en sécurité, le 11 septembre, de Fredericton jusqu'en Alberta. J'aurais alors souhaité enregistrer avec un caméscope tous ceux qui n'avaient qu'un moyen, le chemin de fer, pour retourner dans l'Ouest à partir de la côte Est. Quelle expérience!

Je tiens seulement à transmettre à VIA Rail une demande de mes collègues du nord de l'Ontario, qui sont profondément peines de la prochaine disparition du service ferroviaire, qui est souvent le seul lien qui unit leurs communautés au sud.

J'ai pris le temps de retrouver le plan d'entreprise de VIA Rail pour 2014-2018. Dans ce document très intéressant, je remarque que vous parlez beaucoup de tronçons abandonnés par leurs propriétaires. Je présume que, dans de nombreux cas, c'était des grandes lignes, le CN ou le CP. Ce que vous dites sur le peu d'empressement des grandes lignes à remettre les lignes en état, ce qui finit par obliger VIA Rail à suspendre le service, m'inquiète.

Pourriez-vous en parler et préciser le genre de mesures que le gouvernement fédéral devrait prendre pour faire pression sur les grandes lignes? Ensuite, quel genre de processus conduit à la décision finale de faire cesser le service pour cause d'insécurité de la voie?

• (1700)

**M. Marc Beaulieu:** Pour les besoins de la sécurité, ma spécialité, nous surveillons toutes les infrastructures et nous collaborons étroitement avec leurs propriétaires pour nous assurer qu'elles sont assez sûres pour l'exploitation de nos trains de voyageurs. C'est ce que nous avons fait dans les environs de Gaspé et dans l'île de Vancouver. Nous surveillons de très près les problèmes de sécurité. En cas de doute sur l'exploitation sûre d'une grande ligne, nous suspendons le service uniquement pour des motifs de sécurité.

Je ne peux parler des devoirs du gouvernement. Ce n'est pas vraiment mon rayon. Ma responsabilité à moi est d'assurer une exploitation sûre et efficace et la fourniture du service à toutes les collectivités que le gouvernement nous charge de desservir.

**Mme Linda Duncan:** Qui prend la décision de suspendre le service? Transport Canada a-t-il un rôle là-dedans? Les municipalités visées participent-elles aux discussions? La décision est-elle unilatérale? Qui a accès à l'information sur la dégradation des infrastructures?

**M. Marc Beaulieu:** Cela peut varier d'une compagnie ferroviaire à l'autre. Cela dépend donc du propriétaire des infrastructures, que ce soit l'État ou le secteur privé. Dans le cas de Gaspé, c'est la province. En Colombie-Britannique, c'est un groupe de collectivités. Je ne peux donc pas parler en leur nom.

**Mme Linda Duncan:** J'ai une question pour M. Percy. J'ai remarqué une déclaration dans vos documents — et j'ignore si c'est précisément Metrolinx-GO Transit — selon laquelle l'expérience a montré que l'exploitation d'un train à un seul conducteur bénéficiant de l'appui de la commande améliorée du train est sûre et efficace. Après l'accident de Lac-Mégantic, continuez-vous de préconiser cette solution, y compris pour les trains de passagers?

**M. Greg Percy:** Nous cherchons toujours à assurer la sécurité, mais aussi à maîtriser les coûts. C'est notre souci permanent. Actuellement, aucun de nos trains n'est confié qu'à un seul conducteur. Ils sont trois partout, sauf, dans un canton, deux, un canton où nous avons hérité de la convention collective ou des paramètres fixés dans cette convention. Là, c'est donc une équipe de deux.

Nous sommes toujours à l'affût de ces possibilités, et si une technique pouvait assurer un niveau équivalent de sécurité, par exemple, la commande vraiment améliorée du train, nous en étudierions les éventuels avantages pour nous.

Actuellement, nous exploitons six de nos sept corridors ferroviaires avec le concours d'une équipe de trois et la septième avec une équipe de deux, mais nous sommes toujours à l'affût de nouvelles technologies pour augmenter la sécurité.

**Mme Linda Duncan:** Avez-vous déjà présenté une demande pour faire autoriser l'exploitation d'un train à un seul conducteur?

• (1705)

**M. Greg Percy:** Non. Pas encore.

**Mme Linda Duncan:** Pas encore. D'accord.

Souhaiteriez-vous formuler des recommandations supplémentaires? Je remarque que VIA Rail cherche peut-être à obtenir plus

d'argent pour des motifs de sécurité, en raison de la menace du terrorisme. Devez-vous y affecter beaucoup d'argent?

**M. Marc Beaulieu:** Nous avons prévu des montants dans notre budget de 2016 pour notre stratégie de sécurité, que nous avons commencé à mettre en oeuvre dans le premier trimestre de l'exercice. Nous avons donc une stratégie. Dernièrement, le gouvernement a annoncé qu'il y affectait des fonds supplémentaires, ce dont nous sommes très heureux. Nous atteignons nos objectifs à haut niveau de sécurité de cette stratégie.

**La présidente:** Merci beaucoup.

La parole est maintenant à M. Iacono, pour trois minutes. Il sera suivi de M. Badawey pour encore trois minutes.

[Français]

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Je vous remercie, messieurs, d'être ici aujourd'hui pour répondre à quelques-unes de nos questions. Je vais partager le temps à ma disposition avec M. Badawey.

Ma première question s'adresse à M. Marc Beaulieu.

Le Bureau de la sécurité des transports a identifié le risque de collisions entre les trains de voyageurs et d'autres véhicules, particulièrement dans le corridor entre Québec et Windsor, comme étant le risque principal en ce qui a trait à la sécurité du réseau de transport fédéral.

Croyez-vous que des enregistreurs vidéo et de conversations devraient être installés dans les cabines et les locomotives, ainsi qu'un enregistreur de données techniques, afin d'augmenter la sécurité du réseau?

**M. Marc Beaulieu:** Je vous remercie de la question.

Nous participons présentement, avec le Bureau de la sécurité des transports du Canada, au projet d'enregistrement vidéo et d'enregistrement des voix à l'intérieur des cabines.

Nos locomotives sont déjà équipées d'enregistreurs d'événements qui peuvent être vérifiés sans fil, à l'aide d'un ordinateur, pour déterminer les circonstances d'un accident. Je crois fermement que d'ajouter l'enregistrement vidéo et l'enregistrement des voix à bord des cabines de nos locomotives serait une amélioration importante à notre système de gestion de la sécurité.

**M. Angelo Iacono:** Vous dites que cela existe déjà. Est-ce seulement en temps et lieu d'un accident ou est-ce que c'est en permanence, c'est-à-dire dès que le train part d'un endroit donné?

**M. Marc Beaulieu:** Je parle de deux choses différentes. D'une part, il y a un système d'enregistrement vidéo et d'enregistrement des voix. D'autre part, il y a l'enregistreur d'événements, qui est en place depuis les années 1980, qu'on peut utiliser pour avoir des références et des informations concernant la conduite du train à n'importe quel moment. C'est aussi disponible lors d'accidents ou d'enquêtes internes effectuées par Transports Canada ou par le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

**M. Angelo Iacono:** Ce système est-il déjà installé dans toutes vos locomotives et dans toutes les cabines?



**M. Marc Beaulieu:** Oui. Elles ont toutes des enregistreurs d'événements qui nous donnent toutes les informations pertinentes relativement au fonctionnement du train, à savoir la vitesse du train, le freinage, si les lumières étaient allumées, si le klaxon a sonné selon la réglementation en arrivant à un passage à niveau, et ainsi de suite.

**M. Angelo Iacono:** Je dirais aussi...

[Traduction]

**La présidente:** C'est à vous, monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** Monsieur Percy, je suis heureux de vous revoir. En fait, vous manquez beaucoup aux habitants de la région de Niagara.

J'ai deux questions. Vous avez mentionné, dans votre exposé, qu'on peut améliorer la sécurité grâce à des investissements dans de nouvelles infrastructures. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

Ma deuxième question est la suivante: la commission d'examen de la Loi sur les transports au Canada, présidée par M. Emerson, a recommandé d'éventuels investissements fédéraux dans ces domaines particuliers. Pourriez-vous nous en dire un peu plus aussi à ce sujet?

**M. Greg Percy:** Certainement. À mon avis, il faut privilégier les sauts-de-mouton, mais ils sont coûteux. C'est du génie civil, mais, encore une fois, à mon avis, on investit ainsi en même temps dans trois domaines importants: les collectivités, la sécurité et les infrastructures civiles.

Je crois effectivement que cet investissement est rentable pour les deux gouvernements. Tous verront que la sécurité a augmenté. Avantage supplémentaire, la connectivité collective y gagne.

Nous sommes les propriétaires du corridor, qui compte un peu moins de 200 passages à niveau. Leur priorité suit le risque qu'ils présentent pour la sécurité. Comme plus de véhicules franchissent ceux qui sont en ville, je les fait passer avant les passages à niveau ruraux. Mais, si c'était possible, on les transformerait tous, par la superposition des voies.

Je pense, effectivement, que les deux gouvernements examinent sérieusement la valeur de cette proposition et la possibilité de collaboration. On espère qu'ils aboutiront à une solution globalement avantageuse.

• (1710)

**M. Vance Badawey:** J'ai une dernière question: en ce qui concerne les contraintes exercées actuellement sur Metrolinx, dont les voies appartiennent au CN et au CP et, compte tenu des règlements ou des protocoles en vigueur, si vous me passez l'expression, qui font que vous ne recevez pas toute l'information que, par ailleurs, vous recevriez, pour des motifs de sécurité, à combien de stress, en fait, est-ce qu'on soumet l'organisation?

**M. Greg Percy:** Notre réseau est constitué à 20 % de voies du CN ou du CP. La Loi sur la sécurité ferroviaire nous assimile à un chemin de fer local. Transports Canada pourrait s'adresser directement à nous, en cas de besoin, ce à quoi nous l'encourageons.

Je pense que vous parlez des marchandises dangereuses. Nous collaborons avec les chemins de fer. Nous sommes sous le seuil fixé par Transports Canada pour les marchandises dangereuses. Ce n'est donc pas une question prioritaire pour nous. Elle ne nous stresse pas beaucoup. Malgré tout, nous comprenons que d'autres organisations ont comme mission d'examiner l'acheminement des marchandises

dangereuses et la solution essentiellement optimale pour les régions urbaines du Canada.

Des discussions ont lieu à haut niveau et elles ne sont pas faciles non plus.

**La présidente:** Messieurs Fraser et Hardie, partagez-vous aussi votre temps?

**M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.):** Si vous n'y voyez pas d'objection, je suivrai M. Hardie.

**La présidente:** D'accord.

**M. Ken Hardie:** Je remercie M. Percy et les représentants de VIA Rail.

Monsieur Percy, je crois vous avoir entendu, au début de votre exposé, dire que le système de gestion de la sécurité ne répond pas tout à fait aux exigences réglementaires.

Vous ai-je bien entendu?

**M. Greg Percy:** J'en ai bien peur.

Pour nous, le système de gestion de la sécurité, c'est très sérieux. Chaque année, nous produisons un document qu'examine et approuve Transports Canada avec la rigueur dont il est capable. Alors, non, je ne l'ai pas dit.

**M. Ken Hardie:** D'accord. Très bien.

Ça peut paraître étonnant, mais, dans une discussion antérieure avec une importante unité de négociation sur la gestion de la fatigue, ses représentants ont dit s'inquiéter du fait que le système de gestion de la sécurité, tout en étant un ajout utile, est en fait allé trop loin dans le remplacement du règlement comme mécanisme pour veiller à l'obtention des bons résultats.

Monsieur Percy, et vous, les représentants de VIA Rail, que pensez-vous de cette affirmation?

**M. Greg Percy:** Je ne sais pas s'il est parfois possible de préjuger le niveau de sécurité. Je pense que les SGS, les systèmes de gestion de la sécurité, sont un moyen très adéquat pour assurer une cohérence dans la méthode et la rigueur. J'appuie cette priorité de Transports Canada. Je ne suis pas certain de bien comprendre la position du syndicat à cet égard, mais je ne pense pas que j'appuierais quoi que ce soit qui compromettrait la sécurité, peu importe quand.

**M. Ken Hardie:** À propos de la gestion de la fatigue, je pense que c'est surtout parce qu'on s'en est remis au processus de négociation collective, ce qui pourrait mener à des anomalies et à des conditions peu sécuritaires.

**M. Greg Percy:** Personnellement, je ne pense pas que la sécurité ait sa place dans les conventions collectives.

Je pense que les mesures de sécurité doivent être très similaires à ce qu'elles sont de nos jours. La sécurité est gérée par une tierce partie — Transports Canada dans ce cas-ci — qui s'intéresse directement aux collectivités par lesquelles passent le chemin de fer. À vrai dire, j'aime le mécanisme en place, et je pense que la rigueur sera elle aussi bénéfique pour tout le monde.

**M. Ken Hardie:** Merci.

Les représentants de VIA Rail ont-ils quelque chose à ajouter?

**M. Marc Beaulieu:** Eh bien, à VIA Rail, nos plans de gestion de la fatigue sont très rigoureux et suivis à la lettre, sans qu'il y ait le moindre compromis. Comme je l'ai dit, nous les présentons aux syndicats et nous les examinons avec eux. Nous les acceptons d'un commun accord et nous les mettons en oeuvre.

Je serais très surpris que l'unité de négociation de VIA Rail se plaigne de nos moyens de gérer la fatigue.

• (1715)

**La présidente:** Monsieur Iacono.

**M. Angelo Iacono:** J'ai une brève question, encore une fois pour M. Beaulieu.

Quelle est la position de VIA Rail sur l'utilisation de caméras orientées vers l'intérieur des cabines? Vous avez mentionné que vous avez des caméras vidéo dans les cabines en cas d'incident, mais qu'en est-il du contrôle ininterrompu, de l'observation constante de ce qui se passe dans la cabine?

**M. Marc Beaulieu:** Je pense que les enregistreurs de conversations et de vidéos dans les locomotives aideraient grandement à gérer la sécurité. Les lois et les règlements en vigueur, ainsi que le projet pilote en cours mené par le Bureau de la sécurité des transports, nous feront passer à un autre niveau. Grâce à ce projet et à la participation de Transports Canada et d'autres partenaires de l'industrie, une décision sera prise sur le plan légal et réglementaire au sujet de la façon dont les enregistreurs de vidéos et de conversations seront utilisés à l'avenir.

Je vais laisser les organismes de réglementation trancher la question.

**La présidente:** Monsieur Badawey, il vous reste deux minutes.

**M. Vance Badawey:** À la diapositive 7 de votre présentation, monsieur Percy, vous dites deux choses. Vous mentionnez le fait que les « trains de Metrolinx doivent fonctionner sur certaines voies appartenant à des chemins de fer commerciaux réglementés par le gouvernement fédéral. » Vous dites ensuite que dans « l'éventualité où ces voies se trouvent dans un état lamentable, les chemins de fer hôtes peuvent imposer des mesures de sécurité provisoires telles que des "ordres de limitation de vitesse" avant d'investir dans des réparations majeures ou des mises à jour. »

À quel point ces mesures exercent-elles des pressions sur votre système?

**M. Greg Percy:** L'imposition d'ordres de limitation de vitesse est une réaction de l'industrie à un risque d'incidents sur les voies. La mesure suivante se rapporte à la vitesse avec laquelle on revient à la vitesse normale. C'est important non seulement pour ce qui est de la sécurité, mais aussi pour nos clients et le respect des horaires.

**M. Vance Badawey:** Pouvez-vous faire le point sur leur réaction? Quand je dis « leur », je parle des chemins de fer hôtes. À quelle vitesse donnent-ils suite à ces mesures?

**M. Greg Percy:** Je crois qu'ils y donnent suite le plus rapidement possible. Les deux compagnies de chemin de fer de catégorie 1 ne nous posent pas de problème particulier.

**M. Vance Badawey:** Ma deuxième question porte sur Metrolinx, AMT et TransLink, qui, pour régler le problème, ont conjointement recommandé des modifications réglementaires à la suite de l'examen de la Loi sur les transports au Canada effectué par M. Emerson. Quelles étaient ces recommandations?

**M. Greg Percy:** Nous avons beaucoup de recommandations à présenter au groupe de travail. Elles avaient pour but de s'assurer que les chemins de fer accordent autant d'attention que nous à la question, c'est-à-dire VIA Rail et les autres, comme AMT et TransLink. L'idée est qu'ils donnent suite rapidement et de manière professionnelle à tous les types d'ordres de limitation de vitesse.

Cela ne nous pose pas de problème étant donné que ces ordres ne nous concernent pas beaucoup; on parle de 20 % de nos activités.

Nous possédons 80 % de nos voies, et nous avons nos propres protocoles, qui sont très stricts. Je pense que d'autres — peut-être les représentants de VIA Rail — pourraient avoir des commentaires. La majeure partie de leur réseau est composé de lignes de catégorie 1, et je crois qu'ils ont un point de vue différent du nôtre, car ces ordres ne nous concernent pas beaucoup.

**La présidente:** Monsieur Berthold.

[Français]

**M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC.):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie les invités de bien vouloir répondre à nos questions. C'est important pour nous. Cela nous permet d'avoir une meilleure idée du volet de la sécurité ferroviaire qui touche les passagers. C'est bien que nous puissions connaître votre point de vue à cet égard.

J'ai deux brèves questions à vous poser et j'aimerais que vous y répondiez assez rapidement.

Tout d'abord, depuis le début de notre étude, nous avons abordé la question de la fatigue chez les ingénieurs de train. Pourriez-vous me dire, dans vos situations respectives, combien d'accidents liés directement à la fatigue ont été répertoriés au cours des cinq dernières années? Cela peut provenir aussi de vos propres statistiques. J'aimerais que vous me donniez rapidement un chiffre, juste pour que le Comité puisse se situer et déterminer l'importance de cette question.

Un représentant de VIA Rail pourrait peut-être répondre d'abord.

**M. Marc Beaulieu:** À ma connaissance, nous avons analysé un accident qui aurait été lié à la fatigue. Il s'agissait du train n° 15, à Saint-Charles-de-Bellechasse, au Québec. C'est le seul accident où l'on a mentionné la fatigue comme cause contribuant à un accident.

**M. Luc Berthold:** Pour quelle période de temps avez-vous répertorié un seul accident?

**M. Marc Beaulieu:** Cet accident est arrivé en 2010.

**M. Luc Berthold:** Merci beaucoup.

Monsieur Percy, qu'en est-il de votre côté?

[Traduction]

**M. Greg Percy:** Je travaille pour Metrolinx et GO Transit depuis environ 15 ans, et je ne me souviens pas d'un seul incident lié à la fatigue.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Les informations que vous nous soumettez sont importantes. J'aurais aimé avoir pensé à poser la même question aux représentants des autres compagnies ferroviaires qui ont comparu devant ce comité.

Ma prochaine question s'adresse à M. Percy.

Corrigez-moi si je me trompe, mais vous avez mentionné que, dans vos locomotives, il y avait des caméras pour l'enregistrement vidéo et audio. Est-ce exact?

• (1720)

[Traduction]

**M. Greg Percy:** Je vais vous donner un aperçu de la situation. Nous avons des caméras orientées vers l'extérieur depuis probablement 15 ans. Nous venons tout juste de commencer à installer des caméras orientées vers l'intérieur, qui enregistrent également les conversations, au cours des derniers mois. Nous avons une flotte d'environ, disons, 75 locomotives, et probablement 10 % des locomotives sont maintenant équipées de ces enregistreurs. Nous avons choisi de les mettre en marche tout de suite après leur installation.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Un des éléments qui ont été mentionnés ici est que les conducteurs se sentiraient mal à l'aise de travailler sachant qu'il y a une caméra. Cela pourrait même causer plus de problèmes.

Quelle a été la réaction des travailleurs et des syndicats à ce sujet? Avez-vous vécu des problèmes dans le cas où des caméras avaient été installées et étaient fonctionnelles?

[Traduction]

**M. Greg Percy:** Nous recourons à une tierce partie, Bombardier, pour offrir notre service ferroviaire. Bombardier s'occupe de l'exploitation et de l'entretien. Nous nous sommes assurés qu'il y avait eu des échanges avec son syndicat pour que nos intentions soient claires.

Nous ne nous sommes pas encore servis des enregistreurs pour gérer les équipages. Ce n'est pas une option pour nous. Nous nous en servons pour comprendre comment les incidents se produisent et pour établir le rôle d'un équipage lorsque nous soupçonnons qu'il pourrait être responsable dans une certaine mesure.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Quelle a été la réaction des syndicats? Ont-ils accepté cette situation ou est-ce que vous avez dû débattre avec eux pour leur faire accepter cela?

[Traduction]

**M. Greg Percy:** Bombardier négocierait avec les syndicats, mais ils avaient assurément des réserves. Il serait juste de le dire. Ils n'ont pas dit qu'ils réagiraient fortement. Je pense que ce qui les préoccupait le plus est la façon dont nous allions utiliser les enregistreurs, et nous ne les avons toujours pas utilisés de manière à susciter des inquiétudes.

[Français]

**M. Luc Berthold:** D'accord.

C'est tout de même GO Transit qui est chargé du fonctionnement des trains. C'est donc à vous, et non à Bombardier, que les passagers se fient pour assurer leur sécurité. C'est votre nom que porte le réseau et quand ils y circulent, c'est avec vous qu'ils ont un contrat.

À votre connaissance, l'installation des caméras a-t-elle changé quelque chose dans l'attitude des chefs de trains de Bombardier?

[Traduction]

**M. Greg Percy:** Pas du tout. Ils savent ce que nous faisons. Nous leur avons fait part de nos démarches, du calendrier utilisé et de nos intentions. Étant donné que nous avons fait preuve d'ouverture à cet égard, nous ne nous sommes pas heurtés à une forte résistance de leur part.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Merci.

Ma question s'adresse aux représentants de VIA Rail.

Plus tôt, j'ai cru comprendre que vous aviez l'intention d'installer ce genre de caméras au cours des prochains mois ou des prochaines semaines.

Quelle est la réaction de vos travailleurs à cet égard?

**M. Marc Beaulieu:** À ce jour, nous n'avons pas installé de caméras. Il n'y a que des enregistrements de voix qui sont effectués et nous en avons fait part aux travailleurs. Le représentant syndical participe au projet avec nous et avec le Bureau de la sécurité des transports. Il s'agit de déterminer la direction à prendre à ce sujet.

Certains travailleurs disent que cela ne les dérange pas du tout et d'autres font valoir que cela les dérange. Le fait que les opinions soient partagées est assez typique d'un environnement de travail.

Nous allons participer pleinement à l'étude du Bureau de la sécurité des transports et nous guider sur les résultats. Nous déciderons ensuite des étapes à suivre.

**M. Luc Berthold:** Je vais maintenant revenir à GO Transit.

Vous avez parlé de votre expérience avec Connex Ontario concernant la signalisation à tous les passages à niveau.

Pourriez-vous nous donner une idée du coût que cela représente pour votre entreprise? Combien a coûté l'ajout de la signalisation à chacun des passages à niveau? Si l'opération s'étendait à l'ensemble du Canada, cela pourrait vraiment coûter très cher.

[Traduction]

**M. Greg Percy:** Si je puis dire, il y a deux choses différentes. Notre partenariat avec ConnexOntario portait sur les maladies mentales et les répercussions sur les gens se trouvant sur le réseau. L'ajout de la signalisation dans la région de Toronto et Hamilton n'a même pas coûté 25 000 \$. Quand il s'agit de sauver la vie de quelqu'un, c'est un très bon taux de rendement du capital investi, et nous savons que c'est ce que nous avons fait. Nous en étions très fiers et nous espérons qu'on en fera autant partout au Canada et, en toute honnêteté, partout en Amérique du Nord.

• (1725)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Percy. Je vais devoir vous interrompre.

Il nous reste cinq minutes.

Monsieur Hardie, monsieur Vance et monsieur Sikand, vous pouvez poser trois brèves questions. C'est tout le temps que j'ai, et je vais vous interrompre lorsqu'il sera écoulé. Il m'arrive d'être sévère.

**M. Ken Hardie:** Quand on regarde les chiffres du Bureau de la sécurité des transports pour la période allant de 2005 à 2014 — et je pense que vous méritez tous les deux d'être félicités —, on constate que le nombre d'incidents déclarés, le nombre d'accidents, a diminué de façon très saine.

Ce n'est qu'une brève question technique. Y a-t-il une mesure courante que vous utilisez pour déterminer le nombre d'incidents par kilomètre ou par heure de service dans le but de comparer un chemin de fer à un autre?

**M. Greg Percy:** GO Transit n'a pas de mesure de ce genre. Nous ne procédons pas ainsi. Nous sommes un peu différents de VIA Rail pour ce qui est du type de réseau que nous avons. Ce n'est pas une mesure que nous avons choisi d'utiliser, mais cela ne veut pas dire que nous portons une attention énorme à l'importance de la sécurité.

**M. Marc Beaulieu:** Oui, VIA Rail a des mesures de ce genre, et nous en faisons un suivi très serré. Nous calculons le nombre total d'incidents par millions de milles pour ce qui est des principales voies.

**La présidente:** Monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** Rapidement, messieurs, je suis certain que vous avez tous les deux contribué à la préparation du rapport Emerson sur la Loi sur les transports au Canada et aux conclusions qui ont été tirées. Le rapport parle d'une présence économique mondiale améliorée si, en fait, les transports étaient intégrés davantage.

Voici ma question pour vous deux. Alors que nous passons aux prochaines étapes pour ce qui est de la Loi sur les transports au Canada et du rapport Emerson, seriez-vous d'avis que Transports Canada, et le milieu du transport en général, devrait élaborer une stratégie nationale des transports?

**M. Greg Percy:** De mon point de vue, le point de vue de Metrolinx, il ne peut qu'être bon que d'approfondir davantage les règles du transport. Il ne nous appartient pas de préjuger la valeur d'une stratégie fédérale par rapport à des stratégies provinciales. Ce n'est pas ce que je veux dire, mais nous devons tous prendre la sécurité très au sérieux; c'est une méthode possible. Je serais donc favorable à une stratégie nationale.

**M. Marc Beaulieu:** Nous serions certainement favorables à tout ce qui appuierait la connectivité au pays et une diminution du nombre de voitures sur les routes.

Un bon exemple de ce genre de mesure serait notre projet de voie réservée et de service ferroviaire à fréquence élevée.

**La présidente:** Monsieur Sikand.

**M. Gagan Sikand:** Dans le cas du déraillement d'un train de VIA Rail à Burlington, le train se déplaçait à une vitesse excessive, et une erreur humaine en a été la cause. Je pense qu'il s'agissait d'un problème de signalisation.

A-t-on également parlé de fatigue ou reconnu que c'était un facteur?

**M. Marc Beaulieu:** La fatigue n'a pas été considérée comme un facteur. L'accident était attribuable à un signal que l'équipage a mal interprété — ou, pendant l'arrêt à la gare, l'équipage ne se rappelait pas de ce qu'aurait été le signal avancé précédent; il ne s'attendait donc pas à tourner à cet endroit.

Personne n'a fait mention de fatigue ou d'autres facteurs humains, mais trois personnes étaient dans la cabine, ce qui est curieux.

J'aimerais préciser que nous avons immédiatement mis en oeuvre une procédure selon laquelle chaque fois qu'un train arrête à une gare après un signal avancé, il faut rappeler le signal à tous les membres d'équipage avant de repartir, et la zone de vigilance absolue a par la suite aidé à attirer l'attention de l'équipage sur les prochains signaux.

**M. Angelo Iacono:** J'ai une brève question pour les représentants de VIA Rail. Vous avez mentionné plus tôt que vous aviez un nouveau système GPS à bord de vos trains.

Quelle a été la réaction du syndicat à ce système? Avez-vous reçu des griefs à la suite de sa mise en oeuvre?

• (1730)

**M. Marc Beaulieu:** Le syndicat a participé avec nous à la conception de ce projet, qu'il trouve emballant.

Seul un prototype a été mis à l'essai en novembre, entre Montréal et Ottawa. Le syndicat a même contribué au concept des écrans.

Notre forte culture de sécurité et nos solides relations avec la CFTC a prouvé une fois de plus que nous pouvons gérer beaucoup mieux la sécurité avec l'aide du syndicat.

**La présidente:** Merci beaucoup à nos témoins. Nous vous sommes très reconnaissants de l'information que vous avez fournie. Je pense qu'elle est très utile à nous tous au Comité.

Chers députés, nous allons suspendre la séance pendant 30 secondes et nous allons ensuite nous pencher sur les travaux du Comité. Plaît-il aux députés de discuter des travaux du Comité à huis clos?

Je vais suspendre la séance pendant 30 secondes.

Bien, nous allons maintenant reprendre.

**Mme Linda Duncan:** Nous avons été avisés de la nomination du nouveau sous-ministre des Transports et de son homologue d'Infrastructure. Je pense qu'il serait très utile pour chacun de nous de les faire venir. Nous pourrions les rencontrer et leur poser quelques questions.

**La présidente:** C'est une excellente idée. C'est juste une question de temps. Si nous pouvons trouver une demi-heure pour les recevoir, je pense qu'il serait bien de les rencontrer. Nous parlons de la séance de mercredi. Des représentants de Transports Canada viendront, et qui d'autres? Les représentants du Bureau de la sécurité des transports. Nous avons donc deux groupes de témoins qui comparaitront pendant deux heures, et il ne reste plus de temps.

Voudriez-vous rester une heure de plus, ou...

**Mme Linda Duncan:** Devons-nous les rencontrer dans un certain délai?

**La présidente:** Pas pour ce qui est de les rencontrer.

**Mme Linda Duncan:** Je ne dis pas que nous devons les rencontrer immédiatement, mais je crois qu'il s'agit de nominations importantes et qu'il serait utile qu'ils nous parlent de leur expérience, de leurs priorités et ainsi de suite.

**La présidente:** Je pense que c'est une excellente idée.

**Mme Linda Duncan:** Avant de commencer notre prochaine étude lorsque nous aurons terminé celle sur la sécurité ferroviaire, je propose que nous leur accordions du temps, à moins qu'on nous refile le budget.

**La présidente:** Exactement. Et autres choses.

Pouvons-nous discuter du voyage à Lac-Mégantic? Je me suis adressée aux membres du comité de liaison jeudi dernier, et j'ai reçu l'appui inconditionnel de tout le monde en ce qui a trait aux fonds dont nous avons besoin pour effectuer le trajet. La Chambre en a été informée, ce qui veut dire que les fonds sont là.

Je vais demander au greffier s'il peut nous communiquer maintenant certains des renseignements dont il dispose au sujet du transport, et M. Berthold nous en dira ensuite un peu plus à propos du voyage.

**Le greffier du Comité (M. Andrew Bartholomew Chaplin):** La Chambre a adopté vendredi une motion ordonnant au Comité de se déplacer. On y parle du printemps de 2016.

J'ai préparé une ébauche d'itinéraire qui ressemble à ce qui suit. Le mercredi 20 avril, il y aura encore une fois de la nourriture servie afin que les membres puissent manger pendant ou après la séance. Un autobus serait à leur disposition à 18 h 30. Ils se rendraient jusqu'à Sherbrooke et arriveraient, selon moi, vers 22 heures. Ils passeraient la nuit à Sherbrooke, déjeuneraient là et partiraient ensuite à environ 8 h 45 en direction de Lac-Mégantic afin d'arriver à 10 heures. Ils auraient alors du temps pour des rencontres officielles ou des visites des lieux. Ils dîneraient à Lac-Mégantic, puis seraient prêts pour d'autres rencontres officielles ou des formalités de départ.

Espérons que M. Berthold en ait plus long à dire à ce sujet.

● (1735)

[Français]

Il s'agira de savoir à quel endroit nous nous joindrons à vous et aux gens de Lac-Mégantic à notre arrivée.

[Traduction]

Après les formalités de départ, nous nous rendrions à l'aéroport Montréal-Trudeau de sorte que les membres qui ont l'intention de voyager par avion puissent partir de là. Le reste d'entre nous retournerait à Ottawa et arriverait probablement en soirée.

**Mme Linda Duncan:** Avez-vous une meilleure idée de l'horaire? Je dois être à Edmonton vendredi matin pour rencontrer le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités. Il n'y a pas beaucoup de vols à destination d'Edmonton. J'aurais besoin de points spéciaux étant donné que je devrais probablement prendre l'avion de Montréal à Edmonton. Il faut que je sache quel est le dernier vol.

**Le greffier:** Vous pourriez peut-être nous fournir l'information sur les vols qui vous permettront de suivre votre itinéraire, et nous pourrions alors prévoir le départ de Lac-Mégantic en conséquence.

**Mme Linda Duncan:** Quelle est la distance qui sépare Lac-Mégantic de l'aéroport Montréal-Trudeau?

**Le greffier:** À Montréal?

[Français]

Je crois que c'est un trajet d'environ trois heures.

**M. Luc Berthold:** C'est à trois heures ou trois heures et demie de route. En autobus, on parle probablement plutôt de trois heures et demie.

[Traduction]

**La présidente:** Je veillerai tout simplement à ce que cela fonctionne. Nous tenons beaucoup à ce que tous les membres du Comité soient présents. Voyons si nous pouvons être le plus souples possible de manière à ce que Mme Duncan soit en mesure de retourner chez elle pour sa rencontre.

Je n'ai pas encore demandé qui veut y aller. Je devrais peut-être poser la question maintenant. Qui peut y aller?

Monsieur Hardie, pouvez-vous y aller? M. Badawey ne sera pas des nôtres. Nous avons M. Iacono, M. Sikand et, de ce côté-ci, M. Berthold, bien entendu.

Pouvez-vous y aller, monsieur Fraser?

**M. Sean Fraser:** Non. Je m'apprêtais à dire, quand j'ai vu des mains se lever, que je ne peux pas compte tenu de circonstances familiales.

J'allais proposer une motion amicale voulant qu'aucune motion ne soit adoptée, ou qu'aucune affaire du Comité ne soit abordée, quand tous les membres du groupe ne peuvent pas être là. Une fois sur place, nous devrions mettre l'accent sur l'information qui sera

recueillie et rencontrer les membres de la collectivité qui ont été touchés, plutôt que de s'occuper de questions officielles.

**La présidente:** Ce n'est pas ce que nous ferons. C'est une visite non officielle. Aucune motion ne sera adoptée. Je suppose que je ne devrais pas dire cela, mais, à ce stade-ci, il n'y aura pas de rencontre officielle à proprement parler.

**Le greffier:** Nous n'avons pas d'ordre de la Chambre pour tenir des audiences.

**La présidente:** Nous n'allons pas tenir d'audiences pour l'instant.

Madame Block.

**Mme Kelly Block:** Madame la présidente, j'ai fait savoir que je ne pourrais pas assister aux réunions dès que les dates ont été choisies.

Sommes-nous obligés de faire ce voyage cette semaine? Serait-il possible de le faire à un autre moment?

Étant donné que nous devons étudier le projet de loi C-10, qui sera probablement renvoyé au Comité, nous risquons de ne pas produire le rapport sur cette étude aussi rapidement que prévu.

**La présidente:** De toute évidence, si c'était la volonté du Comité, nous pourrions reporter le voyage à une date ultérieure.

Monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** J'aimerais faire une observation également car je voulais vraiment poursuivre mes remarques à ce sujet. En fait, je pense que c'est moi qui en ai fait la recommandation, mais quelque chose est survenu, et le ministre Carr m'a demandé de faire une annonce dans ma circonscription tôt vendredi matin, alors c'est presque impossible pour moi. Je suis dans la même situation que Linda. Pour cette raison, j'appuie la suggestion de Kelly car je sais que nous voulons tous faire ce voyage. Si nous pouvions prendre des dispositions pour faire ce voyage à un autre moment pour qu'un plus grand nombre de personnes puissent y aller, nous vous en serions très reconnaissants.

● (1740)

**La présidente:** Monsieur Berthold.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Je suis vraiment heureux de constater que les gens veulent participer à cette rencontre. À mon avis, il vaudrait la peine d'attendre, étant donné que peu de membres du comité peuvent y assister. Il serait dommage que les membres permanents du comité se fassent remplacer par des gens qui ne pourraient pas participer par la suite à l'élaboration du rapport.

Je vous rappelle que, même s'il s'agit d'une rencontre informelle, le but est de sensibiliser les parlementaires à la réalité d'un événement qui s'est produit il y a deux ans. J'espère que nous pourrions trouver un moment où le plus grand nombre possible de membres de notre comité pourront être présents.

En ce sens, il serait peut-être souhaitable de reporter la rencontre. Comme celle-ci est informelle, nous n'allons pas nécessairement en tirer beaucoup d'informations pour le rapport, mais j'aimerais que les membres du comité l'aient en tête au moment de la rédaction de celui-ci.

Il a été proposé que nous recevions les deux sous-ministres, ce qui pourrait nous permettre de retarder un peu la rencontre et de l'organiser un peu mieux. En effet, je n'avais que deux jours pour réunir tous les participants et je trouvais le délai un peu court. Par contre, si vous m'accordez un peu plus de temps, la rencontre n'en sera que meilleure.

[Traduction]

**La présidente:** Très bien. Nous pourrions demander au greffier de consulter chacun de nous à notre retour de la semaine de relâche et voir ce que nous pouvons faire afin de consacrer suffisamment de temps à cette étude.

Tous les membres sont-ils d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Nous venons de recevoir il y a une heure et demie les rapports sur les transports que le Comité avait demandés. Tous les documents que nous avions demandés sont enfin arrivés. C'est intéressant; ils sont tous là. Cela est réglé.

Je vais maintenant discuter d'une étude qui, comme nous le savons, arrive à grands pas, soit l'étude du projet de loi C-10. J'aimerais simplement faire quelques suggestions sur la façon dont nous pourrions procéder à cette étude, puisque je sais que nous voulons tous terminer celle sur les chemins de fer —, mais les mesures législatives ont toujours préséance. J'aimerais entendre quelques suggestions ou conseils des membres du Comité sur la façon dont nous pourrions effectuer cette étude, sur le nombre de réunions à planifier, etc.

Madame Block, vous avez levé la main, puis nous entendrons Mme Duncan.

**Mme Kelly Block:** Je crois savoir que nous nous prononcerons là-dessus pour en saisir le Comité probablement demain ou mercredi, n'est-ce pas?

**Le président:** C'est possible.

**Mme Kelly Block:** Bien. Je suggère donc que l'on finisse d'entendre les témoins dans le cadre de l'étude sur les chemins de fer et que l'on passe ensuite à l'étude du projet de loi C-10. C'est un amendement très court à la loi, et je ne suis pas certain du nombre de réunions que nous voulons tenir pour en discuter, soit une ou deux.

**La présidente:** Madame Duncan.

**Mme Linda Duncan:** Madame la présidente, je tiens à vous remercier au sujet de l'étude sur les chemins de fer. Je pense que vous avez demandé au greffier de communiquer avec les organisations communautaires, dont la FCM, que j'avais recommandé que l'on invite à comparaître. Je suis très inquiet que nous ayons entendu le témoignage d'une seule communauté, mais pas les témoignages des maires de toutes les grandes villes et des représentants d'autres communautés. Je sais qu'au moins un des témoins, M. Winfield, a soumis un mémoire exhaustif dans lequel il se penche sur ce qu'on devrait faire à la suite de la tragédie de Lac-Mégantic. Je veux seulement m'assurer que le greffier nous fera savoir s'il a communiqué avec eux et que, lorsque les gens l'auront contacté pour l'informer qu'ils veulent témoigner, nous en serons informés. Je me demande si l'un d'eux a dit qu'ils présenteront un mémoire car, le cas échéant, nous devons avoir cette information avant de commencer à discuter du rapport final.

**La présidente:** Le greffier a informé la FCM et divers autres témoins qui figurent sur votre liste à la dernière réunion.

Avez-vous reçu une réponse?

•(1745)

**Le greffier:** Pas à ma connaissance, non. Je n'en ai vue aucune.

**La présidente:** Ce qui pourrait être utile en fait, c'est de procéder à l'étude du projet de loi C-10 et de revenir ensuite à l'étude sur les chemins de fer. J'aurai eu l'occasion de recevoir un plus grand nombre de mémoires écrits d'ici à ce que nous soyons rendus à rédiger notre projet de rapport.

**Mme Linda Duncan:** Si je ne m'abuse, M. Winfield a remis son rapport au greffier la semaine dernière.

**Le greffier:** Je ne me rappelle pas l'avoir vu.

**La présidente:** Sachant qu'on nous renverra le projet de loi C-10 très rapidement, pour continuer à utiliser notre temps aussi efficacement que nous l'avons fait jusqu'à présent, puis-je suggérer que les membres du Comité présentent leurs listes de témoins avant vendredi?

Je suis désolée, monsieur Fraser, vous aurez la parole bientôt.

Par ailleurs, je suggère que nous demandions au greffier d'inviter le ministre et des représentants du ministère à comparaître à la première réunion sur le projet de loi C-10. De cette façon, si la réunion tombe un jeudi, nous aurons quand même une motion pour entamer les travaux à notre retour le 2 mai. Est-ce que tout le monde est d'accord?

Nous demanderons au greffier d'informer le ministre que nous voulons le rencontrer à la première occasion dans le cadre de notre étude du projet de loi C-10 et que les membres du Comité présenteront une liste des témoins qu'ils veulent entendre avant vendredi.

**Mme Linda Duncan:** Est-ce que c'est sur le budget?

**La présidente:** Non. C'est sur le projet de loi C-10.

Le troisième point que je veux soulever, c'est que si nous recevons un grand nombre de témoins, devrions-nous songer à terminer les réunions plus tard — au besoin — pour pouvoir étudier le projet de loi C-10?

**Une voix:** Pourquoi pas?

**Des voix:** Oh, oh!

**La présidente:** Je pose la question au Comité.

Monsieur Fraser, je ne suis pas revenue à vous. Désolée.

**M. Sean Fraser:** Madame la présidente, j'allais parler de la nécessité d'utiliser notre temps efficacement en invitant le ministre, ce que vous avez mentionné.

Pour ce qui est de terminer les réunions plus tard, étant donné que nous avons un horaire surchargé, qu'il faut régler la question rapidement et qu'il n'y a pas de limites de temps, je préférerais que nous prolongions la réunion d'une heure ou deux en soirée, au besoin, puisque nous sommes déjà sur place, plutôt que d'essayer de trouver un autre créneau qui convient à tout le monde.

Je suis ouverte à entendre les suggestions des membres, bien entendu, mais si vous voulez connaître nos disponibilités, c'est la marche à suivre que je préférerais que nous adoptions.

**La présidente:** Ce serait seulement au besoin.

**M. Sean Fraser:** Tout à fait.

**La présidente:** Madame Block.

**Mme Kelly Block:** Merci, madame la présidente.

Je sais que mes collègues et moi siégeons à d'autres comités dont les réunions sont tout de suite après celles de ce comité tous les lundis, alors nous ne pourrions pas rester plus tard les lundis.

Je suggère que puisqu'on nous a accordé quatre heures par semaine pour effectuer les travaux du Comité, nous devrions prévoir les réunions dont nous avons besoin plutôt que d'essayer de prolonger les réunions, car cela interfère avec d'autres engagements prévus à nos horaires.

**La présidente:** C'est très difficile. Il s'agit simplement de prévoir le nombre de réunions que nous voulons tenir sur le projet de loi C-10.

J'examinais seulement une façon possible pour nous tous d'accélérer l'étude du projet de loi afin de pouvoir revenir à celle sur les chemins de fer et la terminer.

**Mme Linda Duncan:** Je pense que nous voudrions certainement entendre les témoignages de représentants des villes de Montréal, de Mississauga et de Winnipeg. Nous allons vouloir entendre les témoignages de représentants de ces trois municipalités et des travailleurs dans ces centres d'entretien. Nous allons également vouloir entendre ce qu'ils ont à dire, alors je pense que nous devrions prévoir au moins quatre réunions. Nous devons entendre les témoins, puis nous pourrions procéder à l'étude article par article.

**La présidente:** Si tout est prêt pour le 2 mai, lorsque nous reviendrons de la semaine de relâche, nous aurons des réunions les 2, 4, 9 et 11 mai. C'est quatre réunions. Le 16 mai, nous pourrions procéder à l'étude article par article, puis reprendre l'étude sur les chemins de fer.

Monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** Merci, madame la présidente.

Ce qui me préoccupe à ce sujet, c'est que nous précipitions cette étude pour respecter le délai imposé par le ministre. S'il fixe un délai précis et que nous ne le respectons pas, ce n'est pas productif.

Cela dit, si le fait de prolonger les réunions les lundis vous pose problème à vous et à vos collègues, Kelly, serait-il possible de le faire les mercredis?

• (1750)

**Mme Kelly Block:** Je pense que ce serait possible le mercredi. Pour le moment, je sais que ce n'est pas possible le lundi.

**La présidente:** Le Comité voudrait-il que le greffier essaie d'inviter des témoins supplémentaires à la réunion de mercredi soir pour que nous puissions terminer nos travaux le plus rapidement possible? Combien de réunions devrions-nous prévoir? Mme Duncan a suggéré quatre réunions. Elles se termineraient le 11, puis nous pourrions procéder à l'étude article par article le 16. Nous pourrions utiliser les réunions du mercredi soir du 4 et du 11, au besoin, pour entendre les témoins. Cela vous convient-il? Est-ce que tout le monde est d'accord?

**Mme Linda Duncan:** J'aimerais suggérer, madame la présidente, d'arrêter d'être aussi définitifs concernant le nombre de jours. Nous voudrions certainement entendre les témoignages des représentants de ces trois villes, et d'autres personnes pourraient communiquer avec le greffier pour comparaître. Je pense qu'il faudra au moins quatre jours car si on veut vraiment entendre des témoignages sur ce projet de loi, je ne crois pas qu'on devrait prévoir quatre jours seulement. C'est ce que je suggère.

**La présidente:** Nous sommes certainement prêts à rester plus longtemps. Il y a deux mercredis soirs où nous pourrions rester aussi longtemps qu'il le faut. Voyons ce que les gens en pensent. Si nous

peuons faire avancer les choses et procéder à l'étude article par article le 16, alors nous pourrions reprendre l'étude sur les chemins de fer, effectuer notre visite à Lac-Mégantic et remettre un rapport à la Chambre au début de juin. Nous pouvons faire tout cela, mais nous devons avoir un horaire strict et accélérer les choses.

Cela vous convient-il? Si tout le monde est plus ou moins d'accord avec cette façon de faire, le greffier utilisera le mercredi soir...

**Mme Linda Duncan:** C'est si les témoins sont prêts à rester plus tard. Je ne pense pas que nous pouvons présumer qu'ils le seront.

**La présidente:** Non, mais je suis certain que s'ils ne sont pas disposés...

**Mme Linda Duncan:** S'ils viennent du Manitoba, c'est correct en raison du décalage horaire, mais nous pouvons supposer que les témoins qui sont disposés à comparaître...

**La présidente:** Nous utiliserons la téléconférence. Tous ceux qui ne peuvent pas communiquer avec nous pourront nous envoyer un mémoire.

Nous ferons tout en notre pouvoir, monsieur le greffier. Nous essayons d'être le plus conciliants possible, car il est important de nous assurer d'entendre tout le monde.

Monsieur Berthold.

[Français]

**M. Luc Berthold:** Madame la présidente, lors de la première rencontre du mois de mai, vous pourriez prendre quelques minutes pour nous faire part des discussions à cet égard. Il s'agirait de déterminer si nous disposons d'assez de temps pour tenir quatre rencontres. Nous n'aurions qu'à faire le bilan de la situation et déterminer si une rencontre additionnelle est nécessaire. Nous pourrions nous donner cette latitude.

[Traduction]

**La présidente:** Excellente idée.

Madame Block.

**Mme Kelly Block:** En prolongeant les réunions du mercredi, on ajoute essentiellement une réunion si on les prolonge d'une heure. Pour ce qui est de l'étude article par article, il y a une disposition, n'est-ce pas? Cela ne nous prendra pas beaucoup de temps.

**La présidente:** Exactement. Formidable. Une seule disposition, ce serait merveilleux.

Quelqu'un a-t-il quelque chose à ajouter? Est-ce que c'est tout?

Désolée, madame Block.

**Mme Kelly Block:** J'ai une autre suggestion, madame la présidente. Je me demande si nous pourrions envisager l'idée d'établir un sous-comité spécial pour discuter du projet de loi C-30 et de la possibilité de prolonger l'application des quatre dispositions de cette loi qui deviendront caduques au cours de l'été. Le ministre a indiqué qu'il examinera le rapport Emerson durant l'été, et probablement à l'automne. Nous savons que cette mesure législative viendra à expiration. De nombreux intervenants ont fait savoir qu'il serait vraiment bien de prolonger l'application de ces dispositions et, selon ce qui arrivera avec l'examen du rapport Emerson, on pourrait faire quelque chose de différent. J'ai posé une question au ministre à ce sujet la semaine dernière à la Chambre, et il a répondu qu'il se penchait là-dessus très sérieusement. Je pense que cela nous donnera l'occasion de faire part de nos opinions au ministre avant qu'il prenne une décision.

• (1755)

**La présidente:** Madame Duncan.

**Mme Linda Duncan:** Je veux seulement discuter du rapport Emerson.

J'aimerais suggérer de tenir une réunion du comité de direction car je pense qu'il nous faut une stratégie pour le rapport car il est très volumineux. Je ne sais pas combien d'entre vous savent ce qui se passe au Comité de l'agriculture, mais il a été proposé de former un sous-comité distinct composé de membres de notre comité et de membres du Comité de l'agriculture pour examiner les parties du rapport qui portent sur l'agriculture. Le problème, c'est que mon collègue et moi sommes les seuls représentants, ce qui signifie que nous occupons quatre fonctions. La création d'un autre comité ne fonctionnerait probablement pas, mais je pense que nous pouvons y réfléchir. Nous devrions examiner ce rapport et dire que nous ne serons pas en mesure de discuter du rapport en entier et de convoquer des témoins sur tous les éléments qu'il renferme. Je suggère donc de créer un comité de direction pour discuter de notre stratégie et de la façon dont nous nous pencherons sur le rapport Emerson.

**La présidente:** Si nous réussissons à nous en tenir à notre calendrier très serré et à régler les deux questions, nous disposerons de plusieurs jours pour décider de ce que...

Nous devons planifier nos travaux pour septembre. Il y a les drones. Il y a quelques sujets que nous avons approuvés. Je pense que le comité de direction ou le Comité discutera de ce que nous voulons étudier en septembre pour faire en sorte qu'à notre retour, nous soyons tout à fait prêts et que le personnel ait tout ce dont nous avons besoin pour aller de l'avant dans nos travaux, que ce soit le rapport Emerson, les drones ou toute autre question que nous voulons examiner.

**Mme Linda Duncan:** En ce qui concerne les drones, je ne savais pas qu'il y avait un avis réglementaire actuellement pour solliciter l'opinion des gens sur la réglementation proposée relative aux drones. J'estime qu'il est encore un peu trop tôt pour que le Comité se penche là-dessus. Je pense qu'il est plus logique de découvrir qui a réagi à la réglementation proposée, pour nous donner une idée des témoins à inviter.

Je pense que nous devons également examiner, peut-être au comité de direction, les rôles que nous devons jouer à l'égard des drones et l'examen en cours du ministère. Nous risquons de faire double emploi. Je pense qu'il serait intéressant de le faire, mais nous avons également de nombreuses autres choses importantes à faire. Je ne sais pas trop pour le moment si nous pouvons étudier des dossiers qui sont seulement intéressants.

**La présidente:** Vous avez raison; nous n'avons pas assez de temps.

Madame Block, monsieur Badawey et monsieur Hardie.

**Mme Kelly Block:** Compte tenu de l'échéancier établi par le ministre pour l'étude du rapport Emerson — mes collègues d'en face pourraient se renseigner à ce sujet —, ce que je j'espère, c'est que le ministre souhaite que ce comité, lorsqu'il examinera le rapport Emerson et convoquera peut-être des témoins, l'aidera dans les consultations qu'il mène en ce moment. Je pense qu'il lui serait plus utile si nous pouvions examiner le rapport avant la fin de la session plutôt qu'à la fin de son étude, à l'automne. Nous ne serons probablement pas de retour avant le milieu ou la fin du mois de septembre. Je pense que s'il avait prévu que le Comité effectue une étude quelconque, alors il faudrait que ce soit fait avant la fin de juin.

**La présidente:** Nous communiquerons avec les personnes concernées pour nous renseigner et déterminer la voie à suivre.

Nous allons revenir au projet de loi C-30, monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** Merci, madame la présidente.

En ce qui concerne le projet de loi C-30, permettez-moi de vous proposer de rencontrer le président du Comité de l'agriculture, puis de présenter au Comité une recommandation sur les prochaines étapes.

Deuxièmement, j'attends avec impatience qu'on examine le rapport Emerson. Je pense, pour l'avoir lu, que c'est le cas de tous. Il s'agit d'une période passionnante pour le pays, étant donné les recommandations, les discussions et le débat à venir au sujet de la suite des choses. À mon avis, il n'est pas réaliste de penser que nous aurons le temps de tout faire avant l'ajournement, en juin. Je pense qu'il est plus réaliste de fixer le délai à l'automne. La situation s'y prête. Quoi qu'il en soit, nous devons y consacrer beaucoup de temps, comme il se doit, car il est très important de l'examiner. Personnellement, j'aimerais que cela mène à l'élaboration d'une stratégie nationale en matière de transports, et je crois que le ministre en est très conscient.

J'aimerais reprendre mes propos, madame la présidente, si vous le permettez. Je propose que vous traitiez du projet de loi C-30 lors de votre rencontre avec le président du Comité de l'agriculture, puis que vous fassiez rapport de ces discussions au Comité. Ensuite, nous pourrions examiner le rapport Emerson, fort probablement à l'automne, puis aller de l'avant.

**La présidente:** Très bien.

Madame Duncan.

**Mme Linda Duncan:** À quel moment, dans notre horaire, traiterions-nous des questions d'infrastructures et de transport liées au budget?

• (1800)

**M. Vance Badawey:** Nous y travaillerons en juillet et en août.

**Des voix:** Oh, oh!

**Mme Linda Duncan:** Pas moi; je ne serai pas là en juillet.

**La présidente:** Monsieur Hardie.

**M. Ken Hardie:** Je pense qu'il y a deux enjeux urgents. J'ai l'impression qu'il est urgent de traiter de la question des drones, étant donné que leur utilisation — et leur utilisation à mauvais escient — crée des conditions dangereuses dans plusieurs régions. Je crois savoir qu'on s'attend à ce que le Comité se penche sur ce problème, que ce soit dès maintenant ou plus tard.

L'autre enjeu urgent dont nous sommes saisis ne porte pas sur le rapport Emerson, même s'il y a un lien à faire. Il s'agit de la question des distances d'interconnexion dans les Prairies, car les mesures à cet égard cesseront d'être en vigueur en août. Donc, elles seront bientôt éliminées, et tous les gens avec lesquels j'ai discuté — les producteurs de grains, les producteurs de légumineuses à grain, les transporteurs de produits chimiques — sont favorables à ces mesures. Ils aiment la mesure temporaire mise en place par le gouvernement précédent et ils voudraient qu'elle soit permanente, tandis que M. Emerson souhaite leur élimination immédiate ou complète. Encore une fois, c'est lié au rapport Emerson, en quelque sorte, mais cela pourrait être un aspect auquel nous devrions peut-être porter une attention particulière.

**Mme Linda Duncan:** Cela relève-t-il du Comité de l'agriculture ou de nous? Si nous devons aussi l'examiner, nous devrions éviter les chevauchements.



**La présidente:** Cela a une incidence sur les deux. Il est donc important que le Comité des transports...

**M. Ken Hardie:** La question n'est pas de savoir qui s'en occupera en premier.

**La présidente:** M. Badawey propose que je discute avec le président du Comité de l'agriculture afin de trouver une solution, mais il s'agit en effet d'un problème. Je vous remercie de l'avoir soulevé. Il convient d'agir pour éviter l'élimination de cette mesure, parce qu'elle est trop importante.

**Mme Linda Duncan:** Quand le vote sur le budget aura-t-il lieu? Quelqu'un le sait? Cela aura préséance sur tout le reste. À mon avis, nous ne devrions pas prévoir autre chose.

**La présidente:** Donc, notre horaire serré pourrait encore changer.

Avons-nous traité de tous les sujets?

Vous faut-il quelque chose de précis pour vous acquitter de vos responsabilités, monsieur le greffier?

**Le greffier:** Je ne crois pas.

**La présidente:** Très bien.

La séance est levée.

---





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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

---

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

---

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>