



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 067 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 11 septembre 2017

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le lundi 11 septembre 2017

• (1205)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la séance n^o 67 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, en cette première session de la 42^e législature. Conformément à l'ordre de renvoi adopté le lundi 19 juin 2017, nous étudions le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois. Nous allons commencer sans plus tarder.

Je souhaite la bienvenue à tous les membres du Comité. D'ailleurs, je vous remercie d'avoir accepté de revenir sur la Colline une semaine avant tout le monde. Cela montre à quel point nous sommes déterminés à accomplir notre travail.

Je souhaite également la bienvenue aux membres du personnel. J'espère que vous avez tous passé un bel été.

Je vais maintenant demander aux représentants du ministère de se présenter à tour de rôle.

Mme Helena Borges (sous-ministre déléguée, ministère des Transports): Merci, madame la présidente. C'est un plaisir d'être ici aujourd'hui.

Je suis Helena Borges, sous-ministre déléguée des Transports. J'ai déjà comparu devant le Comité par le passé, alors vous allez peut-être vous rappeler de moi.

Je suis aujourd'hui accompagnée de plusieurs de mes collègues du ministère et du Bureau de la concurrence. M. Alain Langlois est l'avocat en chef dans ce dossier. Mme Brigitte Diogo est notre directrice générale de la Sécurité ferroviaire. J'ai ici Mme Marcia Jones, directrice des politiques ferroviaires; Mme Sara Wiebe, directrice générale de la Politique aérienne; et enfin, M. Mark Schaan, d'ISDE.

Tout d'abord, permettez-moi de reprendre les propos de la présidente en remerciant le Comité d'être revenu plus tôt et de prendre le temps d'étudier ce projet de loi avant la reprise des travaux du Parlement. Si vous n'avez pas passé l'été ici à Ottawa, sachez qu'il s'agit officiellement de la première semaine de l'été, du point de vue de la météo, parce qu'il a plu sans arrêt.

Le projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports, prévoit des modifications législatives qui permettront au gouvernement d'aller de l'avant dans la prise de mesures préliminaires dans le cadre de Transports 2030, un plan stratégique du gouvernement sur l'avenir des transports au Canada. Ce plan a été annoncé par le ministre des Transports en novembre dernier à l'issue de nombreuses consultations menées auprès d'intervenants de l'industrie, de groupes autochtones, de provinces et territoires et de Canadiens, en fonction des constatations et des recommandations du rapport d'examen de la

Loi sur les transports au Canada. Vous entendrez plus tard aujourd'hui M. Emerson, qui était le président de ce comité d'examen. Grâce à ce processus, nous avons pu entendre un vaste éventail de points de vue sur l'avenir des transports au cours des 20 à 30 prochaines années, et sur la façon de voir cela se matérialiser pour nous assurer que le réseau national des transports continue de stimuler la compétitivité, les échanges commerciaux et la prospérité du Canada à l'échelle internationale.

[Français]

Le projet de loi C-49 fait la promotion de la transparence, de l'efficacité du réseau et de l'équité. Il propose des modifications législatives qui répondront mieux aux besoins et aux attentes des voyageurs et des expéditeurs canadiens en matière de services. Il créera également un réseau de transport plus sécuritaire et plus novateur qui positionnera mieux le Canada afin que ce dernier tire parti des possibilités mondiales et prospère dans une économie très performante.

Permettez-moi de souligner les éléments clés du projet de loi.

[Traduction]

Je vais commencer par les initiatives dans le domaine du transport aérien. Le projet de loi C-49 propose la création de nouveaux règlements pour renforcer les droits des passagers aériens du Canada en veillant à ce qu'ils soient clairs, uniformes et équitables, pour les voyageurs et les transporteurs aériens. L'Office des transports du Canada aura pour mandat d'élaborer, de concert avec Transports Canada, ces nouveaux règlements, et il consultera les Canadiens et les intervenants une fois la sanction royale obtenue.

L'objectif primordial de cette nouvelle démarche est d'assurer que les Canadiens et quiconque voyage à destination, en provenance et dans les limites du Canada comprennent leurs droits en tant que passagers aériens sans compromettre l'accès aux services aériens ni faire augmenter le coût des voyages en avion pour les Canadiens.

Le projet de loi C-49 stipule que ces règlements comporteront des dispositions au sujet des irritants les plus courants suivants: fournir aux passagers, en langage clair, des renseignements sur les obligations des transporteurs, ainsi que sur la marche à suivre pour obtenir réparation ou déposer une plainte; établir des normes de traitement des passagers en cas de surréservation, de retard et d'annulation, y compris l'indemnisation; uniformiser les niveaux d'indemnisation en cas de perte ou d'endommagement des bagages; établir des normes de traitement des passagers en cas de retard d'une durée donnée sur l'aire de trafic; asseoir les enfants près d'un parent ou d'un tuteur sans frais supplémentaires; et exiger des transporteurs aériens qu'ils élaborent des normes régissant le transport des instruments de musique.

Enfin, ce projet de loi propose également d'établir des règlements afin de recueillir des données pour permettre de surveiller l'expérience des passagers aériens, notamment le respect par les transporteurs aériens de l'approche envisagée sur les droits des passagers.

● (1210)

[Français]

Par ailleurs, le projet de loi propose d'assouplir les restrictions sur la propriété internationale. Ainsi, le maximum en ce qui a trait aux transporteurs aériens canadiens passera de 25 % à 49 %. Afin de protéger la compétitivité du secteur aérien et d'appuyer la connectivité, cette disposition est assortie de garanties connexes.

Parmi ces garanties, mentionnons les restrictions selon lesquelles, d'une part, un seul investisseur international ne pourra détenir plus de 25 % des actions avec droit de vote d'un transporteur aérien canadien et, d'autre part, aucune combinaison de transporteurs aériens étrangers ne pourra posséder plus de 25 % des actions d'un transporteur canadien.

Ce changement de politique ne s'appliquera pas aux services aériens spécialisés du Canada, comme l'hélicoptère, la photographie aérienne ou la lutte contre les incendies, dont le pourcentage maximum d'actionariat international demeurera à 25 %.

L'assouplissement des restrictions relatives à la propriété internationale signifie que les transporteurs aériens canadiens — ce qui englobe les fournisseurs de services de transport de passagers et de fret — auront accès à davantage de capitaux d'investissement, qu'ils pourront utiliser pour innover et, peut-être même, pour prendre de l'expansion.

Cela contribuera à augmenter la compétitivité du secteur aérien canadien, en plus d'offrir davantage de choix aux Canadiens et de générer des profits pour les aéroports et les fournisseurs, ainsi que de nouveaux emplois pour les Canadiens.

Une plus forte concurrence au sein du marché pourrait à son tour réduire le coût du transport aérien et ouvrir de nouveaux marchés aux consommateurs et aux expéditeurs au Canada. Cela pourrait englober la création de nouveaux transporteurs à très bas coût, desservant de nouveaux secteurs du marché canadien.

[Traduction]

Le projet de loi propose un nouveau processus transparent et prévisible autorisant les coentreprises entre transporteurs aériens, en tenant compte de la concurrence et des considérations plus vastes d'intérêt public et en établissant des échéanciers clairs pour la prise de décisions.

Les coentreprises sont monnaie courante dans le secteur mondial du transport aérien. Elles permettent à deux ou à plusieurs transporteurs aériens de coordonner leurs activités sur certains faisceaux, notamment dans le domaine des horaires, des prix, de la gestion des recettes, du marketing et des ventes.

Même si actuellement les coentreprises prévues au Canada sont uniquement examinées par le Bureau de la concurrence aux termes de la Loi sur la concurrence, et qu'elles se concentrent exclusivement sur les effets anticoncurrentiels des déplacements en avion sur certains marchés, le nouveau projet de loi permettra de tenir compte des plus grands avantages pour le public.

En outre, le nouveau processus comportera des échéanciers parfaitement clairs pour le processus d'examen, à la fois pour l'examen des éventuelles considérations de concurrence par le Bureau et l'évaluation par Transports Canada des avantages pour le

public. On prévoit que cet examen plus global et ponctuel permettra aux transporteurs canadiens d'épouser cette tendance, qui confère des avantages non seulement aux transporteurs aériens qui en sont partenaires, mais aussi aux consommateurs qui ont tout à gagner d'une amélioration de la connectivité des vols, sans oublier le tourisme canadien qui devrait connaître une certaine croissance en fonction de la multiplication des options de réseau.

[Français]

Le secteur canadien du transport aérien a exprimé son intérêt à investir dans des services de contrôle de passagers autres que ceux que fournit déjà l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et à y avoir accès afin de faciliter les voyages par avion et d'en tirer des avantages économiques.

Les modifications prévues permettront à cette possibilité de se matérialiser selon les formules d'un recouvrement des coûts.

[Traduction]

Passons maintenant aux initiatives dans le domaine du transport ferroviaire.

Un réseau ferroviaire fiable de transport des marchandises revêt une importance névralgique pour le succès du Canada en tant que pays commerçant. Bon nombre de nos matières premières, depuis les minerais jusqu'aux produits forestiers et aux céréales, dépendent du réseau ferroviaire pour être acheminées jusqu'aux marchés, aussi bien au Canada qu'à l'étranger. Le Canada jouit de services ferroviaires efficaces, et leurs prix sont les plus bas au monde.

C'est d'ailleurs pourquoi le projet de loi C-49 vise à alléger les pressions qui s'exercent sur le réseau pour que celui-ci continue de répondre aux besoins des usagers et de l'économie à long terme. À cette fin, le projet de loi favorise la transparence, l'efficacité et d'importants investissements du secteur privé dans le réseau ferroviaire, ainsi que des recours accessibles aux expéditeurs. Parmi les principales mesures, mentionnons les suivantes: de nouvelles exigences sur les rapports de données des compagnies de chemin de fer au sujet des prix, des services et des résultats qui augmenteront nettement la transparence du réseau; une définition de service ferroviaire adéquat et convenable qui confirme que les compagnies de chemin de fer doivent offrir aux expéditeurs le niveau de service maximum qu'elles peuvent leur offrir raisonnablement dans les circonstances; la capacité des expéditeurs de solliciter des sanctions financières réciproques en cas d'infraction aux accords de niveau de services avec les compagnies de chemin de fer; des recours actualisés pour les plaintes sur les prix et les services, afin d'en faciliter l'accès aux expéditeurs et de les rendre plus ponctuels; et enfin, l'interconnexion de longue distance, nouvelle mesure qui offre l'option aux expéditeurs captifs des différents secteurs et régions d'avoir accès à des compagnies de chemin de fer concurrentes.

● (1215)

Ces mesures répondront aux besoins des expéditeurs d'une plus grande concurrence dans le réseau de transport ferroviaire de marchandises, tout en protégeant la capacité des chemins de fer de réaliser des investissements cruciaux dans le réseau ferroviaire, ce qui profite à tous les expéditeurs et à l'ensemble de l'économie.

Les modifications que l'on prévoit apporter à la Loi sur la sécurité ferroviaire pour rendre obligatoire l'installation d'enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives sont conçues pour renforcer encore davantage la sécurité ferroviaire, tout en protégeant la vie privée des employés. Elles répondent aux recommandations émanant de votre comité, du comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada et du Bureau de la sécurité des transports, dont vous entendrez les représentants tout de suite après.

Ces enregistreurs contribueront à améliorer la sécurité ferroviaire en fournissant des données objectives sur les mesures prises par les équipes de train avant et pendant un accident ferroviaire. Cette technologie fournira aux compagnies de chemin de fer un instrument de sécurité supplémentaire pour analyser les tendances recensées par le biais de leurs systèmes de gestion de la sécurité.

Grâce à son rôle de surveillance, Transports Canada veillera à ce que les compagnies respectent les limites sur l'utilisation et les exigences en matière de vie privée mentionnées dans le projet de loi.

[Français]

Je vais maintenant aborder les initiatives dans le domaine du transport maritime.

Le projet de loi C-49 propose de modifier la Loi sur le cabotage pour permettre à tous les armateurs de repositionner leurs conteneurs vides, loués ou leur appartenant en plusieurs lieux au Canada au moyen de navires battant n'importe quel pavillon. Cette mesure appuiera les demandes de l'industrie d'une plus grande souplesse logistique et permettra de remédier à la pénurie de conteneurs vides pour les marchandises à exporter.

Le projet de loi C-49 propose également de modifier la Loi maritime du Canada afin de permettre aux administrations portuaires canadiennes de solliciter des prêts et des garanties d'emprunt auprès de la Banque de l'infrastructure du Canada, qui est en train de voir le jour.

[Traduction]

En conclusion, ce projet de loi regroupe des initiatives législatives en un seul projet et ces initiatives sont indispensables pour faire avancer des mesures prioritaires liées à l'amélioration de l'efficacité et de la sécurité du système de transport canadien.

En plus d'avoir fait l'objet d'un processus de consultation complet, ces modifications reposent sur de solides éléments de preuve. Par exemple, pour ce qui est des mesures relatives au transport ferroviaire des marchandises, nous avons sollicité l'expertise technique d'intervenants du secteur ferroviaire, de l'Office, des principaux ministères fédéraux et d'autres administrations dans le cadre des consultations sur ce projet de loi. Nous avons analysé les tarifs marchandises et les investissements entre les administrations, de même que les mouvements des produits au Canada, en utilisant le Programme interne de surveillance des grains et les lettres de voiture des compagnies de chemin de fer et d'autres données.

Les mesures que contient ce projet de loi reflètent les priorités dont nous ont fait part les intervenants et les Canadiens au cours des consultations. Elles pavent la voie à des réformes législatives qui favoriseront un réseau de transport plus sécuritaire et plus efficace qui stimulera la croissance tout en défendant les droits des travailleurs canadiens afin de mieux répondre à leurs besoins et attentes.

J'ajouterais que ce projet de loi fait suite aux nombreuses recommandations formulées par le Comité l'an dernier dans le cadre de son étude de la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire pour les producteurs de grains.

Je tiens à remercier une fois de plus le Comité de m'avoir invitée aujourd'hui. Mes collègues et moi-même sommes entièrement disposés à répondre à vos questions, maintenant et tout au long de l'étude de ce projet de loi. Nous serions heureux de vous fournir tout renseignement utile.

D'ailleurs, je tiens à dire que nous avons mis à la disposition du Comité une série de documents et de feuillets d'information qui pourraient vous aider à comprendre les dispositions ainsi que le contexte entourant certains des enjeux dont il est question ici, les questions qu'on nous pose fréquemment, car nous sommes conscients qu'une certaine confusion peut régner au sein des divers intervenants quant à la signification et à l'application de ces dispositions et, évidemment, à l'étude article par article. S'il y a quoi que ce soit que nous pouvons faire pour vous aider, nous le ferons volontiers.

● (1220)

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup, madame Borges. Nous vous sommes très reconnaissants de tous les renseignements que vous nous avez fournis aujourd'hui.

Nous allons tout de suite amorcer notre période de questions.

Madame Block, vous disposez de sept minutes.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci, madame la présidente. J'aimerais joindre ma voix à la vôtre pour souhaiter à tous la bienvenue. Je suis ravie d'avoir l'occasion de vous poser des questions au sujet du projet de loi C-49.

Vous nous avez souhaité la bienvenue tout à l'heure et vous nous avez remerciés d'être ici aujourd'hui, mais sachez que si notre comité s'est réuni une semaine plus tôt, c'est en raison d'une motion qu'il a lui-même proposée. Cela dit, je tiens à vous remercier d'avoir pris le temps de vous joindre à nous aujourd'hui.

J'aimerais également souhaiter la bienvenue à mes collègues. J'espère que vous avez tous passé un bel été et j'ai très hâte de travailler avec vous tous au cours de la session. Bien entendu, il se peut qu'il y ait des changements. Je tiens aussi à souhaiter la bienvenue à mes deux collègues de ce côté-ci de la table qui ne sont pas des membres permanents du Comité, mais qui ont aimablement accepté le devoir et l'occasion d'être ici pour discuter du projet de loi C-49.

Je suis très reconnaissante du travail qui a été effectué à l'égard du projet de loi C-49, et même en écoutant vos observations préliminaires, on constate à quel point le projet de loi ratisse large. En fait, on avait laissé entendre qu'il s'agissait d'un projet de loi omnibus, englobant trois modes de transport et touchant à plusieurs enjeux. On peut probablement déjà admettre que ce projet de loi n'est pas parfait, et c'est pourquoi, selon moi, nous sommes ici pour poser des questions et entendre des témoins sur les mesures qui sont adéquates et les amendements ou les recommandations que pourraient formuler nos intervenants.

Cela dit, j'aimerais savoir à quel moment et pour quelle raison on a pris la décision de créer un projet de loi aussi vaste, qui traite d'autant de modes de transport.

Mme Helena Borges: Les modifications législatives proposées ont été rassemblées dans un projet de loi, car elles appuient les engagements pris par le gouvernement dans le cadre de son plan stratégique Transports 2030. Tous ces éléments sont compris dans les cinq thèmes que le ministre a annoncés en novembre dernier lorsqu'il a proposé un plan pour moderniser le réseau de transport du Canada. La majorité des modifications législatives découle également du rapport du comité d'examen de la LTC qui a été rendu public le 25 février 2016. On a tenu compte de ces recommandations.

De plus, il faut savoir que près de 90 % des amendements s'appliqueront à une seule loi, ce qui est en soi une loi omnibus. La Loi sur les transports au Canada est la principale loi qui régit les secteurs aérien et ferroviaire, et qui confère à l'Office les pouvoirs de régler les différends, et ce genre de choses. La plupart sont donc des amendements. Une petite partie d'entre eux sont des amendements corrélatifs découlant des modifications apportées à la Loi sur les transports au Canada, telles que la modification à la propriété étrangère des compagnies aériennes, ce qui a donné lieu à des changements corrélatifs à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada ou à la Loi sur la privatisation du CN et d'autres.

Par conséquent, il nous semblait logique de rassembler tous ces éléments, étant donné leurs points communs. De plus, je dois dire que le Comité nous a donné une véritable mine de renseignements grâce au rapport qu'il a produit au cours de la dernière année sur la sécurité ferroviaire et le transport de marchandises, et nous avons pensé qu'en combinant tout cela, nous adopterions une approche plus holistique à l'égard des amendements proposés dans le projet de loi.

• (1225)

Mme Kelly Block: Merci.

J'aimerais aller encore un peu plus loin en discutant de l'une des raisons pour lesquelles j'ai posé cette question au départ. On vient d'entreprendre un examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, si je ne me trompe pas, alors pourquoi inclurons-nous les dispositions relatives aux enregistreurs audio-vidéo dans le projet de loi C-49 plutôt que dans la Loi sur la sécurité ferroviaire?

Mme Helena Borges: Je vous remercie de cette question.

Comme vous le savez sans doute, les recommandations concernant les enregistreurs audio-vidéo existent depuis un bon moment déjà. Nous nous penchons là-dessus depuis le début des années 2000. Plus récemment, le Bureau de la sécurité des transports l'a intégré à sa liste de surveillance, et nous prenons cette liste très au sérieux.

En fait, lorsque le Comité s'est penché sur les mesures liées à la sécurité ferroviaire, il avait notamment recommandé de déployer les enregistreurs audio-vidéo le plus tôt possible. De plus, on avait également proposé de donner suite aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports plus rapidement que par le passé.

Il y a beaucoup d'autres raisons pour lesquelles nous allons de l'avant, étant donné les avantages bien connus des EAVL en matière de sécurité, et nous estimons qu'il est grand temps d'agir dans ce dossier, car ces enregistreurs nécessiteront une réglementation. Nous pourrions attendre la Loi sur la sécurité ferroviaire, mais il pourrait y avoir un délai d'un an ou deux. Conformément aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports, nous avons convenu qu'il fallait aller de l'avant le plus rapidement possible.

La présidente: Merci beaucoup madame Block.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Bonjour. J'aimerais également souhaiter un bon retour à tout le monde.

Selon vous, existe-t-il un écart entre les projets de loi C-49 et C-30?

Mme Helena Borges: J'ai examiné toutes les recommandations que vous aviez formulées dans le cadre de votre étude du projet de loi C-30. Si je ne me trompe pas, vous aviez 17 recommandations. Nous les avons toutes passées en revue, et je dirais même que nous y avons donné suite. Nous avons mis en oeuvre certaines des recommandations et mis un terme à d'autres. Les deux dispositions qui sont devenues caduques figuraient dans le projet de loi C-30. La raison pour laquelle nous les avons laissées venir à échéance, c'est parce que la situation a considérablement changé depuis 2013-2014.

Je ne crois pas qu'il y ait de lacunes. Je pense que nous avons tenu compte de toutes les recommandations. En fait, je dirais que nous sommes allés encore plus loin en donnant suite à d'autres recommandations formulées par le comité d'examen de la LTC et que les intervenants réclamaient depuis quelques années.

M. Gagan Sikand: Dans votre déclaration, vous avez mentionné avoir tenu des consultations en ce qui a trait au transport ferroviaire. Avez-vous entrepris des consultations générales concernant l'ensemble des amendements proposés?

Mme Helena Borges: Je peux vous dire que nous avons mené des consultations exhaustives. En règle générale, nous ne tenons pas de consultations sur les amendements qui se trouvent dans un projet de loi, car il s'agit d'un privilège parlementaire. En revanche, nous le faisons pour ce qui est des enjeux qui s'y rattachent et de l'orientation politique que nous prônons.

Ces consultations ont eu lieu au cours des 18 derniers mois, soit tout de suite après que le ministre eut déposé le rapport d'examen de la LTC en février dernier. Il a lancé une série de 10 tables rondes partout au pays axées sur les thèmes abordés dans le plan Transports 2030 annoncé à l'automne dernier. En outre, il a tenu deux discussions en direct sur Facebook avec les Canadiens. Les divers intervenants ont également eu l'occasion de formuler des commentaires en ligne, et nous avons reçu 230 mémoires. Nous avons également reçu plus de 70 mémoires écrits au terme de nos consultations, puis 70 autres adressés directement au ministre. Ces mémoires ont orienté nos avis et nos amendements. Nos collègues provinciaux et territoriaux ont également pris part à ce processus.

Depuis, nous avons continué de travailler de concert avec les sociétés ferroviaires et les divers intervenants du secteur ferroviaire — les expéditeurs qui utilisent les chemins de fer et d'autres intervenants — pour nous assurer de bien comprendre leurs préoccupations et d'y répondre dans le cadre de cette mesure législative.

• (1230)

M. Gagan Sikand: En quoi ces changements sont-ils avantageux pour les Canadiens?

Mme Helena Borges: Je vous dirais que c'est probablement l'un des aspects les plus importants de ce projet de loi. Le ministre et les fonctionnaires reçoivent des plaintes depuis des années à l'égard du transport aérien. Les gens sont déçus de leur expérience de voyage. Les droits des passagers qui figurent dans ce projet de loi sont absolument révolutionnaires pour les Canadiens.

Nous avons examiné ce qui se faisait à l'échelle internationale et nous nous sommes inspirés des pratiques exemplaires des autres pays pour nous assurer d'éliminer les irritants dont j'ai parlé dans ma déclaration liminaire, car c'est ce qui est le plus important pour les Canadiens. Il s'agit d'un enjeu dont on a beaucoup parlé dans les médias, pas plus tard que la semaine dernière, ici à Ottawa, avec la situation d'Air Transat.

Je pense que c'est ce qui est fondamental pour les Canadiens, mais je dirais que les autres mesures prévues dans le projet de loi, particulièrement concernant les marchandises ferroviaires et les mesures maritimes, sont également importantes.

M. Gagan Sikand: Permettez-moi de vous interrompre ici. Je n'ai pas beaucoup de temps.

En ce qui a trait aux droits des passagers, j'ai remarqué que le projet de loi ne prévoyait pas de sanctions. Qu'en est-il exactement?

Mme Helena Borges: Vous remarquerez que les amendements à la loi confèrent à l'Office des transports du Canada le pouvoir de prendre des règlements. Les détails des mesures d'indemnisation — la façon dont ces irritants seront éliminés — seront précisés dans la réglementation.

Nous travaillerons en collaboration avec l'Office. Nous voulons nous assurer que les Canadiens ont l'occasion de donner leur point de vue sur les mesures d'indemnisation souhaitées, de façon à ce qu'elles répondent bien à leurs préoccupations.

M. Gagan Sikand: D'accord. Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente. C'est un plaisir de vous retrouver à la barre de notre comité.

Je souhaite la bienvenue à tous ceux et celles avec qui j'ai eu le plaisir de travailler l'année dernière et, par conséquent, dont je connaissais déjà le visage. Je souhaite également la bienvenue à ceux qui se joignent à nous, en espérant que ce sera de façon permanente. Dans le cas contraire, je les salue bien bas. Ici s'arrêtent mes salutations, étant donné que j'ai probablement plus de questions à poser que de temps alloué pour le faire.

J'ai souligné à grands traits une phrase de vos observations préliminaires. Vous disiez qu'avec le projet de loi C-49, on recherchait la transparence, l'équité et l'efficacité. J'avoue avoir buté sur le mot « efficacité ». Je vais vous donner quelques exemples qui touchent divers modes de transport et dans le cas desquels je cerne mal l'efficacité.

Le premier exemple concerne probablement les enregistreurs audio-vidéo. À ce sujet, selon le rapport du groupe de travail sur ces enregistreurs, le Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou BST, aurait déclaré que, dans moins de 1 % des cas, l'usage de ces enregistreurs lui aurait été utile pour atteindre la certitude dans les conclusions de ses enquêtes. Il s'agit ici de moins de 1 % des cas. Parler des enregistreurs, c'est parler aussi d'un accident qui est malheureusement survenu. Or il me semble que, par souci d'efficacité, la question de la fatigue des chefs de train devrait être traitée avant celle des enregistreurs. Dans notre étude de l'année dernière portant sur la sécurité aérienne, la fatigue des pilotes était un élément important sur lequel il fallait se pencher.

Comment se fait-il que le projet de loi C-49 soit aussi précis quant à ses demandes sur les enregistrements mais aussi peu loquace concernant le problème de la fatigue des chefs de train?

Mme Helena Borges: Je vous remercie de votre question. Je vais céder la parole à ma collègue Brigitte, qui est responsable de ces enjeux. Elle pourra vous faire part des mesures qui sont en cours concernant la fatigue des chefs de train.

Mme Brigitte Diogo (directrice générale, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Bonjour. Je vous remercie de votre question.

Afin d'améliorer la sécurité ferroviaire, nous examinons présentement une série de mesures qui incluent la question de la fatigue. Nous avons justement entamé des discussions et des consultations préliminaires avec l'industrie et les syndicats pour revoir la réglementation concernant la fatigue. Au cours de la dernière rencontre du comité consultatif qui étudie la sécurité ferroviaire, on a tenu des discussions à ce sujet. Au début du mois d'octobre, le ministre va émettre un avis afin de solliciter des suggestions et commentaires sur les changements réglementaires relatifs à la question de la fatigue.

• (1235)

M. Robert Aubin: Merci. Si je comprends bien vos propos, vous en êtes à organiser des consultations, à solliciter des conseils et à réfléchir à la question de la fatigue. Or, dans le cadre du projet de loi qu'on nous propose, qui est pratiquement un projet de loi omnibus, on s'attendait plutôt à des mises en oeuvre. Je dirais qu'il en va de même pour la charte concernant les passagers. Comme le faisait remarquer si justement mon collègue M. Sikand, après deux ans, il n'y a toujours pas de règlements. Plus tôt, vous nous avez annoncé qu'après la sanction royale, on allait entamer des consultations pour déterminer ce que devrait contenir cette charte. C'est donc dire qu'il faudra au minimum une année supplémentaire avant que les passagers puissent savoir exactement ce sur quoi reposent leurs droits.

Est-ce qu'on s'apprête à manquer le train ou l'avion?

Dans le cadre de la précédente législature, on avait déjà déposé une charte à laquelle le ministre — qui n'était pas ministre à ce moment-là — s'était montré très favorable. Il avait même voté en faveur de cette charte.

Pourquoi est-on incapable d'accélérer le processus de façon à pouvoir servir les citoyens?

Mme Helena Borges: Je vous remercie beaucoup de votre question.

Je vais clarifier un point. Nous avons déjà des pouvoirs législatifs et une réglementation en ce qui concerne la fatigue, et nous allons modifier la législation. Par contre, nous n'avons pas de pouvoirs législatifs en ce qui concerne les enregistreurs audio-vidéo de locomotive. C'est ce que ce projet de loi vise à établir. Nous avons besoin de cela pour mettre en place une réglementation.

C'est la même chose en ce qui a trait aux droits des passagers. Présentement, la Loi sur les transports au Canada ne donne pas encore la flexibilité ou le pouvoir à l'Office des transports du Canada de créer une réglementation sur les droits des passagers. Dès que ce projet de loi sera approuvé — ce que nous espérons —, nous serons en mesure, de concert avec l'Office des transports du Canada, d'accélérer le processus de réglementation pour mettre en oeuvre les aspects techniques de ces droits le plus vite possible. Il en va de même pour les enregistreurs audio-vidéo de locomotive. Nous devons mener des consultations, mais nous sommes prêts à procéder le plus vite possible pour que ces éléments soient en place en 2018.

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, madame Borges.

Je suis désolée, monsieur Aubin, mais votre temps est écoulé.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

J'aimerais revenir rapidement à ce qui a été dit plus tôt au sujet des modifications à la Loi maritime du Canada qui permettraient aux administrations portuaires canadiennes, les APC, d'avoir accès aux prêts et aux garanties de prêt de la Banque de l'infrastructure du Canada. Nous reconnaissons tous que la plupart de ces APC sont d'anciens actifs détenus par le gouvernement dont la propriété a été transférée au secteur privé.

L'un des quatre piliers prévus dans le plan stratégique du gouvernement met l'accent sur les corridors commerciaux. Comme nous le savons tous, cela permettra au Canada d'être placé dans une meilleure position pour tirer pleinement parti des débouchés mondiaux, d'être plus compétitif sur le marché mondial et d'assurer une gestion rigoureuse des actifs, ce qui fera en sorte d'améliorer son rendement et sa compétitivité à l'échelle internationale, et de favoriser sa prospérité.

Est-ce que la Loi maritime du Canada permettra à la Voie maritime du Saint-Laurent, soit un actif appartenant au gouvernement fédéral, d'accéder aux prêts et garanties de prêt de la Banque de l'infrastructure du Canada?

Ma deuxième question concerne les autres programmes qui sont actuellement offerts. Le gouvernement a pris l'initiative d'offrir, par exemple, des programmes qui favorisent le développement de super grappes, de corridors commerciaux et de villes intelligentes et, enfin, de mettre en place le Programme d'infrastructures au cours du premier trimestre de 2018.

La Voie maritime du Saint-Laurent aura-t-elle accès à ces programmes, de même que les APC?

• (1240)

Mme Helena Borges: Tout d'abord, sachez que la Voie maritime du Saint-Laurent est bel et bien un actif fédéral. Par conséquent, elle reçoit des crédits législatifs de Transports Canada chaque année pour apporter les améliorations nécessaires sur la voie maritime. La société qui exploite la voie maritime en notre nom nous indique quels sont ses besoins et reçoit le financement nécessaire pour procéder aux améliorations. Étant donné les crédits législatifs, c'est ainsi qu'elle sera financée à l'avenir. Elle n'a donc pas besoin d'avoir accès à ces programmes, puisqu'elle a directement accès au cadre financier.

M. Vance Badawey: Très bien. Merci.

Il y a des endroits situés le long de la Voie maritime du Saint-Laurent qui ont leurs propres corridors commerciaux. Qu'il s'agisse de transport routier, aérien, multimodal, et ainsi de suite, on prévoit mettre en place une stratégie économique afin de tirer avantage de ces actifs. Malheureusement, souvent, ces améliorations — en vertu de cette attribution — ne sont pas réalisées. Les actifs se sont détériorés et ont besoin d'être remis en état. Lorsqu'on lit l'article d'aujourd'hui rédigé par M. Runciman, on peut voir que c'est quelque chose qu'il reconnaît. Nous espérons donc que cela sera fait à l'avenir.

Par conséquent, si ces travaux ne font pas partie du programme, en vertu des crédits, qu'en est-il de ces régions qui l'ont intégré à leur stratégie? Peuvent-elles présenter une demande dans le cadre de l'un de ces programmes afin de faire avancer leurs besoins économiques lorsqu'il s'agit d'un actif détenu par le gouvernement fédéral?

Mme Helena Borges: S'il y a des améliorations qui doivent être apportées à la voie maritime que la société n'a pas relevées et que nous ne finançons pas, nous demanderions d'en être informés pour que nous puissions en discuter avec la société et découvrir pourquoi elles ne sont pas incluses. Ce serait donc une partie de la réponse.

Pour répondre au reste de votre question, sachez que le ministre a annoncé, au début de juillet, la création du Fonds national des corridors commerciaux. Il s'agit d'un fonds national dont le seul but est de financer les infrastructures de transport favorisant les activités commerciales. C'est très excitant. Il y aura donc 2 milliards de dollars qui seront investis au cours des 11 prochaines années. D'ailleurs, pas plus tard que la semaine dernière, nous avons reçu quelques manifestations d'intérêt pour des projets qui nécessitent du financement. Toute personne qui possède et exploite une infrastructure de transport qui appuie le commerce est admissible à ce fonds. On incite donc les gens à présenter une demande dans le cadre du programme. Il s'agit du premier cycle. Il y en aura d'autres au cours des prochaines années, mais c'est un moyen pour les administrations portuaires, routières, aéroportuaires, ferroviaires, bref tous ceux qui exploitent des infrastructures de transport utilisées à des fins de commerce, de demander du financement pour appuyer leurs projets.

M. Vance Badawey: Merci, madame Borges. J'ai apprécié vos deux réponses. Tout d'abord, il faut demander à Transports Canada de veiller à ce que ces actifs soient gérés adéquatement — et j'y reviendrai plus tard. Ensuite, il y a les autres partenaires qui peuvent, en collaboration avec un actif détenu par le gouvernement fédéral tel que la voie maritime, présenter une demande dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux ou d'autres programmes afin d'améliorer ces actifs, en plus de bénéficier de l'actif appartenant au gouvernement fédéral.

C'est donc ma dernière question. Selon vous, est-ce une bonne chose que ces partenaires du secteur privé, ainsi que les municipalités à proximité, en l'occurrence, le canal Welland et la Voie maritime du Saint-Laurent, puissent présenter des demandes dans le but de collaborer avec un actif détenu par le gouvernement fédéral?

La présidente: Merci, monsieur Badawey.

Pourriez-vous répondre brièvement à cette question?

Mme Helena Borges: La réponse est oui.

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Très bien. Merci beaucoup.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je suis heureux de revoir tout le monde, et de voir également de nouveaux visages autour de la table.

J'aimerais qu'on discute un peu de la question des droits des passagers aériens. Évidemment, on a beaucoup parlé des compagnies aériennes et de ce qu'elles font ou de ce qu'elles ne font pas. Nous avons eu quelques exemples très alarmants de certaines situations au cours des dernières semaines, mais il m'est aussi déjà arrivé de devoir attendre longtemps sur l'aire de trafic parce que, par exemple, il n'y avait pas suffisamment de personnel au terminal pour exploiter les portiques et les rampes d'accès, etc.

Plutôt que de viser particulièrement les compagnies aériennes, ne pourrait-on pas adopter une approche plus globale, de sorte que s'il y avait des lacunes dans le service à la clientèle, on ne ciblerait pas strictement une partie du secteur, étant donné que celle-ci pourrait facilement rejeter le blâme sur quelqu'un d'autre?

• (1245)

Mme Helena Borges: C'est une très bonne question. Effectivement, il y a de nombreux intervenants en cause. Comme je l'ai dit plus tôt dans ma déclaration, ce projet de loi propose notamment de recueillir des données auprès de tous ceux qui font partie de l'expérience des voyageurs aériens — le transporteur aérien, l'aéroport, le personnel de l'aéroport, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, bref l'ensemble de la chaîne, afin d'examiner tout ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas et de déterminer quels sont les problèmes pour ensuite faire rapport aux Canadiens sur le déroulement des opérations.

M. Ken Hardie: Il me semble qu'il y ait une certaine réticence depuis toujours de la part du ministère des Transports et du gouvernement du Canada à l'égard des coentreprises. J'imagine qu'il y aura certains intervenants, particulièrement au sein des compagnies aériennes, qui s'opposeront aux coentreprises.

Dans le cadre de la gestion de ces ententes, pouvez-vous nous décrire certains des facteurs qui pourraient être préoccupants à l'avenir relativement à ces coentreprises?

Mme Helena Borges: Je vais demander à ma collègue, Sara Wiebe, et peut-être à Mark Schaan, de répondre à certaines de ces questions en fonction des expériences vécues jusqu'à maintenant et de ce que nous proposons de faire différemment dans le futur.

M. Mark Schaan (directeur général, Direction générale des politiques-cadres du marché, Secteur de la politique stratégique, ministère de l'Industrie): Merci beaucoup. Le projet de loi C-49 propose une nouvelle approche autorisant les coentreprises à PH neutre ou les coentreprises entre transporteurs aériens. À l'heure actuelle, les coentreprises sont uniquement examinées par le Bureau de la concurrence aux termes de la Loi sur la concurrence, et les principales considérations sont la durée de la concurrence et la compréhension sur le plan économique.

Le projet de loi C-49 fera en sorte d'élargir cet examen afin d'inclure une évaluation de la concurrence plus complète et robuste de la part du Bureau. Elle tiendra compte des avantages pour le public, en ce qui concerne notamment la connectivité, la sécurité ou l'expérience du voyageur. Lorsqu'une coentreprise soulève des préoccupations, ce serait parce que les avantages pour le public évalués par Transports Canada dans le cadre du processus d'examen ne suffisent pas à compenser les effets d'une diminution importante de la concurrence dans le secteur. Ce que fait le projet de loi C-49, c'est d'établir un équilibre entre les désavantages potentiels d'une

transaction proposée et les avantages offerts aux Canadiens. Il est nécessaire que l'un l'emporte sur l'autre pour aller de l'avant. Il s'agit d'un système volontaire en fonction duquel le promoteur doit avoir une bonne évaluation de la probabilité d'adoption pour obtenir l'approbation du ministre.

M. Ken Hardie: Merci.

En ce qui concerne la question des enregistreurs audio-vidéo, je me suis penché sur l'installation de ces appareils à bord des autobus, lorsque je travaillais au sein de la société de transport en commun de la région de Vancouver. Bien entendu, ces enregistreurs soulèvent d'importantes questions liées aux relations de travail. Les membres du personnel craignent qu'ils soient utilisés à des fins disciplinaires. Toute la question de la vie privée repose évidemment sur qui possédera les données, de quelle façon elles seront entreposées, qui y aura accès et pendant combien de temps elles seront conservées. Toutes ces questions seront-elles prises en considération dans les règlements?

Mme Helena Borges: La réponse est oui. Je vais demander à ma collègue Brigitte de vous en dire un peu plus sur la façon dont nous aborderons ces enjeux.

M. Ken Hardie: J'aurais une question supplémentaire dans cette même veine. On parle d'installer cette technologie uniquement dans les chemins de fer de classe 1. Comme par hasard, certaines des procédures judiciaires entourant Lac-Mégantic viennent d'être entamées. Même si ces dispositions étaient en place, le chemin de fer en question n'était pas tenu de s'y conformer. Étant donné ce que nous savons au sujet de l'état des chemins de fer d'intérêt local, pourquoi ne pas étendre la portée de cette mesure pour les inclure?

Mme Helena Borges: Merci.

Brigitte.

Mme Brigitte Diogo: Madame la présidente, je dirais que la réglementation actuellement en cours d'élaboration — et nous consultons divers intervenants dans ce dossier — tiendra compte des questions liées à la protection des données, la durée de conservation des données, la nécessité que les entreprises établissent des politiques afin d'empêcher tout accès non autorisé, et les exigences en matière de tenue de documents qui seront imposées aux entreprises. Chose certaine, nous voulons nous assurer de protéger le droit à la vie privée. C'est notre priorité.

Aucune décision n'a encore été prise concernant le champ d'application. En fait, nous envisageons de définir la portée dans la réglementation, et il ne s'agira pas nécessairement des chemins de fer de catégorie 1. Rien n'est coulé dans le béton. Nous sommes en train d'évaluer les risques pour déterminer à qui cette mesure va s'appliquer, et cela pourrait inclure les CFIL.

• (1250)

La présidente: Merci beaucoup.

Je suis désolée, monsieur Hardie, mais votre temps est écoulé.

Monsieur O'Toole.

L'hon. Erin O'Toole (Durham, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente. Je suis heureux de retrouver mes collègues aujourd'hui.

Merci, mesdames et messieurs, de prendre part à nos discussions.

Je considère que ce projet de loi est essentiel pour l'avenir du Canada. La modernisation de notre réseau de transport est fondamentale pour nous permettre d'acheminer nos produits vers les marchés au Canada, en Amérique du Nord et partout dans le monde.

Le transport, qu'il soit maritime, aérien, ferroviaire et routier, constitue l'infrastructure de notre économie. Le projet de loi propose des mesures qui s'étendent jusqu'en 2030 et au-delà. Toutefois, on ne fait pas mention du cabotage. Je me demande quels secteurs ont tenu compte du cabotage, soit une pratique qui consiste à autoriser un transporteur national à recueillir des marchandises ou des passagers en cours de route, que ce soit par voie maritime ou aérienne, aux États-Unis. D'ici 2030 et même au-delà, si on parle d'efficacité — ce que Mme Borges considère comme étant l'objectif de tout cela, le cabotage devrait certainement être pris en considération. Le gouvernement s'est-il penché sur ces dossiers?

Mme Helena Borges: Le cabotage est une question que nous avons examinée à maintes reprises. En fait, les enjeux relatifs au cabotage vont au-delà des transports. Ils portent sur la capacité des travailleurs d'un pays de travailler dans un autre pays, alors cela concernerait le ministère de l'Immigration de ces deux pays. Le projet de loi permet dans une certaine mesure le cabotage lié au transport maritime, et cela concerne les déplacements de conteneurs vides. À l'heure actuelle, un navire international qui amène des conteneurs remplis et qui les vident ici ne peut pas les transporter d'un point à un autre au Canada. Cela doit se faire par camion ou par train. Le projet de loi permet donc aux navires de transporter des conteneurs vides d'un port à un autre, ce qui est d'ailleurs le moyen le plus efficace de procéder, et sans doute le plus écologique. Ils peuvent donc ramener les conteneurs afin qu'ils soient remplis. Nous permettons cette option, mais dans les autres modes de transport, il y aura d'autres obstacles à surmonter, notamment d'autres pays qui devront permettre au Canada de faire de même dans leurs pays, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle.

L'hon. Erin O'Toole: Ce qui est intéressant, madame Borges, c'est que nous modernisons le transport tout en modernisant l'ALENA. Si on se penche sur l'efficacité dans le secteur du camionnage, par exemple, on constate qu'un grand nombre de camions qui vont vers le sud reviennent vides. Ce faisant, nous produisons des émissions de gaz à effet de serre inutilement. Par conséquent, je sais que c'est quelque chose qui intéresse le gouvernement et nous tous, évidemment, alors si nous pouvions remplir ces camions, on se trouverait à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Si nous modernisons le transport et l'ALENA, pourquoi ne pas tenir compte de la question du cabotage? Je sais que le commissaire de la concurrence a demandé cette étude en 2015 dans bon nombre de ces secteurs, alors madame Borges, ou les représentants du Bureau de la concurrence, pourquoi ces éléments ne font-ils pas partie de cette loi?

Mme Helena Borges: Comme je l'ai déjà dit, pour inclure cela dans la loi, il faut d'abord régler d'autres questions, comme la question des travailleurs qui peuvent travailler ici — et par exemple, en vertu de l'ALENA, l'autorisation des États-Unis de procéder ainsi. Je crois comprendre que certaines de ces discussions sont en cours. N'empêche que nous avons déjà pris des mesures à cet égard: lorsqu'une entreprise de camionnage du Canada se rend aux États-Unis, elle peut effectuer deux arrêts, pourvu que cela fasse partie du même déplacement. Cependant, vous avez tout à fait raison de dire qu'on ne peut pas ramener de marchandises. Voilà donc ce qui est à l'étude dans le cadre de ces discussions, mais cela ne fait pas partie du projet de loi parce que, honnêtement, cela ne peut pas se faire tant que les autres discussions n'ont pas eu lieu.

•(1255)

L'hon. Erin O'Toole: Je ne veux certainement pas m'ingérer dans les pourparlers confidentiels du Canada, mais je me demande si, dans le contexte du projet de loi C-49 et des négociations de

l'ALENA, des études ont été réalisées sur l'efficacité du cabotage, notamment dans les secteurs du transport maritime, ferroviaire et routier, et si une évaluation des émissions de gaz à effet de serre a été menée par votre ministère ou un autre. J'aimerais donc savoir — sans trop en venir aux positions de négociation confidentielles — si des études dans ces deux domaines peuvent être transmises au Comité.

Mme Helena Borges: Je devrai vérifier si des études ont été réalisées récemment à ce sujet. Si c'est possible, nous vous les communiquerons.

Sachez que le cabotage se fait actuellement dans le contexte du transport ferroviaire. Les chemins de fer transportent des marchandises des deux côtés, alors ce n'est pas un problème dans ce secteur, contrairement aux secteurs du transport routier et aérien.

L'hon. Erin O'Toole: Il me reste 50 secondes, alors je vous remercie beaucoup.

En ce qui a trait à la partie portant sur les enfants de la déclaration des droits des passagers aériens, il est essentiel que les enfants puissent être assis près de leurs parents. Je pense que nous avons tous été troublés de voir des cas d'enfants figurant sur des listes d'interdiction de vol et nous comprenons pourquoi les ministres ont soulevé la question. Le règlement de cette question ne devrait-il pas faire partie de la déclaration des droits des passagers aériens, étant donné qu'il s'agit ici de mineurs? A-t-on examiné cette question dans le cadre de la rédaction de la charte des droits?

Mme Helena Borges: Comme vous le savez peut-être, c'est le ministre de la Sécurité publique qui est responsable de la question que vous avez soulevée concernant les enfants qui figurent sur des listes d'interdiction de vol, alors vous devriez plutôt poser cette question au ministre Goodale.

L'hon. Erin O'Toole: Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur O'Toole.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci beaucoup à nos témoins, à notre présidente et à mes collègues d'être ici aujourd'hui.

Pour l'instant, mes questions vont surtout porter sur la partie du projet de loi C-49 qui traite du transport aérien, en commençant par la déclaration des droits des passagers aériens.

Madame Borges, vous avez évoqué certaines situations malheureuses qui ont fait les manchettes. Certaines de ces vidéos sont devenues virales, et cela ne m'étonne pas, car lorsqu'on voit un passager malmené, cela nous touche personnellement et nous fait revivre certaines de nos propres expériences. J'ai déjà vu mes vêtements sortir un par un sur la descente de bagages. J'ai déjà été coincé dans l'aire de trafic pendant des heures et j'ai dû attendre tout un vol avant de pouvoir récupérer mon instrument, alors je réagis de la même façon que le public et je comprends ses frustrations.

Vous avez dressé une longue liste des irritants au tout début et vous avez indiqué que les passagers devraient pouvoir bien comprendre leurs droits et leurs recours. Pourriez-vous nous expliquer en détail les mesures que les Canadiens peuvent prendre en cas de non-respect de leurs droits?

Mme Helena Borges: Tout d'abord, les transporteurs aériens devront indiquer clairement quelles sont leurs obligations en échange d'un billet vendu. Ces obligations devront être très claires et faciles à comprendre, et c'est ce sur quoi les passagers se fonderont pour déposer une plainte auprès de l'Office si une obligation n'a pas été remplie. En ayant une réglementation qui définit clairement les irritants ou les problèmes et la façon de les régler, il sera plus facile pour les passagers de déterminer ce à quoi ils ont droit lorsque leurs droits sont bafoués. Si un passager est coincé sur l'aire de trafic ou si son vol est retardé pour quelque raison que ce soit, qu'est-ce que devra faire la compagnie aérienne? Si le passager perd son siège, quelle devra être l'indemnisation? Tout cela sera précisé dans la réglementation.

M. Sean Fraser: Pour ce qui est de la portée d'application, est-ce que cela va s'appliquer à tous les passagers qui voyagent à l'intérieur du Canada ou qui transitent par le Canada?

Mme Helena Borges: En effet, cela va s'appliquer à quiconque voyage à destination, en provenance et dans les limites du Canada.

M. Sean Fraser: Excellent.

Supposons qu'un transporteur aérien porte atteinte aux droits d'un passager, laisser une foule en colère dicter ce qu'il faut faire n'est pas la solution. J'éprouve tout de même une certaine sympathie pour les compagnies aériennes; il ne faudrait pas qu'elles soient accusées injustement lorsqu'il s'agit de fait d'une violation mineure. En cas de dommages, envisage-t-on davantage un modèle compensatoire plutôt qu'un modèle punitif?

Mme Helena Borges: Ce sera assurément une indemnisation. En fait, ce que nous envisageons, c'est d'indemniser le voyageur, plutôt que ce soit le gouvernement qui impose des sanctions à la compagnie aérienne pour l'infraction. Et d'ailleurs, si le passager perd son siège, par exemple, il recevra une indemnisation en fonction des inconvénients qu'il aura subis. Nous allons donc tenir des consultations à ce sujet et nous allons recueillir les points de vue des Canadiens afin de déterminer ce qu'il faut prévoir dans la réglementation.

• (1300)

M. Sean Fraser: Absolument.

Dans un autre ordre d'idées, j'aimerais parler de la propriété étrangère des transporteurs aériens canadiens. J'ai rencontré plusieurs petits transporteurs aériens et transporteurs à tarifs réduits qui voulaient ce type de changement. Ils m'ont assuré qu'ils pourraient offrir des tarifs plus avantageux. Si on hausse la limite de la propriété étrangère dans les compagnies aériennes canadiennes, les transporteurs aériens auront accès à davantage de capitaux et pourront accéder à de nouveaux marchés au Canada.

Tout d'abord, croyez-vous qu'il y aura des avantages à la suite de cette modification? Est-ce que le prix des billets d'avion va diminuer et est-ce que les compagnies aériennes desserviront de nouveaux marchés au Canada?

Mme Helena Borges: Tout à fait. Je dirais qu'avant que ce projet de loi ne soit rédigé, le ministre avait donné l'autorisation à deux transporteurs aériens, étant donné qu'il dispose maintenant d'un pouvoir d'accorder une exemption en vertu de la loi. Enerjet et Jetlines avaient présenté une demande afin d'avoir une propriété étrangère accrue, et le ministre l'avait approuvée. Ce qui est intéressant, c'est que l'une de ces deux compagnies, Jetlines, a annoncé aujourd'hui même qu'elle prévoit mettre sur pied un service aérien de Hamilton à Waterloo, en Ontario, à compter de l'été 2018. Ce sont donc de nouveaux services qui seront offerts aux Canadiens

et, idéalement, selon ce qu'on nous a dit, les coûts seront moindres, car contrairement aux autres compagnies aériennes, ces transporteurs n'ont pas besoin de mener certaines activités. Nous considérons que les Canadiens bénéficieront de nouvelles possibilités de vol, probablement dans des endroits où les autres transporteurs aériens n'offrent pas un niveau de service ou un nombre de vols suffisant.

M. Sean Fraser: Absolument.

Puisqu'il me reste encore quelques minutes, j'aimerais parler de ce chiffre magique de 49 %. Bien entendu, nous savons tous que c'est moins de 50 %, alors la propriété demeure majoritairement canadienne, mais pourquoi est-ce que cette participation canadienne est aussi importante? On a parlé de l'importance de réduire les coûts et d'étendre les services, et on a vu qu'une propriété à 100 % pourrait être plus efficace. On a d'ailleurs formulé des recommandations à cet effet par le passé. Pourquoi alors a-t-on choisi 49 %?

Mme Helena Borges: Nous avons examiné ce que les autres pays faisaient ailleurs dans le monde. Il s'agit d'un secteur très stratégique pour le Canada. Un peu comme les télécommunications et d'autres secteurs, c'est un secteur axé sur les réseaux, et nous voulons avoir au Canada une industrie du transport aérien solide et dynamique.

Nous avons regardé ce qui se faisait ailleurs, et ce chiffre de 49 % est assez commun. Certains pays ont une participation inférieure — par exemple, 33 % — mais je considère qu'une propriété étrangère à 49 % donne suffisamment de souplesse aux compagnies aériennes pour avoir accès aux capitaux d'investissement dont elles ont besoin, tout en veillant à ce que le contrôle demeure au Canada. Nous estimons qu'il s'agit d'un bon équilibre qui nous permet d'atteindre tous les objectifs que nous nous étions fixés.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Fraser.

Je cède maintenant la parole à M. Shields.

M. Martin Shields (Bow River, PCC): Merci, madame la présidente.

Je suis ravi d'être ici et de pouvoir participer aux discussions du Comité cette semaine. Vous pouvez nous remercier, nous les gens de l'Ouest, d'avoir amené l'été ici à Ottawa, pour ceux qui ne l'ont pas encore vu cette année, quoique nous sommes à l'intérieur et que nous allons le manquer de toute façon.

Je vous remercie, madame Borges, pour votre exposé. Lorsque la disposition de temporisation est entrée en vigueur, les gens, en sachant ce à quoi ils devraient faire face, ne l'ont pas prolongée. Aviez-vous envisagé de le faire, plutôt que de revenir à une structure antérieure?

Mme Helena Borges: En effet, nous avons songé à prolonger cette disposition. Certaines des dispositions qui figuraient dans la loi ont en fait été reconduites, telles que le niveau de service, l'arbitrage et les sanctions en cas de non-respect des obligations.

Nous avons laissé une disposition venir à échéance, soit celle où le gouvernement précisait le volume de grain qui pouvait être transporté. Cette disposition avait été mise en place à la suite des récoltes et des conditions météorologiques exceptionnelles de 2013 et 2014. Au bout du compte, nous y avons eu recours pendant seulement un an et demi, car les compagnies de chemin de fer transportaient plus de grains que ce qui était demandé; la situation a donc changé. Nous estimons que cette disposition n'est plus nécessaire. Nous ne l'avons pas utilisée au cours des deux dernières années, alors nous ne voyons pas la nécessité de la conserver.

Nous avons également laissé la disposition sur l'interconnexion prolongée devenir caduque, car après avoir mené une évaluation, nous avons déterminé qu'elle nuisait à la compétitivité de nos compagnies de chemin de fer par rapport à celles des États-Unis. Nous l'avons remplacée par une mesure qui, selon nous, profitera davantage à un plus grand nombre d'expéditeurs partout au pays, c'est-à-dire la disposition sur l'interconnexion pour le transport longue distance.

• (1305)

M. Martin Shields: Lorsqu'on se penche sur ce qui est proposé, on sait qu'il y a des négociations en cours, mais il ne semble pas y avoir de formule uniforme: il faut négocier. On craint donc qu'il y ait davantage de bureaucratie et que les deux parties doivent consacrer plus de temps au règlement de ces questions, s'il faut négocier plutôt que d'avoir une formule fixe cohérente au fil du temps.

Mme Helena Borges: En fait, nous encourageons la négociation pour tout ce qui touche au secteur ferroviaire, mais pour ce qui est de la disposition sur l'interconnexion de longue distance, si les parties n'arrivent pas à s'entendre, elles devront s'adresser à l'Office. C'est lui qui détermine le taux pour le tronçon de route où le produit doit être acheminé lors de l'interconnexion.

Nous avons rendu le processus plus efficace, de manière à avoir une décision dans les 30 jours. L'Office fixera le tarif en tenant compte du trafic comparable dans des circonstances semblables.

M. Martin Shields: D'accord. Merci.

Vous avez indiqué que vous considérez les modifications à la déclaration des droits des passagers aériens comme étant révolutionnaires. Il faudrait définir ce que vous entendez par « révolutionnaire », car à mon sens, ce n'est pas très révolutionnaire.

Quoi qu'il en soit, vous avez dit que vous envisagiez d'accroître les services, sans qu'il y ait de coûts supplémentaires pour les voyageurs. J'ai un peu de mal à voir comment on peut y parvenir sans que le prix des billets d'avion augmente. Quelqu'un doit payer la note au bout du compte.

Mme Helena Borges: Nous avons essayé d'établir un équilibre entre les attentes des Canadiens, lorsqu'ils achètent un billet pour se rendre du point A au point B, et ce que le transporteur aérien leur vend. Le problème, en ce moment, c'est que dans bien des cas, le consommateur — ou plutôt le voyageur — n'en a pas pour son argent.

Nous examinons ces questions pour nous assurer que les règlements qui seront proposés établiront un équilibre entre les deux. Nous voulons que les voyageurs obtiennent ce pour quoi ils ont payé — c'est ce à quoi ils s'attendent et c'est ce à quoi ils ont droit — et que les transporteurs aériens s'y conforment. Si les transporteurs vont de l'avant et offrent un meilleur service, cela ne devrait pas leur coûter plus d'argent que ce qui leur en coûte aujourd'hui, car ils sont payés pour cela.

M. Martin Shields: Toutefois, s'ils font plus d'argent lorsqu'ils ont recours à la surréservation, et qu'ils en font moins parce qu'ils ne peuvent pas le faire...

Mme Helena Borges: En effet, la surréservation n'est pas interdite.

M. Martin Shields: D'accord.

Mme Helena Borges: Nous leur disons en fait: « Si vous surréservez un vol et qu'un passager ne peut pas prendre place à bord de l'avion, à ce moment-là, vous devrez l'indemniser parce qu'il a acheté son billet, et en plus, vous devrez le dédommager pour les

autres frais engendrés », et tout cela sera précisé dans la réglementation.

M. Martin Shields: Je comprends et je suis d'accord, mais au bout du compte, quelqu'un devra payer.

Mme Helena Borges: Quelqu'un va payer.

M. Martin Shields: Oui, exactement.

Lorsque vous avez parlé de mener des consultations dans le cadre de ce processus, avez-vous prévu un échéancier?

La présidente: Monsieur Shields, je suis désolée, mais je dois vous interrompre.

M. Martin Shields: Il n'y a pas de problème, merci, madame la présidente.

La présidente: Vos questions étaient fort intéressantes.

Monsieur Aubin, vous disposez de trois minutes.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Je vais encore faire des comparaisons. Pour un projet de loi aussi important que celui-ci et comme pour tout autre, il m'apparaît important de pouvoir se comparer aux autres.

Tantôt, vous avez adopté cette approche en réponse à une question de M. Fraser sur le maximum de 49 %. Pour ma part, je reviens aux deux éléments que j'ai abordés tantôt, soit les enregistreurs audio-vidéo de locomotive et la charte des droits des passagers.

Au Canada, il semblerait que les enregistrements audio-vidéo ne soient pas pris en compte, contrairement à ce qui se fait dans les pays européens, en Nouvelle-Zélande et en Australie. En ce qui a trait à la charte des passagers, ces mêmes pays, notamment les pays européens, ont une charte beaucoup plus développée que ce que propose le projet de loi C-49.

Il y aura des consultations. Comment se fait-il que le Canada ne fasse pas ce qui se fait ailleurs? C'est ma question fondamentale. Dans les consultations à venir sur la charte des passagers, ne serait-il pas intéressant de s'appuyer sur un exemple concret plutôt que sur de grands principes philosophiques?

• (1310)

Mme Helena Borges: Je vais demander à Mme Diogo de parler de la situation européenne, parce que nous avons fait un survol de ce qui existe. Je dirai seulement que notre système réglementaire et opérationnel est complètement différent de celui des pays européens.

Mme Brigitte Diogo: Pour développer les enregistreurs audio-vidéo de locomotive, nous avons regardé et nous continuons de regarder ce qui existe ailleurs. Nous regardons en particulier le système des États-Unis, parce que nos locomotives vont traverser la frontière. Nous cherchons toujours à voir ce qui se fait ailleurs et comment nous pouvons apprendre de ces exemples. Ce travail a été fait et nous continuons d'ailleurs à discuter avec nos collègues européens de cette question.

M. Robert Aubin: Qu'en est-il de la charte des passagers?

Mme Helena Borges: En ce qui concerne cette charte, nous avons comparé les régimes qui existent aux États-Unis et en Europe, et nous avons retenu la meilleure part de chacun d'entre eux. Quand nous établirons une réglementation, nous regarderons ce que les États-Unis, les pays européens ou les autres pays font, et nous élaborerons un régime qui sera encore meilleur que celui de ces pays. C'est l'objectif visé.

M. Robert Aubin: Les consultations à venir seront basées sur les conclusions de l'analyse de ces deux systèmes. Est-ce cela?

Mme Helena Borges: Oui.

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Aubin.

Allez-y, madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

J'aimerais revenir aux questions de mon collègue concernant l'interconnexion pour le transport de longue distance et l'interconnexion prolongée qui existait dans le projet de loi C-30. Si j'ai bien compris, vous avez indiqué que certaines des mesures figurant dans le projet de loi C-30 ont été reprises dans le projet de loi C-49, mais qu'en fait, il n'y a aucune mesure en place en ce moment pour ce qui est de l'interconnexion, l'interconnexion pour le transport longue distance ni l'interconnexion prolongée, parce que cette mesure législative est devenue caduque le 1^{er} août, c'est-à-dire avant que ce projet de loi n'obtienne la sanction royale. Par conséquent, à l'heure actuelle, nos expéditeurs n'ont pas accès à l'interconnexion de longue distance ni à l'interconnexion prolongée. Est-ce exact?

Mme Helena Borges: C'est exact. Ils peuvent effectuer ce que nous appelons l'interconnexion normale, qui correspond à une distance de 30 kilomètres; cette possibilité, prévue dans l'ancienne loi, existe toujours.

Mme Kelly Block: D'accord.

Mme Helena Borges: Nous proposons des améliorations dans le projet de loi, mais de fait, vu que la loi est devenue caduque, il n'est plus possible d'effectuer l'interconnexion de longue distance. C'est la raison pour laquelle nous espérons que le projet de loi recevra la sanction royale, afin que le régime d'interconnexion de longue distance puisse être rétabli.

Mme Kelly Block: J'ai de nombreuses questions concernant l'interconnexion de longue distance, mais je suis sûre que nous en parlerons au cours des prochains jours. Pouvez-vous nous expliquer la différence entre le régime d'interconnexion de longue distance et les prix de ligne concurrentiels?

Mme Helena Borges: Je demanderai à Marcia Jones de vous parler de certaines des grandes différences entre les deux et, comme vous le dites bien, nous aurons probablement l'occasion d'en parler davantage.

Mme Marcia Jones (directrice, Analyse des politiques ferroviaires et Initiatives législatives, ministère des Transports): Merci d'avoir posé la question.

Le régime d'interconnexion de longue distance accorde à l'expéditeur qui n'a accès qu'à une seule voie ferrée de l'une des compagnies ferroviaires à l'extérieur de la zone de 30 kilomètres d'interconnexion normale la possibilité d'utiliser la voie d'un transporteur concurrentiel sur une distance maximale de 1 200 kilomètres ou 50 % de la distance totale, selon la distance la plus longue. Il existe effectivement certaines ressemblances entre le régime d'interconnexion de longue distance et les prix de ligne concurrentiels, mais il y a également des différences de taille, que je vous décrirai sommairement.

Tout d'abord, le régime d'interconnexion de longue distance ne prévoit aucune exigence selon laquelle un expéditeur cherchant une réparation conclurait une entente avec le transporteur de liaison. Nous avons entendu de la part des expéditeurs de tous genres que cela constituerait une entrave quant à leur capacité d'obtenir des prix

de ligne concurrentiels. Les dispositions ne prévoient pas ce cas de figure. En fait, le projet de loi précise que le transporteur de liaison doit fournir les wagons et assumer une partie des frais d'interconnexion.

Deuxièmement, l'Office des transports du Canada disposera de beaucoup plus de données granulaires sur les feuilles de route, ce qui lui permettra de calculer des prix comparables. L'Office disposera de 100 % des données des feuilles de route ferroviaires, ce qui constitue un aspect clé de cette mesure.

Troisièmement, nous avons vu de façon générale la preuve que les compagnies ferroviaires peuvent se concurrencer pour le transport et qu'elles le feront, comme nous le montre la période de prolongation du régime d'interconnexion de longue distance. Le régime d'interconnexion de longue distance favorise ce phénomène en permettant la concurrence entre deux transporteurs, du fait que c'est l'Office qui fixe les prix et les modalités de service.

● (1315)

Mme Kelly Block: J'ai une question sur la façon dont les prix d'interconnexion de longue distance sont fixés. Je sais qu'en vertu de l'alinéa 135(3)b) du projet de loi C-49, l'OTC doit, lorsqu'il fixe les prix d'interconnexion de longue distance, tenir compte des prix du transport comparables sur la distance en question. Toutefois, sous la rubrique « Questions fréquemment posées » du document qui a circulé la semaine dernière, on note bien que cela ne veut pas dire que les prix d'interconnexion de longue distance seraient tout simplement le résultat d'un calcul au prorata de l'interconnexion sur une courte distance fait à partir de la distance totale du point d'origine jusqu'à la destination de l'interconnexion de longue distance.

Tiendra-t-on compte de la distance totale depuis le point d'origine jusqu'à la destination et des prix du transport comparables sur ces distances lorsqu'on fixera le prix d'interconnexion de longue distance? En fait, tout cela repose sur ce qui est perçu comme étant deux explications différentes fournies par Transports Canada.

Mme Marcia Jones: Soyons clairs: en vertu du régime d'interconnexion de longue distance, l'Office dispose d'une grande discrétion pour ce qui est de fixer les prix. Vous avez raison de dire que le prix n'est pas obligatoirement calculé au prorata. L'Office dispose de divers facteurs dont il tiendra compte pour fixer le prix, notamment la distance et les exigences opérationnelles de l'expéditeur.

Toutefois, il faut noter que le prix est pondéré. Pour les 30 premiers kilomètres, c'est un prix d'interconnexion réglementé axé sur les frais et rajusté par l'Office selon l'approche que je viens de décrire.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Graham, c'est à vous.

M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.): J'aimerais donner suite à une question qui a été posée plus tôt. Nous parlions d'un régime compensatoire pour les violations d'une charte des droits des passagers plutôt que d'un régime prévoyant des sanctions. Tiendra-t-on compte des infractions? Si une société effectue régulièrement des surréservations pour ses vols et doit rembourser les passagers, serons-nous au courant? Prévoit-on des sanctions pour la violation constante des droits des passagers par opposition aux cas ponctuels?

Mme Helena Borges: Comme nous l'avons dit auparavant, l'Office disposera des pouvoirs nécessaires pour recueillir des données sur le rendement des parties responsables de l'expérience des voyageurs aériens. L'Office disposera alors des renseignements pertinents. Si l'Office reçoit trop de plaintes de la part des voyageurs concernant certaines compagnies aériennes qui ne respectent pas leurs engagements ni les tarifs, l'Office pourra alors examiner les mesures à prendre dans des cas particuliers, ce qui comprendrait les pénalités, les dédommagements et tout ce genre de choses, car les renseignements seront disponibles.

Nous espérons que ces mesures, qui seront claires et transparentes, feront en sorte que les transporteurs respecteront la charte et que nous ne recevrons pas beaucoup de plaintes. Mais la réponse est oui, l'Office disposera des renseignements.

M. David de Burgh Graham: C'est entendu.

J'aimerais maintenant revenir à la question des enregistreurs audio-vidéo. On propose de les installer à bord des trains des transporteurs ferroviaires, peut-être les transporteurs de catégorie 1, ou peut-être tous, nous l'ignorons pour l'instant. A-t-on songé à imposer la même consigne aux aéronefs, comme c'est déjà le cas avec les enregistreurs de bord?

Mme Helena Borges: Ces appareils sont déjà utilisés dans les secteurs du transport aérien et maritime, qui sont assujettis à un régime réglementaire international appliqué par l'Organisation internationale de l'aviation civile, dont le siège se trouve à Montréal. Les enregistreurs audio se retrouvent à bord des aéronefs depuis des décennies, en sus de la boîte noire qui nous indique le comportement de l'aéronef. C'est déjà prévu. On entend à la télé les enregistrements des pilotes qui communiquent avec la tour de contrôle aérien, et les gens de la tour peuvent parler aux pilotes. Cette capacité existe déjà.

• (1320)

M. David de Burgh Graham: J'ai une autre question. Je l'ai posée à bien des gens et je n'ai jamais obtenu de réponse satisfaisante.

Nous parlons des transporteurs ferroviaires de catégorie 1, 2 et 3. Il y a un transporteur, que je ne nommerai point ici, qui exploite environ 100 chemins de fer d'intérêt local, mais qui n'est pas classé dans la catégorie 1. Y a-t-il une façon de régler ce cas, ou la situation perdura-t-elle?

Mme Helena Borges: Les définitions sont établies à partir des revenus tirés du tonnage. S'il y a ce que j'appelle une « société de portefeuille » qui possède diverses compagnies ferroviaires au pays, dans certains cas ces compagnies ferroviaires pourraient se trouver assujetties aux lois fédérales, alors que dans d'autres cas, ce serait les lois provinciales qui s'appliqueraient. Ce n'est pas une seule compagnie, mais plutôt des compagnies qui feraient partie d'une « franchise », pour ainsi dire. La classification se fait en fonction des revenus et des activités des compagnies.

M. David de Burgh Graham: Quels sont les éléments du projet de loi C-30 qui demeureront en vigueur?

Mme Helena Borges: Les dispositions du projet de loi C-30 qui demeureront sont celles qui prévoient un régime d'arbitrage des plaintes visant le niveau de service ainsi que les conditions d'exploitation. Lorsque le projet de loi a été déposé la première fois, il accordait à l'Office les pouvoirs nécessaires pour définir les conditions d'exploitation. Ces pouvoirs existeront toujours.

On a également conservé les pénalités infligées aux compagnies ferroviaires qui ne respectent les modalités de leur entente de service.

M. David de Burgh Graham: Il me reste suffisamment de temps pour poser une dernière question.

En vertu du régime d'interconnexion, les compagnies ferroviaires paient les wagons chargés plutôt que les wagons vides. Si vous obligez une autre compagnie de prendre votre wagon chargé et ensuite la compagnie qui l'avait à l'origine doit faire revenir le wagon vide, qui en est responsable? Est-ce qu'un tel scénario causera des problèmes, c'est-à-dire lorsqu'une compagnie est obligée d'assumer le transport et une autre doit faire revenir les wagons vides?

Mme Helena Borges: Il n'est pas question d'obliger quiconque de faire quoi que ce soit. Ce sont les compagnies ferroviaires qui s'arrangent entre elles. Habituellement, la compagnie ferroviaire achemine un wagon plein dans un sens et le fait revenir vide dans un autre, ou bien il arrive que le wagon déchargé puisse être chargé à nouveau pour le chemin du retour.

Les arrangements sont pris par les compagnies ferroviaires dans une optique commerciale et ce sont les compagnies qui décident comment déplacer les wagons et dans quel sens. Tout cela se fait sur une base commerciale.

M. David de Burgh Graham: Me reste-t-il du temps?

La présidente: Il vous reste 30 secondes.

M. David de Burgh Graham: J'ai une dernière question sur la sécurité.

Aux États-Unis, on utilise beaucoup les systèmes de commande intégrale des trains, alors qu'on n'en parle pas beaucoup ici au Canada. Allons-nous adopter cette technologie?

Mme Helena Borges: Je vais demander à Brigitte de vous répondre. C'est effectivement un sujet d'actualité et elle vous décrira les travaux en cours.

Mme Brigitte Diogo: Nous suivons de près ce qui se passe dans le domaine de la commande intégrale des trains aux États-Unis, et nous effectuons des études de la commande des trains ici au Canada. En septembre ou en novembre dernier, nous avons remis au Comité une copie du rapport du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire, dans lequel paraissait une analyse de la commande des trains.

On y a conclu que les systèmes de commande intégrale des trains qui existent actuellement ne devraient pas être adoptés au Canada. Nous devrions certainement rechercher les technologies avancées de commande des trains, et nous continuerons à les évaluer. Nous travaillons actuellement avec le groupe de recherches sur les technologies ferroviaires de l'Université de l'Alberta pour poursuivre ces analyses. Nous nous ferons un plaisir de vous transmettre les rapports ultérieurs à ce sujet.

La présidente: Merci beaucoup pour ces renseignements.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Ma question touche la Federal Railroad Administration, qui s'oppose elle aussi aux enregistreurs audio-vidéo. Le rapport dit que, selon ces gens, cela a une influence corrosive sur les relations de travail.

J'ai abordé la question suivante lors de mon intervention, plus tôt. Je me demande si les enregistreurs sont vraiment la solution ou si le projet de loi C-49 devrait plutôt mettre en vigueur toutes les mesures pour éviter les accidents. Je pense, par exemple, au transport de matières dangereuses, sur lequel le projet de loi C-49 reste à peu près muet. Il s'agit du transport, par le réseau ferroviaire, de matières de toutes sortes. Or on n'a pas cru bon, dans le cadre du projet de loi C-49, de développer pour les années à venir un mode de transport ou des particularités différentes pour les produits dangereux. On pourrait notamment donner comme exemple les produits inflammables. Comme les trains sont de plus en plus longs, les risques de catastrophe sont d'autant plus importants.

Ces questions sont-elles prises en compte ou nous présente-t-on l'enregistrement comme étant la solution à tout?

• (1325)

Mme Brigitte Diogo: Je vous remercie de votre question.

Les enregistreurs ne sont pas la solution à tout. Il est important de voir quels facteurs peuvent influencer la sécurité ferroviaire et quelles sont les mesures à prendre. Depuis l'accident de Lac-Mégantic, le ministère a mis en oeuvre plusieurs initiatives et mesures. Des changements ont été apportés à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Nous continuons aussi de nous pencher sur les façons d'améliorer la sécurité. Les enregistreurs visent à vérifier spécifiquement ce qui se passe dans la locomotive. Pour le moment, rien ne permet de déterminer quelles interactions ont lieu entre les membres de l'équipage, de façon à pouvoir vérifier ce qui s'est produit lors d'un accident ou comment il serait possible de prévenir d'autres accidents.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada pourra vous donner plus de détails sur certains incidents dont il est question actuellement. Ces derniers demandent qu'on se penche un peu plus sur ce qui se passe dans la locomotive et pourquoi, notamment, les gens ratent des feux rouges.

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

J'ai une dernière question même s'il nous reste du temps avec ces témoins.

M. Garneau a présenté les conclusions clés de l'examen de la Loi sur les transports au Canada de 2016. Vous y avez tous participé, en élaborant une vision pour l'avenir des transports au Canada. Ainsi, vous avez effectué des consultations approfondies. C'étaient donc vous, experts en la matière, qui deviez vous pencher sur la Loi sur les transports au Canada et, bien sûr, présenter les conclusions aujourd'hui.

Je sais que les consultations se sont soldées par un grand consensus. Nous comprenons tous que le réseau des transports du Canada joue un rôle critique pour ce qui est du bien-être de notre économie, car il assure le transport des biens et des gens au pays et à l'étranger. Il nous faut, et ce, depuis longtemps, un leadership fédéral et une stratégie nationale pour les transports afin de faire fonctionner le système pendant les 20 et 30 prochaines années et mettre en oeuvre la vision pour les transports, l'économie, la sécurité et l'efficacité.

Un réseau des transports national doit être efficace, comme je viens de le dire, et intégré, afin de jouer le rôle vital nécessaire à notre croissance, au commerce, à notre bien-être social et à notre

environnement, comme l'ont bien dit mes collègues d'en face. Le plan Transports 2030, qui repose sur cinq axes, répond à tous ces besoins et en fait partie.

Pensez-vous, fort de votre expérience, qui, je dois dire, est de loin supérieure au nôtre, que le projet de loi répond aux besoins en matière de sécurité et d'efficacité et, enfin, qu'il met à profit tous nos moyens de transport au pays afin que nous puissions améliorer et accroître notre rendement économique à l'échelle internationale?

Mme Helena Borges: Ma réponse est un simple « oui ».

Ce projet de loi, ce texte, constitue l'une de nos initiatives clés visant à mettre en oeuvre les cinq axes que vous avez mentionnés et qui représentent la vision du ministre. Le projet de loi cherche à améliorer l'expérience des voyageurs et à favoriser les corridors commerciaux. Il vise à améliorer la sécurité et à exploiter de la meilleure façon possible tous les modes de transport et à assurer leur intégration. D'autres textes législatifs et initiatives seront annoncés. C'est le fruit de tout un ensemble de travaux.

Le ministre a également annoncé l'automne dernier le Plan de protection des océans, un document qui porte sur nos cours d'eau. Il y a un autre projet de loi dont est saisi le Parlement, le projet de loi C-49, qui en constitue le complément et qui porte sur toutes les composantes et les cinq axes. À notre avis, les amendements proposés aux diverses lois, notamment la Loi sur les transports au Canada, créeront les conditions propices qui nous permettront d'avoir un réseau de transport sûr, efficace, concurrentiel et durable à long terme.

• (1330)

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Merci beaucoup à vous tous.

Madame Borges, je vous remercie, ainsi que vos collaborateurs, d'être venus aujourd'hui pour notre première séance sur ce projet de loi fort intéressant.

Merci beaucoup d'avoir fourni tous ces renseignements.

S'il y a des membres du Comité qui ont des questions pour lesquelles ils voudront obtenir des réponses, je les encourage à vous contacter directement afin que chaque membre dispose des renseignements dont il a besoin.

Merci beaucoup.

Mme Helena Borges: C'est nous qui vous remercions.

La présidente: Nous allons prendre une pause avant d'accueillir le prochain groupe de témoins.

• (1330)

(Pause)

• (1350)

La présidente: Reprenons. Je prie les membres du Comité de revenir à leurs places.

Avant d'entendre les témoins, je vous informe que nous avons reçu une demande d'approbation du budget provisoire pour l'étude. Vous en avez tous une copie. Y a-t-il des questions?

Puis-je demander à quelqu'un de proposer l'adoption du budget provisoire?

C'est M. Fraser qui le propose.

(La motion est adoptée. [Voir le Procès-verbal])

La présidente: Merci beaucoup à tous.

J'aimerais maintenant remercier les témoins d'être venus.

Nous accueillons le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, un bureau qui, nous l'espérons, ne devrait jamais avoir de travail, mais qui malheureusement, notamment au cours des dernières années, a été bien occupé. Merci beaucoup d'être venus.

Madame Fox, voulez-vous présenter vos collègues? Je vous cède la parole.

Mme Kathleen Fox (présidente, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): Merci, madame la présidente.

Bonne après-midi. Je vous remercie, madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, d'avoir invité le Bureau de la sécurité des transports du Canada à comparaître aujourd'hui, afin de nous permettre de répondre à vos questions au sujet du projet de loi C-49.

Comme vous le savez, ce projet de loi vise à apporter des changements à la Loi sur la sécurité ferroviaire et à la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Ces modifications exigeraient l'installation d'enregistreurs audio-vidéo dans la cabine des locomotives circulant sur les voies principales, et élargiraient l'accès à ces enregistrements à Transports Canada ainsi qu'aux compagnies ferroviaires dans certaines conditions. Vous savez peut-être également que ce type d'enregistrement est largement utilisé à bord des navires et des aéronefs depuis de nombreuses années.

Les trois collègues qui m'accompagnent aujourd'hui ont une vaste expérience.

[Français]

M. Jean Laporte est notre administrateur en chef des opérations. Travaillant au BST depuis sa création, en 1990, il possède une connaissance approfondie de notre mandat et de nos processus.

[Traduction]

À ma gauche, j'ai M. Mark Clitsome, ancien directeur des enquêtes aéronautiques qui a collaboré étroitement avec Transports Canada sur les modifications législatives proposées, dont celles qui visent la loi qui régit nos activités.

Tout à fait à ma droite, j'ai M. Kirby Jang, notre directeur des enquêtes ferroviaires et de pipelines, qui a énormément contribué à la réalisation de l'étude sur les enregistreurs audio-vidéo de locomotive publiée l'an dernier.

Je serai brève afin que nous puissions passer rapidement aux questions. En fait, j'aimerais attirer votre attention sur quatre points seulement.

Le premier point, c'est qu'au BST, nous avons besoin d'enregistreurs audio-vidéo à bord des locomotives pour mieux effectuer nos enquêtes.

[Français]

C'est essentiel, à tel point que nous avons fait deux recommandations en ce sens et nous avons intégré cet élément aux enjeux de sécurité importants de notre liste de surveillance. Privés des données extraites des enregistreurs audio-vidéo de locomotive, ou EAVL, nos enquêteurs ne disposent pas de tous les renseignements dont ils ont besoin pour déterminer ce qui s'est passé, information dont nous avons besoin pour rendre le réseau ferroviaire canadien plus sûr.

[Traduction]

Permettez-moi de vous donner un exemple.

Le 26 février 2012, un train de voyageurs VIA Rail a déraillé près de Burlington, en Ontario. Les trois membres d'équipage dans la cabine ont perdu la vie et des dizaines de passagers ont été blessés. Le consignateur d'événements à bord nous a fourni quelques données, grâce auxquelles nous savons que le train circulait à 67 milles à l'heure sur une liaison où la vitesse maximale permise était de 15 milles à l'heure. Mais nous n'avons jamais pu établir avec certitude pourquoi. L'équipage n'a-t-il pas vu les signaux lui indiquant de ralentir? Ou les a-t-il vus mais mal interprétés? Nous ne le savons pas, et nous ne le saurons jamais. Un enregistreur audio-vidéo de locomotive aurait permis de mieux comprendre les facteurs opérationnels et humains influençant l'équipage et aurait orienté les enquêteurs vers les lacunes en matière de sécurité qui auraient ainsi pu être atténuées.

Voilà qui m'amène à mon deuxième point. Les renseignements extraits des enregistreurs audio-vidéo de locomotive doivent demeurer protégés. Ils ne doivent pas être divulgués publiquement. Ils doivent demeurer protégés de manière à ce que seules les personnes autorisées qui en ont directement besoin à des fins légitimes de sécurité puissent y avoir accès.

L'information extraite de certains enregistreurs audio-vidéo de locomotive devrait être mise à la disposition des compagnies ferroviaires à des fins d'utilisation dans l'optique non punitive d'un système de gestion proactive de la sécurité.

●(1355)

[Français]

Les compagnies ferroviaires devraient être en mesure d'examiner les actions de leurs employés, par exemple pour vérifier si les signaux en voie sont toujours nommés à haute voix ou si un train a dépassé les limites de son autorisation, autant d'actions qui, en soi, ne causeraient peut-être pas directement un accident, mais qui suggèrent des améliorations possibles de la sécurité.

[Traduction]

L'objectif n'est pas disciplinaire: la démarche vise plutôt à repérer et à corriger les problèmes systémiques susceptibles de mener à des améliorations des procédures d'exploitation ou de la formation. J'insiste cependant sur le fait que le tout doit s'inscrire dans un contexte non punitif, d'où mon dernier point, à savoir qu'indépendamment du fait que nous souhaitons donner un certain accès à ces enregistrements aux compagnies ferroviaires, des contrôles adéquats doivent être inclus dans la loi et la réglementation, afin de veiller à ce que ces renseignements ne soient pas utilisés à des fins disciplinaires, sauf dans des circonstances particulièrement accablantes.

Cette dernière exigence pourrait se révéler l'une des plus délicates, notamment parce qu'elle relève de l'existence de ce qu'on appelle une « culture d'équité ». Celle-ci peut être définie comme un environnement de travail où la distinction entre une simple erreur humaine et un comportement inacceptable est clairement tracée, et où on ne met pas en cause le travailleur sans avoir préalablement recherché les facteurs contributifs systémiques.

Cependant, les compagnies ferroviaires canadiennes ont souvent eu des comportements révélant une culture punitive basée sur le respect des règles. Bien que des progrès aient été accomplis pour améliorer cette culture, le BST comprend les préoccupations des employés concernant l'utilisation, éventuellement abusive, de ce genre de données.

[Français]

Transports Canada devrait aussi avoir accès à ces enregistrements pour pouvoir exercer une surveillance de la sécurité et devrait pouvoir les utiliser lors de recours contre des exploitants, mais pas contre des employés isolément.

[Traduction]

Les modifications législatives proposées constituent une rupture avec la façon dont les choses ont toujours été faites, mais le domaine du transport évolue, et les méthodes de travail doivent suivre. Il est très probable que l'information extraite des enregistrements audio et vidéo puisse être un outil pertinent lorsqu'elle est utilisée à des fins légitimes de sécurité. La loi et la mise en oeuvre de la loi doivent permettre l'atteinte d'un équilibre entre les droits des employés et les responsabilités des exploitants afin d'assurer la sécurité de leurs activités.

Merci. Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Merci d'être venus aujourd'hui. Je suis reconnaissante d'avoir eu la possibilité de vous entendre et aussi de vous poser des questions concernant le projet de loi dont nous sommes saisis.

Madame Fox, j'ai cru vous entendre dire que des renseignements seront recueillis par divers moyens. Voici ce que je voudrais savoir. Voulez-vous dire qu'il y aura des audits? Admettons qu'il n'y ait pas eu d'incident pendant qu'un train se déplaçait du point A au point B. Se peut-il que vous effectuiez un audit de différents facteurs grâce aux enregistrements audio-vidéo à bord des locomotives afin de comprendre ce qui s'est passé? Ce genre de contrôle sera-t-il fait de façon aléatoire?

Mme Kathleen Fox: C'est exact. Dans le projet de loi, on prévoit plusieurs moyens d'utiliser les données outre les enquêtes menées par le Bureau de la sécurité des transports du Canada. Nous vous avons fourni une fiche d'information d'une page à des fins de référence. On y décrit les utilisations permises.

Pour répondre à votre question plus précisément, si le projet de loi est approuvé, les compagnies ferroviaires seraient autorisées à prélever des échantillons aléatoires des enregistrements audio et vidéo dans le cadre de leur analyse globale des données liées à la sécurité qui ferait partie de leur système de gestion de la sécurité. Le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire préciserait probablement les règles visant un tel échantillonnage et autoriserait, entre autres, l'échantillonnage aléatoire afin d'aider les compagnies à analyser les données et à repérer toute source de préoccupations en matière de sécurité.

Mme Kelly Block: Pouvez-vous me dire quelles sont les lois actuellement en vigueur qui interdisent aux mécaniciens, par exemple, de regarder leurs téléphones, et qui précisent que les employés doivent respecter les règles de la compagnie lorsqu'ils conduisent une locomotive?

• (1400)

Mme Kathleen Fox: Il y a la Loi sur la sécurité ferroviaire, dont le règlement vise les compagnies ferroviaires, et l'industrie a élaboré un ensemble de règles qui ont été approuvées par Transports Canada. De plus, chaque compagnie ferroviaire met en place ses propres normes pour ce qui est de la conduite.

À l'heure actuelle, la seule façon de surveiller ce que font les gens et ce qu'ils ne devraient pas faire, ce sont les évaluations d'efficacité

menées par les compagnies ferroviaires, et c'est un superviseur-formateur qui accompagne l'équipage. Il est peu probable, dans de telles circonstances, que l'équipage se livre à ce type de comportement. Sinon, à moins qu'il y ait un incident quelconque, il n'y a aucun moyen de le savoir.

Ce qui motive en partie notre désir d'avoir des enregistrements audio-vidéo, outre leur utilité dans nos enquêtes, c'est que c'est une façon pour les compagnies ferroviaires et Transports Canada de constater, par exemple, que les règles et procédures sont respectées dans un cadre non punitif. En d'autres termes, cela ne se ferait pas pour des motifs disciplinaires, à moins que l'échantillonnage démontre qu'il y avait une menace immédiate pour la sécurité. Ce cas de figure serait défini dans le règlement.

Mme Kelly Block: Nous avons entendu les représentants de Transports Canada nous dire qu'ils avaient mené des consultations approfondies sur tous les aspects visés par le projet de loi C-49. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a-t-il participé à ces consultations?

Je vous signale que le syndicat principal, qui représente les mécaniciens, s'est toujours opposé aux enregistrements audio-vidéo à bord des locomotives. Pouvez-vous nous dire ce qui a été fait pour le rassurer quant à cette mesure prévue dans le projet de loi C-49?

Mme Kathleen Fox: Je vous répondrai de façon générale, et je demanderai ensuite à Kirby Jang de vous donner plus de détails. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a mené une étude sur la sécurité des transporteurs de catégorie 4 et de l'installation des enregistrements audio-vidéo. De nombreux intervenants, y compris Transports Canada, diverses compagnies ferroviaires, et des représentants de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, ont participé à l'étude. Nous avons examiné de près les problèmes liés à la mise en application, les difficultés législatives, et ainsi de suite.

Monsieur Jang, pouvez-vous nous en dire plus sur la position des Teamsters?

M. Kirby Jang (directeur, Enquêtes ferroviaires et pipelines, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): Bien sûr. Nous avons reconnu qu'il y avait toute une gamme d'opinions quant à l'utilisation correcte des enregistrements audio-vidéo privés sur les locomotives. Dans le cadre de l'étude sur la sécurité, nous avons pu organiser des discussions très ouvertes pour faire connaître les positions. Nous en avons pris bonne note dans le cadre de l'étude sur la sécurité. Nous avons également discuté de solutions possibles pour concilier tous les points de vue, et certaines stratégies ont été formulées à l'issue de l'étude à cette fin.

Mme Kelly Block: J'ai devant moi...

La présidente: Je regrette, mais votre temps de parole est épuisé.

Monsieur Graham.

M. David de Burgh Graham: Merci d'être venus aujourd'hui. Quiconque a regardé un épisode de *Mayday* reconnaît la valeur de votre travail.

J'ai plusieurs questions sur les enregistreurs audio-vidéo de locomotive. Quelles sont les études effectuées par le BST sur ces appareils, et comment se comparent-ils aux appareils CVR et FDR qui sont à bord des navires et des avions? Vous avez dit que ces appareils étaient déjà installés à bord des navires et des avions. Il n'y a pas d'équipement vidéo, par contre. Comment se comparent les données obtenues et pourquoi ne voudrions-nous pas obtenir des données vidéo dans les autres secteurs?

Mme Kathleen Fox: Dans le secteur de l'aviation, il y a l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui chapeaute tout le secteur et dont le Canada est membre puisque nous avons signé la convention. Dans le secteur maritime, c'est l'Organisation maritime internationale.

Ces deux organisations établissent des normes générales pour les secteurs de l'aviation et du transport maritime. Les deux exigent que se fassent au Canada des enregistrements audio, et ce, depuis 50 ans dans le cas du transport aérien, et depuis 2002 dans le cas du secteur maritime. Les enregistrements vidéo ne sont toujours pas obligatoires. On en discute actuellement à l'échelon international.

Il y a cependant eu des recommandations et, en fait, le BST a proposé l'installation d'enregistreurs vidéo à bord des avions dans le sillage de l'écrasement de l'appareil Swiss Air en 1998, et à bord des locomotives à la suite de l'accident survenu à Burlington en 2013. Le secteur du transport ferroviaire n'est pas gouverné par une organisation internationale, et c'est la raison pour laquelle chaque pays doit décider de son propre chef de la façon de procéder dans de tels cas.

• (1405)

M. David de Burgh Graham: Comment fonctionnent les enregistreurs audio-vidéo de locomotive? Est-ce une caméra installée à l'avant de la locomotive afin que l'on puisse voir l'équipage? Y a-t-il une caméra qui surveille l'équipage, l'autre la cabine, encore une autre qui regarde devant et une autre vers l'arrière? Comment percevez-vous l'installation des appareils d'enregistrement?

Mme Kathleen Fox: Je vais demander à M. Jang de vous répondre. Nous nous sommes penchés sur certains aspects techniques dans le cadre de notre étude effectuée l'année dernière sur les appareils d'enregistrement audio-vidéo à bord des locomotives.

M. Kirby Jang: Il n'existe pas de normes en ce qui concerne la configuration ou l'installation de ces appareils. Comme vous l'avez mentionné, plusieurs vues et champs de vision nous intéressent. Nous avons examiné quatre configurations différentes dans le cadre de notre étude. Ce n'était pas exhaustif, mais nous avons tenté l'expérience avec quatre compagnies de chemin de fer canadiennes. Il y avait même des variations au sein des quatre configurations.

Nous recherchons notamment une vue sur les commandes de la locomotive, peut-être encore un champ qui permet de voir les interactions entre les membres de l'équipage. L'étude en soi ne permet pas de décider ce qui convient, mais nous avons tenté d'établir certaines pratiques exemplaires.

M. David de Burgh Graham: D'accord.

Combien coûterait-il d'installer un enregistreur dans une locomotive?

M. Kirby Jang: D'après ce que j'en sais, il faut prévoir environ 20 000 \$ par appareil par locomotive.

M. David de Burgh Graham: Quel pays utilise les enregistreurs audio-vidéo dans ses locomotives actuellement, et quelle en est l'incidence? Le savez-vous?

M. Kirby Jang: Notre étude ne nous a pas permis d'examiner ce qui se fait ailleurs. Nous avons appris cependant que ces appareils sont utilisés aux États-Unis. Il n'y a aucun autre pays qui s'en sert de façon usuelle.

M. David de Burgh Graham: Bon.

Madame Fox, vous avez dit dans votre déclaration que cet équipement serait utilisé sur les voies principales. De quel équipement s'agit-il? Est-ce les locomotives, les engins rail-route, ou tout ce qui circule sur les voies? Qu'envisagez-vous?

Mme Kathleen Fox: Le règlement précisera l'équipement qui sera utilisé. Il s'agit grosso modo des locomotives utilisées sur les voies principales, par opposition à l'équipement dont on se sert dans les cours de triage, où l'on forme les trains et les aiguilles. Ce serait l'équipement des voies principales.

M. David de Burgh Graham: J'ai posé la question parce qu'il y a beaucoup d'équipement qui circule sur les voies principales outre les locomotives. Cet équipement est-il concerné?

Mme Kathleen Fox: Non, ce sont uniquement les locomotives de tête qui circulent sur les voies principales.

M. David de Burgh Graham: D'accord.

Vous avez indiqué à maintes reprises dans votre déclaration que Transports Canada verrait à l'observation des règles régissant l'utilisation et les privilèges. De quelles méthodes d'observation se servira Transports Canada...? Pardon, c'est le BST qui verra à l'observation en veillant à la protection des employés. Quelles sont les méthodes dont vous disposez pour assurer cette protection, et comment proposez-vous de le faire?

M. Jean Laporte (administrateur en chef des opérations, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): Nous respectons cette consigne pour d'autres modes de transport déjà. Il n'y a rien qui distingue les chemins de fer. Essentiellement, si nous prenons connaissance d'un problème grâce à l'enregistrement, nous commençons en contactant la compagnie afin de lui demander de se plier à nos exigences. Si la compagnie refuse, la loi nous permet d'actionner la compagnie. Dans certains cas, il a fallu évoquer cette possibilité. Nous n'avons pas dû tenter une action en justice, mais la disposition le permet. Nous avons le pouvoir.

M. David de Burgh Graham: Ce serait des poursuites.

M. Jean Laporte: Oui.

En vertu de la nouvelle loi, le projet de loi C-49, nous pourrions collaborer avec Transports Canada sur le dossier des enregistreurs audio-vidéo de locomotive. De plus, Transports Canada serait doté de pouvoirs d'application en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

La présidente: Votre temps de parole est échu. Il vous reste 30 secondes, mais ce n'est pas suffisant pour poser une autre question.

M. David de Burgh Graham: Si tel est le cas, je vais poser une toute petite question.

L'autre chose dont nous discutons, c'est la charte des droits des passagers. À votre avis, y a-t-il des aspects positifs ou négatifs en matière de sécurité de la charte des droits des passagers?

Mme Kathleen Fox: Non.

M. David de Burgh Graham: Merci.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie, madame la présidente.

Je vous remercie, chers collègues, d'être avec nous.

Comme on parle ici du Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou BST, on sait que l'incident est malheureusement bel et bien survenu et que les conclusions d'une enquête pourraient servir à améliorer la sécurité future.

Si c'est possible, j'aimerais obtenir un pourcentage des types de conclusions rendues par le Bureau dans le cas des accidents ferroviaires. Selon moi, il y a trois grandes catégories: un bris mécanique, une obstruction sur la voie ou une erreur humaine.

Est-ce que j'ai raison? Est-ce que j'oublie quelque chose?

Si ce que je dis est exact, j'aimerais savoir quel est le pourcentage approximatif dans le cas des incidents que nous avons eu à vivre?

• (1410)

Mme Kathleen Fox: Ce sont, grosso modo, les principales causes. Pour ce qui est du facteur humain, je peux vous donner des statistiques précises. De janvier 1994 à août 2016, il y a eu 223 accidents impliquant des trains de marchandises. Je spécifie bien qu'il s'agit de trains de marchandises. Dans 94 d'entre eux, soit 42 %, des facteurs humains étaient en cause. Pour ce qui est des 58 % restants, d'autres facteurs pouvaient être en cause.

M. Robert Aubin: Vous m'ouvrez là une belle porte. Dans le cas de ces incidents qui représentent 42 % de tous les accidents, en quoi les enregistreurs audio et vidéo auraient-ils pu contribuer à prévenir ce qui constitue le problème le plus important, me semble-t-il, dans le cas des accidents liés à l'erreur humaine, c'est-à-dire la fatigue des conducteurs?

À cet égard, l'enregistreur numérique peut-il changer quoi que ce soit? Le projet de loi C-49 pêche-t-il par manque de clarté? En effet, il n'y a pas de mesure pour prévenir la fatigue des conducteurs et, malheureusement, on ne saura seulement qu'après qu'on ne pouvait rien faire.

Mme Kathleen Fox: Voici ce que je peux vous dire sur les accidents impliquant des facteurs humains. Le Bureau en a identifié environ 20 % où il y avait un facteur de fatigue. C'est pourquoi, en octobre 2016, nous avons inscrit la fatigue sur notre dernière liste de surveillance pour les équipages de trains de marchandises.

Cela étant dit, qu'il y ait un accident ou pas, bien souvent, on peut voir sur la vidéo ou entendre dans l'enregistrement audio ce que les membres de l'équipage faisaient plus tôt et s'ils avaient envoyé des signaux, s'ils parlaient et s'ils étaient conscients des signaux qui leur parvenaient. Ces informations permettent au BST de faire part des lacunes sur le plan de la sécurité. Si les compagnies ont accès à ces informations, elles peuvent prendre des mesures relatives à la formation et adopter de meilleures procédures, qui n'auraient peut-être pas empêché l'accident qui vient de se produire, mais qui préviendront d'autres accidents.

M. Robert Aubin: Dans les rapports qui ont été faits sur des accidents passés, le BST a-t-il spécifiquement recommandé au gouvernement un certain nombre de mesures qui permettraient de diminuer le facteur de la fatigue, qui est probablement à l'origine des principales erreurs humaines?

Mme Kathleen Fox: La fatigue en fait partie, c'est certain. Comme je l'ai dit, nous avons inscrit cela sur notre liste de surveillance. Nous n'avons pas émis de recommandation spécifique à cet égard, mais nous avons souligné que c'était un problème pour les équipages des trains de marchandises.

Des règlements exigent déjà des compagnies ferroviaires d'avoir des programmes de gestion de la fatigue, mais cela ne tient pas toujours compte de la science de la fatigue. Parfois, c'est sujet à des négociations entre les syndicats et l'employeur.

Toutefois, beaucoup d'autres choses peuvent causer un accident. Par exemple, cela peut arriver à la suite d'un signal mal interprété, comme ce fut peut-être le cas à Burlington. Nous avons alors fait des recommandations relatives, entre autres, à des systèmes automatisés pour arrêter les trains si l'équipage ne répondait pas correctement à un signal.

M. Robert Aubin: Voyez-vous ces mesures automatiques dans le projet de loi C-49 ou vous ne les voyez pas?

En cette ère où les moyens de transport sont de plus en plus intelligents — nos voitures sont capables de reconnaître un potentiel d'accident —, plutôt que d'avoir un enregistreur, ne serait-il pas plus important d'adopter des mesures ou d'avoir des moyens technologiques sur les locomotives qui permettent d'intervenir et pas seulement de constater, par la suite, où était l'erreur?

Mme Kathleen Fox: Avant de pouvoir régler et résoudre un problème, il faut savoir qu'il y en a un. Les enregistreurs vont permettre au BST, aux compagnies ferroviaires et à Transports Canada de déceler des problèmes qui nécessitent peut-être d'autres solutions, auxquelles on n'a pas encore pensé parce qu'on n'est pas conscient des problèmes existants.

M. Robert Aubin: Vous avez cité fréquemment le transport de marchandises.

Pour le BST, les mesures à mettre en oeuvre pour assurer une plus grande sécurité sont-elles les mêmes lorsqu'il est question de matières ordinaires et lorsqu'il est question de matières dangereuses? Les mesures de sécurité à mettre en place pour le transport de l'huile de canola sont-elles différentes des mesures à adopter pour le transport de produits inflammables, par exemple?

• (1415)

Mme Kathleen Fox: Il est clair que d'autres mesures doivent être prises quand il s'agit de matières dangereuses, mais la fatigue peut se manifester peu importe ce que transporte le train. Seulement, les conséquences d'un accident peuvent être plus considérables quand il est question de matières dangereuses.

Le BST a émis plusieurs recommandations à la suite de ce qui s'est passé à Lac-Mégantic, et même auparavant, afin d'atténuer les risques associés au transport des matières dangereuses. Transports Canada a aussi adopté beaucoup de mesures depuis ces événements afin de diminuer les risques, mais les systèmes en comportent encore. Nous continuons de suivre cela et d'émettre des recommandations.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, madame Fox.

Je suis désolée, monsieur Aubin.

À vous la parole, monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Je remercie les témoins d'être venus.

Lorsque je songe à la sécurité en général, je constate qu'il est très difficile, à mon avis, d'opposer tout autre besoin à la sécurité. Si l'on parle de droits, j'ai l'impression que le public penchera toujours pour ce qui est plus sûr, et je trouve donc que c'est une discussion très épineuse. Lorsque nous parlons des événements tragiques comme l'accident de Burlington, il m'est très difficile de vous dire ce que nous devrions faire, hormis qu'il faut faire ce qui est dans les intérêts de la sécurité. Toutefois, afin de mieux asseoir ma position sur des questions semblables, j'aimerais savoir s'il existe des données objectives qui nous permettraient de dire avec confiance que ces mesures amélioreront la sécurité.

Existe-t-il une étude ou des données quantitatives qui montrent que l'utilisation de ces enregistreurs améliorera la sécurité dans l'industrie ferroviaire canadienne?

Mme Kathleen Fox: Je ne sais pas si l'un de mes collègues peut vous citer une étude particulière. Nous utilisons les enregistreurs audio depuis des années dans le secteur de l'aviation et depuis plus de 10 ou 12 années dans le secteur maritime. Sans ces enregistreurs, et je pourrais vous nommer de nombreux accidents, nous n'aurions pas su ce qui était survenu, notamment lorsque les membres de l'équipage n'ont pas survécu ou ils ont survécu, mais il y a des divergences dans leurs témoignages ou leur mémoire leur fait défaut. Par conséquent, nous avons pris certaines mesures et modifié des procédures, nous offrons plus de formation, nous avons adopté des technologies, et la sécurité du système a été renforcée.

Le fait d'être enregistré exerce également une influence sur le comportement des gens. S'il y avait un problème, par exemple, quant à l'utilisation des appareils électroniques par les gens aux commandes, ces gens-là seraient peut-être moins portés à le faire s'ils savaient qu'ils se faisaient enregistrer. C'est très important, et comme je l'ai dit en français, nous ne pouvons pas régler les problèmes et nous ne pouvons pas repérer les lacunes en matière de sécurité si nous ne sommes pas en mesure de les identifier. Nous ne connaissons pas toujours la nature du problème à moins de disposer d'une vue d'ensemble de l'accident à partir d'enregistrements audio, vidéo et, s'ils existent, d'enregistrements numériques, accompagnés de tout témoignage que nous avons pu recueillir.

M. Sean Fraser: Vous avez répondu à une question précédente en indiquant que dans le cas des enregistrements audio à bord des trains, il n'existe pas de normes internationales. Les efforts ont lieu à l'échelle nationale. Y a-t-il d'autres pays qui ont installé des enregistreurs audio et vidéo et qui ont vu le nombre d'incidents baisser?

Mme Kathleen Fox: Si nous examinons les statistiques ici au Canada dans les secteurs de l'aviation et du transport maritime, il y a eu une baisse du taux d'accidents dans l'ensemble.

Monsieur Clitsome, je vais vous mettre sur la sellette et vous demander s'il existe de telles études sur le secteur de l'avion des autres pays.

M. Mark Clitsome (conseiller spécial, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): À ma connaissance, il n'y a pas d'études semblables, mais il est clair que les accidents sont à la baisse et que c'est en grande partie attribuable à l'utilisation des technologies et des enregistreurs installés à bord des appareils.

M. Sean Fraser: Il me semble que si la tendance est baissière et que le transport devient plus sûr, ces enregistreurs y ont joué un rôle, mais nous ne connaissons pas exactement l'étendue de ce rôle.

Madame Fox, pour revenir à vos commentaires sur le fait de se faire enregistrer et de modifier son comportement en conséquence,

vous avez fourni un exemple pertinent de la personne qui regarde son téléphone lorsqu'elle devrait peut-être regarder les signaux. C'est clair que c'est un comportement dangereux. Est-ce possible que le fait de se faire enregistrer pourrait modifier de façon négative la façon dont une personne fait son travail? Je sais que dans ma carrière précédente, si je sortais le midi et je rencontrais des amis pour prendre une bière, je trouvais peut-être de l'inspiration que je mettais ensuite en pratique, mais j'enfreignais également la politique du bureau.

Y a-t-il des inquiétudes quant à la possibilité qu'une personne qui, dans des circonstances normales, s'acquitte tout à fait correctement de ses tâches, modifie son comportement ou encore se trouve dans des circonstances qui l'empêcheraient de faire son travail en toute sécurité?

Mme Kathleen Fox: Je ne suis pas au courant d'une éventuelle conséquence négative, et nous n'avons certainement pas observé ce phénomène dans le secteur de l'aviation, car les enregistrements audio se font depuis de nombreuses années. Je crois qu'après un bout de temps, les gens s'habituent à se faire enregistrer. Avec le temps, ils ne s'en rendent plus compte.

● (1420)

M. Sean Fraser: J'aimerais bien le savoir. Vous avez dit que dans certaines circonstances, le BST pourrait utiliser les données et les enregistrements afin d'intenter des poursuites contre une compagnie si l'on constate un comportement habituel non sécuritaire. Existe-t-il un mécanisme qui empêchera cette compagnie d'identifier les personnes afin d'éliminer la crainte de représailles?

Mme Kathleen Fox: Sachez tout d'abord que le Bureau a pour unique mandat d'améliorer la sécurité dans les transports, menant des enquêtes à la suite d'événements, d'accidents et d'incidents. Nous n'avons pas de pouvoir de réglementation ou d'application de la loi. Ces derniers relèvent de l'organisme de réglementation concerné, c'est-à-dire Transports Canada dans le cas présent. Les dispositions de la loi indiquent qu'à moins que la sécurité ne soit menacée, les enregistrements ne pourraient pas être utilisés contre un employé en raison d'un acte donné, à moins que le matériel d'enregistrement n'ait été trafiqué.

Cependant, l'organisme de réglementation pourrait les utiliser pour prendre des mesures d'application de la loi contre l'exploitant, mais pas contre l'employé.

M. Sean Fraser: Pouvez-vous m'expliquer comment cela fonctionne? Je ne suis pas expert de la sécurité ferroviaire, loin de là, même si le Comité a étudié la question. J'aime l'idée que nous tentions de faire de la prévention au lieu de simplement réagir aux événements. La vérification aléatoire par les exploitants constitue-t-elle le seul véritable mécanisme de prévention permettant de déterminer si nous faisons ce qu'il faut?

Pouvez-vous m'expliquer le processus et comment il permettra d'empêcher d'autres accidents de survenir?

Mme Kathleen Fox: Si on examine l'utilisation que font les compagnies ferroviaires des données, le projet de loi C-49 autorise ces dernières à utiliser le mécanisme dans deux cas précis, notamment pour faire enquête sur un incident ou un accident au sujet duquel le BST n'effectue pas d'enquête.

Elles peuvent également recueillir des renseignements de façon aléatoire dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité pour vérifier comment leurs équipages conduisent le train. Au cours de cette période, elles peuvent déceler des lacunes de procédure auxquelles elles peuvent s'attaquer dans le cadre d'une approche systémique visant à réduire le risque.

La présidente: Merci beaucoup de cette réponse rapide.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Je pense d'abord que si la population canadienne en savait un peu plus sur votre bureau, le travail qu'il accomplit et la manière dont il l'aborde, elle éprouverait une grande confiance à l'égard de la sécurité du réseau. Au cours de nos dernières séances, j'ai certainement été sensible à votre franchise et à votre clarté.

À cet égard, si on pense à l'industrie du transport aérien, quelle incidence cette mesure aurait-elle sur la manière dont vous accomplissez votre travail, en ce qui concerne particulièrement les recours que vous envisagez d'intenter, si votre évaluation d'une situation donnée relevait des lacunes?

Mme Kathleen Fox: Notre mandat consiste à mener des enquêtes pour découvrir ce qu'il s'est passé et pourquoi cela s'est produit, et non à jeter le blâme sur quelqu'un ou à imputer une responsabilité criminelle ou civile. Voilà qui confère une grande liberté à nos interactions, car les gens sont libres de nous dire ce qu'il s'est passé, sachant que nous ne pouvons pas utiliser leurs déclarations contre eux aux fins d'application de la loi ou pour leur faire porter une responsabilité criminelle ou civile. Je pense que le fait que les déclarations ne peuvent être utilisées contre les gens est beaucoup plus avantageux, car nous pouvons ainsi déterminer ce qui cloche et ce qu'il faut faire pour prévenir d'autres incidents.

Cela étant dit, si nous décelons quelque chose comme l'utilisation inappropriée d'appareils électroniques ou d'autres problèmes, nous ne nous empêchons pas de le signaler, car quelqu'un d'autre pourrait attribuer le blâme.

M. Ken Hardie: Est-ce à cela que vous faisiez référence, du moins dans la dernière partie de votre réponse, quand vous avez parlé de la confidentialité? Si quelqu'un vous révèle en détail ce qu'il s'est passé, cette personne peut le faire sans crainte de représailles, puisque l'information est confidentielle?

Mme Kathleen Fox: En vertu de notre loi, les enregistrements effectués à bord des locomotives sont confidentiels. Les enregistrements audio et vidéo sont confidentiels et ne peuvent être communiqués, sauf dans certaines situations très précises prévues dans notre loi. Habituellement, un tribunal doit exiger leur divulgation, et même ainsi, ils font l'objet d'une entente de confidentialité.

Les déclarations des témoins sont également confidentielles.

M. Ken Hardie: Compte tenu des préoccupations qui ont déjà été soulevées à propos de l'accès raisonnable aux données recueillies par les enregistreurs audio et vidéo, notamment au sujet de la protection de la vie privée et de l'utilisation abusive potentielle des renseignements, ne serait-il pas simplement mieux que les données appartiennent à votre bureau dès leur création?

• (1425)

Mme Kathleen Fox: Les mouvements se comptent par centaines de milliers, par millions si l'on tient compte de tous les modes de transport, soit les modes aérien, ferroviaire et maritime. Nous n'enquêtons que dans un nombre minime de cas. Nous recevons

quelque 3 500 signalements par année, et nous menons environ 60 enquêtes exhaustives à la fin desquelles nous publions un rapport, même si nous montons un dossier sur tous les autres signalements. Les exploitants sont, au bout du compte, responsables de la sécurité de leurs activités et, bien entendu, l'organisme de réglementation est là pour veiller à ce qu'ils s'exécutent.

Dans tous les cas où nous n'avons pas de raison d'enquêter, il serait plus bénéfique aux exploitants qu'à nous d'avoir les données pour pouvoir déceler les lacunes au chapitre de la formation, des procédures et du besoin de supervision accrue.

M. Ken Hardie: Ce qu'il se passe après un écrasement ou un accident est une chose. À l'évidence, l'accès aux données est essentiel, mais avant que quelque chose n'arrive, vaudrait-il la peine de faire enquête sur une multiplication d'infractions, par exemple? Dans le domaine ferroviaire, quelles règles sont les plus souvent enfreintes? Quand ces règles sont violées, qu'est-ce que vous voudriez le plus découvrir?

Mme Kathleen Fox: Tout d'abord, ce n'est pas que sur des accidents que nous faisons enquête; nous nous intéressons également aux incidents qui, si on n'y porte pas attention, pourraient entraîner des accidents. Nous réalisons donc aussi des enquêtes sur des incidents, même s'il n'y a pas de blessure ou de dommage comme tel.

Dans l'industrie ferroviaire, les exploitants ont mis au point de nombreuses technologies pour surveiller la condition des rails et du train, ce qui a eu pour effet de réduire considérablement les accidents. Ce qui manque, c'est la surveillance du facteur humain.

Pourquoi un équipage n'a-t-elle pas vu un signal d'arrêt ou n'y a pas réagi? Pourquoi les employés ne se sont-ils pas avisés mutuellement de la présence de signaux? Pourquoi filaient-ils trop vite dans une zone où ils étaient censés circuler lentement? Ce sont là les facteurs que nous devons examiner dans le cadre de nos enquêtes pour déceler les lacunes. Nous considérons qu'avec ces renseignements, les compagnies ferroviaires, soumises aux balises que nous avons énumérées, seront capables de prendre des mesures avant qu'un accident ne survienne afin de réduire le risque d'accident.

M. Ken Hardie: Savez-vous, par exemple, si un signal a été manqué ou si un train a dépassé une limite de vitesse dans une zone donnée? S'agit-il de renseignements que vous recueilleriez et consigneriez afin d'avoir l'occasion d'examiner les données pour déterminer ce qu'il se passe?

Mme Kathleen Fox: Quand un signal est manqué ou que le mouvement dépasse ce qui s'appelle les « limites d'autorisation », il faut le signaler en vertu de notre loi. Nous n'effectuons pas toujours des enquêtes complètes donnant lieu à un rapport exhaustif. Tout dépend de la situation; nous avons cependant dû faire enquête sur un grand nombre de signalements, ce qui nous a incités à recommander l'ajout d'enregistreurs vidéo aux enregistreurs audio que nous avons recommandés plusieurs années auparavant, ainsi qu'une forme quelconque de contrôle automatisé permettant d'arrêter ou de ralentir un train si l'équipage ne réagit pas adéquatement à un signal.

M. Ken Hardie: Merci.

La présidente: Merci beaucoup. Le temps est écoulé.

Monsieur Shields.

M. Martin Shields: Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins de comparaître aujourd'hui.

Poursuivons un peu sur le même sujet. Les ingénieurs sont, de toute évidence, réticents à l'égard de ces mesures. Je sais que vous avez établi quatre manières dont vous pourriez utiliser les données et indiqué l'orientation que vous pourriez adopter. Les ingénieurs ont-ils pris part à ce processus?

M. Kirby Jang: Ils n'ont pas participé à l'étude sur la sécurité proprement dite, mais selon les indications fournies aux compagnies ferroviaires qui ont pris part à l'étude, certaines directives devaient être respectées, notamment le fait d'aviser les cheminots qu'ils étaient surveillés à l'aide d'enregistreurs installés à bord de la locomotive.

M. Martin Shields: Vous dites qu'ils devaient être avisés... J'ai examiné la question dans l'industrie de l'application de la loi, et c'est cette dernière qui a proposé ces mesures pour sa propre protection. Nous lui avons dit de faire attention à ce qu'elle demandait. Je me demande pourquoi vous ne faites pas participer l'industrie si vous envisagez de prendre ces mesures.

M. Jean Laporte: Si je peux ajouter quelque chose à la réponse de M. Jang, les syndicats ont été invités à participer à l'étude et ont choisi de ne pas prendre part à tous les volets. Ils ont assisté à quelques réunions et séances d'information. Ils n'ont pas participé à tous les volets de l'étude, mais ils ont été invités d'entrée de jeu.

M. Martin Shields: D'accord, cela répond à cette question.

Pourriez-vous également donner des exemples de renseignements que vous communiqueriez, comme vous l'avez indiqué? Je sais que vous avez parlé de certains renseignements que vous communiqueriez, mais pourriez-vous m'indiquer quels sont ceux que vous communiquiez aux compagnies ferroviaires sans que les ingénieurs y trouvent à redire?

• (1430)

M. Kirby Jang: Pardonnez-moi, pourriez-vous répéter la question? Il s'agit de la communication de renseignements qui...

M. Martin Shields: Oui.

Nous parlons des aspects de la sécurité qui nous intéressent tous. Quels sont les exemples de renseignements que vous communiqueriez aux compagnies ferroviaires et que les ingénieurs approuveraient?

M. Kirby Jang: Dans le cadre de l'étude sur la sécurité, nous nous sommes penchés sur les avantages en matière de sécurité, cherchant à trouver des choses disponibles et utilisables immédiatement. Chose certaine, comme Kathleen l'a fait remarquer, sur le plan des instructions imprécises ou des domaines où des améliorations peuvent être faites, on pourrait améliorer l'ergonomie ou prendre des mesures qui contribueraient à améliorer la gestion des ressources. Voilà certaines des mesures trouvées au cours de l'étude et considérées comme des leçons ou des pratiques exemplaires.

Pour peut-être ajouter un peu de contexte quant à la manière dont les avantages en matière de sécurité ont été déterminés, nous avons procédé à des examens très précis de ce que j'appellerai des scénarios d'intérêt, lesquels incluent les activités normales et inhabituelles, ainsi que divers facteurs, comme la durée de la journée ou la longueur du quart de travail. Nous voulions examiner certains types de comportements humains pouvant être repérés et consignés par l'enregistreur de bord, comme le stress, la charge de travail, la fatigue, l'inattention et les distractions. Une bonne partie de ces facteurs ont été consignés et prouvés dans le cadre de l'étude en matière de sécurité afin de démontrer les avantages des enregistreurs.

M. Martin Shields: Merci.

Effectue-t-on la collecte de renseignements au sein des industries du transport aérien et maritime?

Mme Kathleen Fox: Non, car en vertu de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports actuelle, un obstacle législatif interdit la communication ou l'utilisation des données ou leur accès par qui que ce soit d'autre que le Bureau de la sécurité des transports à la suite d'un accident, à moins, comme nous l'avons souligné, qu'un tribunal puisse ordonner la communication d'un enregistrement en vertu de certains principes.

Les modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire exigent des modifications corrélatives à la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports pour autoriser la communication de renseignements enregistrés à Transports Canada et aux compagnies ferroviaires.

Pour que les entreprises de transport aérien ou maritime puissent le faire, il faudrait modifier la Loi sur l'aéronautique et la Loi sur la marine marchande du Canada. Jusqu'à ce que ces modifications entrent en vigueur, si elles le font jamais, cette communication ne sera possible que dans l'industrie ferroviaire.

M. Martin Shields: En ce qui concerne ce que vous tentez d'accomplir, c'est-à-dire améliorer la sécurité — un aspect auquel nous nous intéressons tous —, le fait est que les fabricants de voitures et les indépendants effectuent beaucoup d'essais de collision pour assurer la sécurité, ce qui est difficile à faire avec de gros trains. Le défi, c'est que vous examinez souvent les répercussions des accidents. Vous devez étudier la question sous l'angle opposé. Tentez-vous ici d'examiner la question de la manière contraire afin de faciliter les choses?

Mme Kathleen Fox: Conformément à notre mandat, nous écouterons les enregistrements dans le cadre d'une enquête du BST après qu'un événement à signaler se soit produit. L'utilisation de ces données s'inscrit dans une approche de réaction. Nous voudrions que les compagnies ferroviaires puissent accéder à ces renseignements de manière proactive dans le cadre d'une stratégie de gestion de la sécurité ferroviaire non punitive ou pour enquêter sur des accidents au sujet desquels nous ne menons pas d'enquête, tant que des balises sont là pour assurer la confidentialité des données afin qu'elles ne soient pas rendues publiques et qu'elles ne servent pas à prendre des mesures disciplinaires contre des employés précis, à moins qu'ils ne posent une menace pour la sécurité.

M. Martin Shields: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Juste pour poursuivre dans la même veine, essentiellement, ces mesures ne vous permettront pas seulement de réagir aux divers incidents qui surviennent; les compagnies auront, de toute évidence, les renseignements nécessaires à l'analyse et à l'établissement de la sécurité, comme vous l'indiquez dans votre document. De plus, Transports Canada pourra recueillir des renseignements aux fins d'élaboration de politiques. Cela fera-t-il maintenant partie de votre mandat?

Mme Kathleen Fox: Non, notre mandat ne change pas.

Notre mandat continuera de consister à mener des enquêtes sur les événements survenant dans les modes de transport aérien, ferroviaire et maritime, ainsi que dans les pipelines relevant du gouvernement fédéral afin de déceler les facteurs les ayant causés ou y ayant contribué. Notre mandat ne changera pas. Ce qui changera dans l'avenir avec la mise en oeuvre des règlements, c'est que nous devrons nous pencher sur nos processus internes afin de déterminer comment nous menons nos activités et échangeons des renseignements avec les diverses parties conformément aux modifications apportées à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Ces modifications permettront à Transports Canada de recueillir des renseignements pour élaborer des politiques ou assurer le respect de la loi. Elles permettront en outre aux compagnies ferroviaires de recueillir des renseignements de façon aléatoire et de faire enquête sur des incidents et des accidents au sujet desquels nous n'effectuons pas d'enquête afin d'améliorer leur système de manière non disciplinaire.

• (1435)

M. Vance Badawey: Toujours sur le même thème, pour ce qui est d'être proactif, considérez-vous que non seulement vous examinez les processus comme celui-ci et utilisez les ressources qui pourraient devenir un mécanisme dans le cadre de vos activités quotidiennes, mais que vous tentez aussi d'être proactif dans les domaines aérien, maritime et routier, et essayez d'examiner diverses situations avant qu'elles ne surviennent afin de détecter des déficiences dans les infrastructures?

Mme Kathleen Fox: Oui, et je peux vous donner un exemple concret. Nous ne nous intéressons pas au transport de surface ou aux routes proprement dites, mais nous portons certainement attention aux domaines aérien, ferroviaire et maritime.

Je peux vous donner un exemple concret immédiatement. Il s'est produit, à l'aéroport de Toronto, un certain nombre d'incidents présentant un risque potentiel de collision avec un aéronef. Aucune collision n'est survenue, heureusement, mais nous effectuons une étude proactive de toutes les circonstances pouvant mener à de tels événements. Nous n'attendons pas qu'un accident se produise.

M. Vance Badawey: À cet égard, en quoi consiste le processus lorsque l'on détecte une infrastructure déficiente qui pourrait poser un problème au chapitre de la sécurité?

Mme Kathleen Fox: Au cours de nos enquêtes, nous examinons tout. S'il s'agit d'un déraillement de train, nous nous pencherons sur l'état des rails, les activités et les procédures d'entretien, la condition du train, les activités et la formation de l'équipage, les procédures et les règles qu'elle suivait, ainsi que la fatigue. Nous nous intéressons à tout. Nous rétrécissons ensuite la portée de l'enquête aux circonstances et aux conditions qui pourraient avoir causé l'accident, y avoir contribué ou avoir créé un risque qu'il se produise. Si nous décelons une lacune sur le plan de la sécurité qui n'est pas couverte par les règlements ou les règles actuels ou par les mesures prises par l'entreprise ferroviaire, alors nous recommanderons d'autres démarches.

M. Vance Badawey: En fait, les gardiens de l'actif seraient responsables des lacunes au chapitre de la gestion, du rendement ou de l'investissement si une déficience est détectée et/ou si un incident survient.

Mme Kathleen Fox: Je préférerais ne pas employer le mot « responsable », car il n'est pas de notre mandat d'attribuer la responsabilité, mais je dirais certainement qu'il y a des comptes à rendre. Nous signalerons toutes les lacunes que nous détectons au cours de notre enquête, que ce soit au chapitre des infrastructures, des procédures, de la formation ou du personnel.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je laisserai le temps qu'il me reste à M. Hardie.

M. Ken Hardie: Jeudi dernier, j'ai passé plus d'une heure sur le tarmac à Kelowna, attendant le décollage. Le transporteur aérien avait découvert des problèmes avec le train d'atterrissage. À bord de l'appareil se trouvaient des gens qui devaient effectuer des correspondances avec d'autres vols et qu'ils allaient manquer à cause du retard. Comme on envisage un régime de dédommagement et une charte des droits des voyageurs aériens, il me vient à l'idée qu'il pourrait exister un conflit entre les efforts déployés pour transporter des passagers à l'endroit où ils ne réclameraient pas de dédommagement et le temps nécessaire pour tenter de détecter et de résoudre le problème au sol, lequel pourrait simplement s'avérer être une lumière défectueuse.

Vous préoccupez-vous du conflit inhérent que cette charte des droits pourrait engendrer?

Mme Kathleen Fox: Pas vraiment, non. Les compagnies aériennes souhaitent rester en affaires, mais elles veulent aussi conduire leurs passagers à destination en sécurité. Chaque jour, elles prennent des décisions sur des questions d'entretien, et ce, conformément aux règlements de Transports Canada et à leurs propres procédures internes. Je m'attends à ce qu'elles continuent ainsi.

M. Ken Hardie: Merci.

La présidente: Monsieur O'Toole.

L'hon. Erin O'Toole: Merci beaucoup, madame la présidente. Je voudrais également remercier tous les témoins de comparaître.

Quand j'étais membre des Forces armées canadiennes à Shearwater, j'ai collaboré avec les employés de votre ministère à la suite de l'écrasement de l'appareil de Swissair, drame qui aura 20 ans en septembre prochain. Nous sommes sensibles au degré de professionnalisme des hommes et des femmes de votre ministère, qui accomplissent un travail important.

J'ai quelques questions à propos des enregistreurs audio et vidéo de locomotive et de leur utilisation. En ce qui concerne leurs utilisations autorisées et non autorisées, il semble que la collecte de renseignements aléatoires sera permise et s'inscrira dans le déploiement de ces appareils. Cependant, comme on l'a assuré aux employés, la surveillance continue ne le sera pas. A-t-on élaboré une procédure de collecte de renseignements aléatoires? Comment la déploiera-t-on?

• (1440)

Mme Kathleen Fox: Sachez d'abord que cette technologie se trouve en grande partie à bord de l'aéronef, du navire ou, dans le cas présent, du train. Ce n'est pas quelque chose qui se prête nécessairement au téléchargement automatique. Les détails de l'affaire seront déterminés dans les règlements, qui indiqueront qui aura accès aux appareils. Ces détails se préciseront à mesure que le ministère élaborera les règlements et consultera l'industrie et d'autres parties prenantes, ainsi que nous-mêmes afin de déterminer comment les processus se dérouleront.

L'hon. Erin O'Toole: Selon votre expérience, quand votre ministère et l'industrie en général se sont penchés sur les enregistreurs audio-vidéo de locomotive, vous êtes-vous intéressés aux autres pays qui utilisent cette technologie? Au cours d'une certaine période, lorsqu'ils l'ont implantée, ont-ils observé un changement net ou une diminution évidente du nombre d'incidents?

Mme Kathleen Fox: Je demanderai à M. Jang de répondre en ce qui concerne l'étude sur les enregistreurs audio-vidéo de locomotive.

M. Kirby Jang: Cette étude était en fait un examen de plusieurs études pilotes. Dans chaque cas, chacune des quatre études pilotes en était à ses tout débuts et ne permettait donc pas de déceler des tendances baissières au chapitre des accidents. Cela ne s'inscrivait d'ailleurs pas dans leur portée.

L'hon. Erin O'Toole: Il s'agit certainement d'outils utiles pour reconstituer les accidents, en trouver les causes et tout cela. Cela fait partie de votre mandat principal, mais la capacité de ces appareils de réduire à eux seuls le nombre d'accidents reste incertaine. Est-ce juste ou est-ce qu'on a examiné la question?

M. Kirby Jang: Des indications montraient clairement que le fait de disposer d'enregistrements permettait de mieux comprendre les actions, les décisions et les interactions ayant précédé un scénario d'intérêt donné. Ici encore, dans notre analyse, nous avons étudié 37 situations. Il ne s'agissait pas d'accidents ou d'incidents précis, mais de scénarios que nous avons établis. Dans chaque cas, nous avons pu déceler quelque chose qui nous a permis de mieux comprendre ce qui se passait au cours de ce court laps de temps.

L'hon. Erin O'Toole: D'après votre expérience, lorsque des accidents et des incidents ferroviaires se produisent, votre ministère est chargé de mener une enquête. Quels sont les trois principaux facteurs ou causes à l'origine d'accidents? Sur la Colline du Parlement, nous entendons, à titre de parlementaires, beaucoup parler de la fatigue, de la formation et d'un éventail de problèmes.

Connaissez-vous les trois principales causes d'incidents?

M. Kirby Jang: Comme nous l'avons souligné précédemment, notre analyse porte essentiellement sur trois éléments: les infrastructures, la mécanique et les activités, ou les facteurs humains.

Dans chaque cas, nous avons noté des diminutions sur les plans des infrastructures et de la mécanique, mais la proportion de facteurs humains va en s'accroissant. Le suivi que nous avons mené à cet égard s'est en grande partie traduit par des recommandations, et certaines d'entre elles ont été mises en lumière en ce qui concerne les problèmes figurant sur la liste de surveillance.

Pour ce qui est des problèmes de sécurité générale qui sont les plus prioritaires dans l'industrie ferroviaire, je vous dirigerais peut-être vers notre liste de surveillance. Parmi ceux qui me viennent immédiatement à l'esprit figure certainement la fatigue, qui a été ajoutée à la liste, et les enregistreurs audio-vidéo de locomotive nous aident assurément à mieux comprendre certaines des interactions et des causes à l'origine d'accidents.

Mme Kathleen Fox: Permettez-moi d'ajouter quelque chose. Nous nous sommes évertués à détecter les choses qui clochent ou les erreurs commises dans le poste de pilotage de la locomotive, mais nous avons également cherché à trouver un moyen d'établir des pratiques exemplaires et de les communiquer aux ingénieurs et aux conducteurs de locomotive afin de savoir pourquoi des gens prennent certaines mesures pour éviter de manquer un signal ou pour améliorer la communication au sein de l'équipage. Si ces pratiques exemplaires peuvent être transmises au cours de la formation initiale ou à un autre moment, cela aidera l'ensemble du système.

•(1445)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous accordons maintenant la parole à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie encore une fois, madame la présidente.

Quand on fait l'étude d'un projet de loi aussi exhaustif que le projet de loi C-49, il est possible d'apporter des amendements à son contenu. Il est aussi possible de dire ce qui en est absent et de parler des amendements qui devraient y être.

Je comprends bien votre position sur les enregistreurs audio et vidéo. Cependant, l'an dernier dans une étude sur la sécurité aérienne, on a observé que bon nombre de recommandations émises par le BST demeuraient sans réponse.

Dans le cas du transport ferroviaire, ou de tout autre mode de transport puisque le projet de loi C-49 ratisse large, existe-t-il deux ou trois éléments prioritaires — mis à part les enregistreurs audio et vidéo — que vous aimeriez nous signaler en disant que cela devrait faire partie d'un projet de loi aussi important que le projet de loi C-49?

Mme Kathleen Fox: Je vous rappelle notre liste de surveillance. Ainsi, en ce qui a trait au domaine ferroviaire, nous avons parlé du transport de liquides inflammables et il y a encore d'autres gestes à poser. Bien que Transports Canada ait entrepris de mettre en oeuvre plusieurs mesures depuis 2013, il reste des mesures qu'on pourrait adopter pour réduire les risques associés au transport des matières dangereuses.

D'ailleurs, nous venons d'émettre deux autres recommandations à la suite de deux accidents survenus dans le Nord de l'Ontario. Transports Canada étudie tous les facteurs qui affectent la gravité d'un déraillement. Il étudie aussi toutes les conditions relatives aux rails qui pourraient affecter leur structure. Nous avons donc soumis plusieurs recommandations à cet égard qui permettraient de réduire ces risques.

Il y a aussi la question de la fatigue. Nous avons identifié un problème relatif à la fatigue au sein des équipages qui conduisent des trains de marchandises. En effet, l'horaire de ceux-ci est moins précis que celui de ceux qui transportent des passagers. Nous croyons que Transports Canada pourrait en faire davantage avec l'industrie et se baser sur les données scientifiques et apporter des changements à l'horaire des employés de façon à réduire le niveau de fatigue.

Par ailleurs, il y a eu plusieurs incidents et accidents parce que des équipages ont mal interprété certains signaux. Nous espérons que les enregistreurs nous donneront une meilleure idée à cet égard. Cependant, des systèmes technologiques pourraient être utilisés afin de ralentir ou arrêter un train avant que ne se produise une collision ou un déraillement.

M. Robert Aubin: À la lumière des exemples que vous me donnez et qui sont tout à fait pertinents, y aurait-il lieu, dans le cadre de la révision d'une loi comme on le fait présentement, de prévoir ou de revoir le *modus operandi* entre le moment où le BST émet une recommandation et celui où le gouvernement passe à l'action? J'ai l'impression que la lenteur du gouvernement à réagir à certaines recommandations est aussi un facteur de risque important.

Mme Kathleen Fox: En octobre 2016, le BST, en mettant à jour sa liste de surveillance, a parlé, pour la première fois, de la lenteur de Transports Canada à mettre en oeuvre certaines de ses recommandations. À l'époque, 52 recommandations dataient de plus de 10 ans et environ 36 d'entre elles dataient de plus de 20 ans. Cette liste comprend certaines recommandations se rapportant au domaine ferroviaire, mais la majorité se rapporte à l'aviation.

En effet, nous aimerions que des mesures soient prises, non seulement par le ministère, mais aussi par le gouvernement, et qu'on mette en oeuvre plus rapidement les recommandations relatives à la sécurité.

M. Robert Aubin: Me reste-t-il du temps, madame la présidente? [Traduction]

La présidente: Monsieur Aubin, je vous ai laissé poursuivre parce que je pensais que l'information était vraiment précieuse et que vos questions étaient fort pertinentes.

Madame Block, vous disposez de six minutes.

Mme Kelly Block: D'accord.

Je veux revenir aux questions que mon collègue a posées au sujet des utilisations autorisées et la protection des travailleurs, et donner suite à la dernière réponse que vous lui avez donnée, dans laquelle vous avez précisé quels renseignements seront recueillis lorsque vous faites enquête sur des incidents ou des accidents, mais aussi indiqué qu'ils pourraient servir à établir des pratiques exemplaires.

Je ferai simplement remarquer que je serai fort intéressée de voir comment vous concilierez la collecte de renseignements aléatoires par les compagnies avec le fait qu'elles n'effectueront pas de surveillance continue pour protéger les travailleurs. J'ignore comment vous établirez des pratiques exemplaires et ce genre de choses sans effectuer de surveillance continue. Je suis impatiente de voir comment cela se répercutera dans les règlements.

Je veux assurer le suivi quant au fait que vous avez parlé de la liste de surveillance. Vous avez indiqué que c'est quelque chose qui figure dans votre liste de surveillance depuis de nombreuses années. Cette liste contient-elle autre chose qui aurait peut-être dû être inclus dans le projet de loi C-49 ou que vous auriez souhaité y voir intégrer?

• (1450)

Mme Kathleen Fox: Nous sommes enchantés que le ministre des Transports ait décidé d'imposer l'installation d'enregistreurs audio et vidéo sans attendre l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Bien entendu, cela entraînera des modifications corrélatives à notre loi; nous sommes donc satisfaits de cette décision.

Nous voudrions certainement que l'on s'attaque à d'autres problèmes, mais un grand nombre d'entre eux n'exigent pas nécessairement de modifications législatives. Ils pourraient requérir des exigences obligatoires de nouvel équipement ou la prise de règlements. Nous sommes ravis que le gouvernement ait décidé d'imposer des enregistreurs audio et vidéo de locomotive. Nous considérons qu'il convient à ce moment-ci d'envisager l'élargissement de l'utilisation de ces renseignements aux compagnies et à Transports Canada.

Mme Kelly Block: Je crois comprendre que les règlements canadiens exigent que les enregistreurs audio installés dans le poste de pilotage ne conservent que les renseignements des deux dernières heures de vol. Envisage-t-on, dans ce projet de loi, de faire de même pour les enregistreurs audio et vidéo de locomotive?

Mme Kathleen Fox: Je voudrais préciser que le règlement actuel exige que les enregistrements effectués dans le poste de pilotage ne soient conservés que pour 30 minutes. Le BST, à la suite d'accidents, a recommandé qu'ils le soient au moins deux heures, conformément à la norme internationale.

En ce qui concerne les enregistrements des enregistreurs audio et vidéo de locomotive, la durée sera déterminée dans le règlement. Nous préférierions qu'elle soit plus longue, car le facteur à l'origine d'un événement se manifeste souvent bien avant deux heures

précédant l'accident, mais ces détails seront précisés dans le règlement.

Mme Kelly Block: J'ai une dernière question. À titre de propriétaire et d'exploitant d'un enregistreur audio et vidéo de locomotive, une compagnie ferroviaire aurait-elle le devoir de prendre des mesures disciplinaires à l'égard des employés si elle détecte un comportement peu sécuritaire au cours de la surveillance effectuée dans le cadre du système de gestion de la sécurité ferroviaire? C'est peut-être à cet égard que la question de responsabilité se pose. S'il sait quelque chose ou voit quelque chose, mais simplement dans le cadre d'activités de surveillance, qu'est-ce que le propriétaire-exploitant serait tenu de faire une fois qu'il a cette information?

Mme Kathleen Fox: Ici encore, certains de ces détails seront précisés dans le règlement.

À l'heure actuelle, selon les dispositions du projet de loi C-49, les renseignements recueillis de façon aléatoire par une compagnie ferroviaire ou à la suite d'une enquête sur un incident ou un accident ne peuvent être utilisés à des fins disciplinaires, pour des questions de compétences ou pour des procédures judiciaires, à moins que l'équipement ait été trafiqué ou que l'on ait déterminé que la sécurité était menacée au cours de la collecte.

Ce qui constitue une menace à la sécurité reste à déterminer dans les règlements. Voilà pourquoi nous faisons valoir que ces règlements et les pouvoirs d'application de la loi doivent être forts pour empêcher ceux qui ont accès aux données de les utiliser de manière inappropriée.

Mme Kelly Block: Très brièvement, une fois que ces règlements auront été élaborés, en quoi consistera le processus pour formuler des observations à leur sujet? Je pense le savoir, mais je veux simplement que vous éclairciez ce point.

Mme Kathleen Fox: Je tiens à ce qu'il soit clair que les règlements seront pris en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire; il s'agira donc des règlements de Transports Canada et non du BST. Transports Canada dispose d'une politique et d'une pratique bien établies pour effectuer des consultations, s'adresser au Conseil du Trésor, procéder à l'analyse des répercussions économiques, publier les règlements dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, etc. C'est un processus bien établi, mais qui relève de l'autorité de Transports Canada, non de la nôtre.

• (1455)

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Merci encore, madame la présidente.

Lors de notre dernier échange, vous avez expliqué qu'en certaines circonstances, une compagnie ferroviaire pourrait utiliser les données tirées d'un enregistreur pour, par exemple, déterminer la date de la collecte aléatoire ou pour mener une enquête sur un accident ou un incident n'ayant pas fait l'objet d'une enquête.

Peut-être suis-je légèrement sceptique, mais je peux voir un gestionnaire vindicatif examiner les données, reconnaître l'employé concerné et prendre des mesures. Existe-t-il ou devrait-il exister un mécanisme permettant de sanctionner quelqu'un qui agirait ainsi à l'encontre des règles?

Mme Kathleen Fox: Tout d'abord, permettez-moi de dire qu'il s'agit là d'une des préoccupations que j'ai soulevées au cours de mon exposé. Nous savons que l'Association des chemins de fer du Canada, l'industrie et les compagnies ferroviaires prennent des mesures pour tenter d'améliorer la culture de sécurité dans le secteur. Nous espérons que les règlements comprendront des critères réglementaires très stricts au sujet des situations qui pourraient mener à certains genres d'action. Autrement dit, qu'est-ce qui constitue une menace à la sécurité?

Nous considérons que le simple fait que quelqu'un ne suive pas une procédure ne signifie pas nécessairement qu'elle devrait faire l'objet de mesures disciplinaires. Nous pensons qu'il est plus important de chercher à savoir pourquoi elle n'a pas suivi la procédure. Cette dernière fonctionne-t-elle? La personne a-t-elle suivi une formation à ce sujet? Y a-t-il de la supervision? Voilà les questions systémiques que nous espérons que l'industrie ferroviaire examinera afin de trouver des moyens d'améliorer la situation et de réduire le risque. Nous pensons que le règlement doit indiquer clairement quels sont les critères et conférer de très forts pouvoirs d'application de la loi à Transports Canada pour qu'il puisse imposer des sanctions aux compagnies qui n'accèdent pas aux renseignements et qui ne les utilisent pas conformément à la Loi sur la sécurité ferroviaire et aux règlements.

M. Sean Fraser: Toujours dans la même veine, vous avez employé deux expressions, soit « circonstances particulièrement accablantes » et « menace immédiate à la sécurité » pour expliquer quand une personne pourrait faire l'objet de mesures disciplinaires ou potentiellement être retirée du travail.

Je me demande simplement si ce genre de seuil sera déterminé dans les règlements et laissé à son interprétation?

Mme Kathleen Fox: Oui. Je ne devrais pas employer le mot « immédiat » parce qu'il revêt un sens très précis. Il faut qu'une menace à la sécurité soit détectée. Ce sera alors aux règlements de déterminer ce que constitue une menace à la sécurité et comment il faudrait y réagir.

M. Sean Fraser: Nous avons également entendu quelques comparaisons pertinentes avec les enregistreurs utilisés dans les secteurs du transport aérien et maritime lors de votre témoignage d'aujourd'hui.

Je me demande si l'utilisation d'enregistreurs dans ces secteurs a suscité des plaintes quelconques à propos de la protection de la vie privée.

M. Jean Laporte: Au cours des 30 années que j'ai passées au Bureau de la sécurité des transports, nous n'avons jamais décelé de tendance ou de domaine de préoccupation notable concernant la violation de la vie personnelle découlant de l'utilisation des enregistrements. Nous avons parfois eu vent de problèmes et nous avons, au besoin, donné suite à chaque affaire, au cas par cas.

M. Sean Fraser: Je vais revenir à une question complémentaire sur la liste de surveillance qui a été soulevée par l'un de mes collègues, et je crois que le point précis figure sur la liste de surveillance depuis 2012 environ.

Je serais curieux de savoir s'il y a des éléments sur cette liste de surveillance qui pourraient être mieux gérés par l'entremise du projet de loi C-49, ou le libellé du projet de loi répond-il complètement à cet élément, d'après vous?

Mme Kathleen Fox: Le BST appuie le projet de loi dans sa forme actuelle pour corriger la lacune que nous avons relevée, à savoir notre manque de données, et nous croyons qu'il y a de nombreux

avantages pour les sociétés ferroviaires et Transports Canada à condition que les mécanismes de protection appropriés soient en place. Nous réglerons en grande partie ce problème. Nous voulons que notre liste de surveillance soit mise en oeuvre.

M. Sean Fraser: Bien entendu.

Voilà qui met fin à mes questions, madame la présidente.

M. Graham poursuivra les questions s'il me reste du temps.

La présidente: Il vous reste deux minutes.

M. David de Burgh Graham: Je vais continuer.

Dans les études que vous avez menées jusqu'ici, avez-vous relevé des sociétés ou des exploitants qui contreviennent aux systèmes de gestion de la sécurité dans leurs activités courantes?

Mme Kathleen Fox: Désolée, des sociétés qui contreviennent aux systèmes de gestion de la sécurité...?

M. David de Burgh Graham: Elles ont des SGS, des systèmes de gestion de la sécurité. Y a-t-il des sociétés qui ne respectent pas les systèmes déjà en place?

Mme Kathleen Fox: Je répète que notre rôle n'est pas d'assurer la surveillance de la conformité. C'est le rôle de Transports Canada, en tant qu'organisme de réglementation. Il effectue des inspections et des vérifications des sociétés ferroviaires et d'autres entreprises qui évoluent dans d'autres secteurs des transports, qui sont tenues d'avoir les systèmes de gestion de la sécurité. Lorsqu'il détecte un non-respect des règles, il prend les mesures appropriées.

Cependant, lorsque nous effectuons une enquête, nous examinons si la société avait un système de gestion de la sécurité. Était-il nécessaire d'en avoir un? Était-ce efficace pour relever les dangers dans l'incident particulier? Si non, alors pourquoi? Transports Canada était-il au courant? Quelles mesures a-t-il prises?

Un bon exemple de cela est l'enquête qui a été menée à la suite de l'accident de l'hélicoptère d'Ornge dans le Nord de l'Ontario qui remonte à 2013, que nous avons rendue publique il y a de cela un peu plus d'un an. Nous avons examiné ce qui s'est passé, mais pour ce qui est de vérifier la conformité, c'est le rôle de Transports Canada.

● (1500)

M. David de Burgh Graham: Je comprends.

Les enregistreurs audio-vidéo sont utilisés dans les locomotives. Je suppose qu'ils sont installés dans les locomotives de tête. Les enregistreurs sont-ils opérationnels dans toutes les locomotives lorsque le moteur est en marche? Est-ce qu'on les retrouverait dans les moteurs du DPU? Seraient-ils à l'extérieur de ces moteurs, sur les systèmes de détection en voie notamment? Dans le cas de dispositifs fixes, voulez-vous opter pour cette avenue, ou seraient-ils seulement installés dans le moteur principal?

J'imagine que ces questions s'adressent à M. Jang.

M. Kirby Jang: Oui, la recommandation que nous avons formulée est que l'équipement devrait être installé dans la locomotive de tête.

M. David de Burgh Graham: Merci.

La présidente: Merci, monsieur Graham.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

Je reviens à la question des enregistreurs, lesquels font partie de la catégorie des accidents liés à l'erreur humaine. Si on avait de tels enregistreurs, on pourrait savoir que le train a enfreint une certaine règle ou qu'il roulait trop vite par rapport à la norme établie, par exemple. Est-ce que les règles établies, elles, sont revues? Le projet de loi C-49 prévoit-il un mécanisme permettant de suivre l'évolution de la technologie dans le transport ferroviaire ou dans tout autre mode de transport?

Mme Kathleen Fox: Lors d'une enquête à la suite d'un accident, si nous remarquons qu'une règle ne couvre pas une situation donnée ou qu'il n'y a pas de règle, nous pouvons recommander l'ajout ou la révision d'une règle.

M. Robert Aubin: Je vais donner un exemple précis qui peut nous éclairer.

Après les événements de Lac-Mégantic, on a appris que la structure même des DOT-111 était déficiente. On a alors proposé des DOT-111 améliorés, mais cela a augmenté considérablement la longueur des convois ferroviaires. Est-ce que cela a un impact sur la sécurité ferroviaire? Est-ce mesuré? Est-ce qu'on a modifié la réglementation d'une quelconque façon parce que cela augmentait les risques de catastrophe?

Mme Kathleen Fox: Je vais vous donner un exemple concret. En février 2017, nous avons publié notre rapport final sur l'accident de Gladwick, en Ontario. Une question de bris de rail s'est posée. Le train roulait à une vitesse inférieure à la limite de vitesse prescrite par les règles. C'était un train de pétrole brut.

À la suite de l'accident, nous avons recommandé à Transports Canada de faire une étude qui tienne compte de tous les facteurs ayant comme conséquence un déraillement, incluant la vitesse, la longueur, la composition du train ou ce qu'il transporte, par exemple des marchandises mixtes ou du pétrole brut. Nous avons recommandé que Transports Canada révise tous les facteurs qui contribuent à un déraillement, qu'il prenne des mesures pour atténuer ces risques et qu'il modifie les règles en conséquence.

M. Robert Aubin: Quelle a été la réponse de Transports Canada?

Mme Kathleen Fox: Il a simplement dit qu'il vérifierait s'il y avait des études existantes. Nous attendons la suite.

M. Robert Aubin: Or il n'a pas donné d'échéance.

Mme Kathleen Fox: Non.

M. Robert Aubin: Cela revient à ce dont il a été question tantôt, c'est-à-dire que la lenteur du gouvernement fait en sorte qu'on ne prend pas les bonnes décisions. Il y a un bon rapport et de bonnes conclusions, mais aucune mesure pour éviter que cela se reproduise.

Mme Kathleen Fox: Effectivement. Nous espérons que les prochaines réponses que nous recevrons de ce ministère seront plus détaillées en ce qui concerne ce qu'il fera par rapport à cette étude.

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Aubin.

On vous écoute, monsieur Graham.

M. David de Burgh Graham: Bonjour, je suis de retour.

Pour poursuivre dans le même ordre d'idées en ce qui concerne les locomotives de tête — et ce que M. Jang a dit —, parfois un moteur fonctionne avec son capot long vers l'avant ou avec une autre configuration où le moteur principal n'est pas dirigé dans le sens auquel on s'attendrait. Pour revenir à la question que j'ai posée dans la première série d'interventions, vous attendez-vous à ce que les

locomotives soient dotées de caméras à l'avant et à l'arrière? La caméra serait-elle toujours opérationnelle, ou serait-elle allumée manuellement, ou dès que l'on met en marche l'inverseur, elle s'allumerait? Qu'en pensez-vous?

• (1505)

M. Kirby Jang: Pour ce qui est de la configuration dans la technologie, le règlement fournira une réponse partielle. En ce qui concerne ce que nous avons évalué pour les configurations dans le cadre de notre étude sur la sécurité, toutes les locomotives étaient dotées d'une caméra orientée vers l'avant et d'une caméra orientée vers l'intérieur. Pour les locomotives, elles étaient toutes orientées vers l'avant.

Pour maximiser l'information disponible, il ne fait aucun doute qu'une locomotive dotée d'une caméra orientée vers l'avant et d'une caméra orientée vers l'intérieur serait l'idéal.

M. David de Burgh Graham: Absolument. Un grand nombre d'opérations n'auront pas une configuration en étoile, et il faudra un moteur de propulsion en mode arrière. C'est parfois nécessaire.

Au début, j'ai parlé d'utiliser les EAVL seulement sur les lignes principales; nous en avons discuté au début. Comment définissez-vous une ligne principale dans ce cas précis? Supposons que vous avez une opération — par exemple, un chemin de fer au Nord-Est des États-Unis qui exploite toute une ligne conformément à la règle 105. C'est très lent, pratiquement une limite dans une zone de triage. Cette société serait-elle tenue d'être munie de ces dispositifs, au Canada, d'après vous? Est-ce une ligne principale dans ce cas-ci?

M. Kirby Jang: Premièrement, la notion de ligne principale est définie dans le règlement. Pour ce qui est de l'application aux États-Unis, l'intention est certainement d'harmoniser des règles semblables, mais j'imagine que je ne peux pas vraiment parler des applications aux États-Unis.

M. David de Burgh Graham: Est-ce que les sociétés qui exercent leurs activités sans système de régulation, ce qui est possible lorsqu'on ne dépasse jamais la vitesse fixée dans les zones de triage, sont techniquement quand même une ligne principale qui ont besoin d'avoir des EAVL? Je m'interroge à ce sujet car je pense que nous avons sabordé cette question.

Il y a aussi le point suivant. Avez-vous des exemples précis où des EAVL ont facilité la tenue d'une enquête? Je pense que l'un des exemples les mieux connus est l'enquête sur Kismet en 2006 lorsque deux trains de BNSF sont entrés en collision. C'est une vidéo spectaculaire, mais l'enregistrement a-t-il été important dans le cadre de l'enquête ou est-ce seulement une vidéo spectaculaire?

M. Kirby Jang: Pour ce qui est des enquêtes où nous avons eu accès aux EAVL, il y a en eu très peu. Mais dans le cadre de nos enquêtes, et certainement dans les enquêtes récentes, nous avons relevé des enquêtes passées où il aurait été utile de les avoir. Dans un rapport d'enquête rendu public récemment, nous avons recensé 14 incidents où l'équipe a peut-être mal compris ou mal appliqué certaines règles, donnant ainsi lieu à une réponse inappropriée à un signal. Nous avons ajouté ces éléments d'information dans cette enquête, et dans ces 14 cas, il aurait été utile d'avoir ces renseignements.

M. David de Burgh Graham: C'est compris.

Y a-t-il des démarches pour simplifier les signaux? Si l'on examine la table de traduction des signaux à l'heure actuelle, ce qu'ils signifient, on constate que « De vitesse limitée à vitesse normale » a quelque 15 configurations différentes. Des efforts sont-ils déployés pour simplifier ces signaux?

M. Kirby Jang: Je ne sais pas si un examen précis ou d'autres démarches sont en cours à l'heure actuelle.

M. David de Burgh Graham: D'accord.

Y a-t-il un autre point prioritaire sur votre liste de surveillance que vous n'avez pas vu?

Mme Kathleen Fox: Nous avons parlé des quatre points prioritaires dans le secteur ferroviaire. Il y en a plusieurs dans le secteur aérien, un dans le secteur maritime, puis deux dans le secteur du transport multimodal, et nous en avons évoqué un d'ailleurs. Transports Canada progresse très lentement pour adopter les recommandations du BST. Mais nous sommes ici pour discuter plus particulièrement des dispositions du projet de loi C-49 pour l'EAVL, qui est l'un des 10 éléments qui figurent sur la liste de surveillance.

M. David de Burgh Graham: Merci.

La présidente: Merci, monsieur Graham.

Les membres du Comité ont-ils d'autres questions? Très bien.

Merci encore une fois à nos témoins. Vous nous avez fourni des renseignements utiles alors que nous terminons l'étude de ce projet de loi.

Nous allons suspendre nos travaux jusqu'à 15 h 30. Puis nous entendrons le témoignage de l'Office des transports du Canada.

• (1505)

(Pause)

• (1530)

La présidente: Nous allons reprendre la séance n° 67 sur le projet de loi C-49. Nous accueillons parmi nous dans ce segment l'Office des transports du Canada et l'honorable David Emerson.

Je suis ravie de vous revoir, David.

Nous recevons également un représentant d'AGT Food and Ingredients Inc.

Je vais céder la parole au témoin qui veut intervenir en premier.

Monsieur Steiner, allez-y. Merci beaucoup d'être venu cet après-midi.

M. Scott Streiner (président et premier dirigeant, Office des transports du Canada): Merci, madame la présidente.

Merci au comité de l'invitation à comparaître aujourd'hui.

L'Office des transports du Canada est le plus ancien organisme de réglementation et tribunal spécialisé indépendant du Canada. Créé en 1904 en tant que Commission des chemins de fer du Canada, il a vu ses responsabilités et ses fonctions évoluer parallèlement à l'évolution du réseau national de transport et à celle de l'économie et de la société canadiennes.

De nos jours, les trois mandats fondamentaux de l'Office des transports du Canada sont les suivants. Le premier est de voir au bon fonctionnement et à l'efficacité du réseau national de transport, notamment en réglant les différends opposant les expéditeurs par rail aux transporteurs, les plaintes relatives au bruit et aux vibrations et les contestations liées aux droits de port et de pilotage.

Notre deuxième mandat consiste à protéger le droit fondamental des personnes ayant un handicap à des services de transport accessibles.

Notre troisième est d'offrir un régime de protection du consommateur aux passagers aériens.

L'un des plus importants projets auxquels nous nous sommes consacrés ces dernières années est l'Initiative de modernisation de la

réglementation, ou IMR. Dans le cadre de cette initiative lancée en mai 2016, nous réalisons un examen exhaustif de l'ensemble des règlements que l'Office est chargé d'appliquer afin de nous assurer qu'ils sont conformes aux modèles opérationnels, aux attentes des utilisateurs et aux pratiques exemplaires en vigueur dans le domaine de la réglementation.

[Français]

Durant les 10 prochaines minutes, j'aimerais vous parler de l'incidence qu'aura le projet de loi C-49 sur les différents rôles de l'OTC et, s'il est adopté, de la façon dont nous mettrons en oeuvre les éléments dont nous aurons la responsabilité.

J'aimerais souligner que je formule mes commentaires dans l'optique de l'organisme indépendant qui est le principal responsable de l'administration quotidienne de la Loi sur les transports au Canada.

C'est principalement de Transports Canada que le ministre des Transports reçoit ses conseils sur la politique publique, et je me référerai au ministre et à son ministère pour toute question liée à l'objectif des diverses dispositions du projet de loi.

[Traduction]

Mes observations porteront principalement sur deux grands volets du projet de loi C-49, soit la protection des passagers aériens et les mécanismes utilisés pour régler les questions liées aux expéditeurs par rail.

Les voyages en avion font partie intégrante de la vie d'aujourd'hui. Même s'ils se déroulent généralement sans incident, lorsqu'il y a un problème, l'expérience peut être frustrante et troublante pour les passagers, en grande partie parce que, comme individus, ils ont très peu de contrôle sur les événements.

En vertu du projet de loi C-49, l'Office des transports du Canada sera tenu de prendre des règlements pour consacrer les droits des passagers aériens dont le vol est retardé ou annulé, dont les bagages sont perdus ou endommagés, qui voyagent avec des enfants ou des instruments de musique, ou en cas de retard de plus de trois heures sur l'aire de trafic. Il s'agit d'un changement considérable.

Selon le régime actuel, les transporteurs aériens sont uniquement tenus d'élaborer et d'honorer un tarif: le document dans lequel ils énoncent leurs conditions de transport. Le rôle de l'Office des transports du Canada consiste à déterminer si un transporteur a correctement appliqué son tarif et si les conditions prévues dans ce tarif sont raisonnables.

Nous estimons qu'il est important que les droits des passagers aériens soient transparents, ce qui signifie que les voyageurs peuvent facilement les trouver; clairs, ce qui suppose qu'ils sont rédigés dans un langage clair et non dans un jargon juridique; équitables, en ce sens qu'ils prévoient une indemnisation et d'autres mesures raisonnables si des problèmes surviennent pendant un vol; et uniformes, ce qui signifie que les voyageurs qui se retrouvent dans les mêmes circonstances devraient avoir droit à la même indemnisation et aux mêmes mesures.

L'automne dernier, nous avons lancé une campagne d'information du public afin de mieux faire connaître aux voyageurs les recours dont ils peuvent se prévaloir par l'entremise de l'OTC en cas de problème relatif au transport aérien qu'ils ne réussissent pas à régler en s'adressant à la compagnie aérienne. Pour que les recours prévus par le Parlement soient efficaces, il faut que les personnes à qui ils s'adressent sachent qu'ils existent. C'est pourquoi nous avons mené ces efforts de sensibilisation.

Les résultats de ces efforts, combinés à l'attention accordée par les médias et le ministère des Transports aux questions de transport aérien, ont été spectaculaires. Entre 2013-2014 et 2015-2016, l'Office recevait généralement environ 70 plaintes liées au transport aérien par mois. Au cours de la dernière année, nous en avons reçu en moyenne plus de 400 par mois. Et au cours de la dernière semaine, nous avons reçu 230 plaintes de voyageurs aériens. Autrement dit, en l'espace d'une semaine, nous avons reçu le tiers des plaintes que nous recevions habituellement dans une année complète.

• (1535)

Cette hausse marquée laisse croire que le besoin d'aide a toujours existé et qu'il suffisait de faire connaître aux Canadiens l'aide que l'Office peut leur apporter pour qu'ils commencent à faire appel à ses services en très grand nombre.

Si et lorsque le projet de loi C-49 sera adopté, l'OTC devra agir rapidement pour élaborer les règlements sur la protection des passagers aériens. Nous chercherons à trouver un juste équilibre entre, d'une part, le grand intérêt que les questions liées au transport aérien suscitent au sein de la population et le désir des passagers d'avoir leur mot à dire dans l'élaboration des nouvelles règles et, d'autre part, les attentes selon lesquelles ces règles seront mises en oeuvre le plus rapidement possible. Pour atteindre un tel équilibre, nous tiendrons des consultations ciblées et approfondies échelonnées sur une période de deux ou trois mois auprès des représentants de l'industrie, des associations de défense des droits des consommateurs et des passagers à l'aide d'un site Web créé expressément pour les consultations et des audiences en personne tenues dans différentes régions du pays. Lorsqu'ils seront en vigueur, les nouveaux règlements sur la protection des passagers aériens offriront aux Canadiens qui voyagent par avion une définition claire de leurs droits et des recours qui s'offrent à eux si ces droits ne sont pas respectés. Une telle mesure s'imposait depuis longtemps.

[Français]

Permettez-moi maintenant d'aborder un autre élément principal du projet de loi: les changements aux dispositions portant sur les relations entre les compagnies de transport ferroviaire et les expéditeurs.

Faciliter ces relations a toujours été un élément essentiel du mandat de l'Office des transports du Canada, ou OTC. Cela reflète l'importance du réseau national de transport ferroviaire pour la prospérité du Canada et les préoccupations constantes parmi les expéditeurs relativement à ce qu'ils qualifient de pouvoir inégal de négociation entre eux-mêmes et les compagnies de chemin de fer dont ils dépendent pour transporter leurs marchandises.

L'OTC a fait valoir que, malgré ces préoccupations, les expéditeurs n'utilisent que de façon relativement restreinte les recours que leur procure la loi. Si cela se justifie par des négociations commerciales de bonne foi qui donnent lieu à des accords satisfaisants, c'est là une excellente nouvelle. Par contre, si c'est plutôt attribuable au fait que les coûts et les efforts engendrés pour avoir accès aux recours sont perçus comme surpassant les avantages probables, alors les dispositions en question n'atteignent peut-être pas les objectifs.

[Traduction]

Nous avons également constaté qu'il existe très peu de données accessibles sur le rendement du réseau de transport ferroviaire de marchandises. Cette situation, qui contraste avec celle que l'on observe au sud de la frontière, nuit au bon fonctionnement des

marchés et fait en sorte que les dirigeants n'ont pas l'information voulue pour prendre des décisions éclairées.

Les éléments du projet de loi C-49 liés au transport ferroviaire de marchandises pourraient permettre de régler une partie de ces problèmes. Les modifications proposées concernant le recours à l'arbitrage pour des questions de prix ou d'entente sur le niveau de service et les décisions que doit rendre l'office à ce sujet pourraient rendre les mécanismes de recours plus avantageux aux yeux des expéditeurs. Par ailleurs, en imposant aux compagnies ferroviaires l'obligation de soumettre davantage de renseignements et en exigeant de l'office qu'il publie en ligne des données sur le rendement, le projet de loi pourrait contribuer à pallier le manque de renseignements.

Le changement lié au transport ferroviaire le plus important prévu par le projet de loi C-49 est sans doute celui qui consiste à remplacer le pouvoir conféré à l'office de fixer des distances d'interconnexion supérieures à 30 kilomètres ainsi que les dispositions relatives aux prix de ligne concurrentiels par une nouvelle option appelée l'interconnexion de longue distance. Le rôle de l'OTC consistera à ordonner que le service demandé soit fourni, si les conditions voulues sont respectées, et à établir le prix pour ce service.

Le projet de loi nous accorde 30 jours ouvrables pour recevoir les demandes, les examiner et prendre les décisions nécessaires. Nous avons déjà commencé à élaborer un processus qui nous permettra de respecter ce délai extrêmement court. Nous savons que les parties intéressées surveilleront de près les décisions que nous prendrons concernant les demandes d'interconnexion de longue distance. Ces décisions seront fondées sur les critères adoptés par le Parlement et l'analyse que nous ferons des faits qui nous seront soumis. En effet, en tant que tribunal quasi judiciaire et organisme de réglementation, l'office se préoccupe uniquement de la loi et des éléments de preuve.

• (1540)

[Français]

Avant de conclure, je tiens à mentionner un élément qui n'est pas compris dans le projet de loi, à savoir le pouvoir élargi de l'OTC de mener des enquêtes de sa propre initiative.

L'OTC détient déjà ce pouvoir en ce qui a trait aux vols internationaux. Il l'a tout récemment utilisé pour entreprendre une enquête relativement aux retards sur l'aire de trafic de certains vols d'Air Transat. Ce cas démontre la pertinence de ce pouvoir...

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée.

M. Scott Streiner: J'ai presque terminé. Mes 10 minutes sont écoulées, madame la présidente?

La présidente: Oui, vous êtes rendu à 10 minutes et 20 secondes.

M. Scott Streiner: Je vais conclure mes remarques dans la prochaine minute.

La présidente: Pourriez-vous les inclure dans vos observations en réponse aux questions de l'un de nos collègues, pour veiller à ce que tous les témoins aient suffisamment de temps?

M. Scott Streiner: Absolument, madame la présidente.

Merci.

La présidente: Monsieur Emerson, aimeriez-vous prendre la parole?

L'hon. David Emerson (ancien président, Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, à titre personnel): Merci, madame la présidente, et merci honorables membres du Comité. Je comparais aujourd'hui à titre personnel. J'ai dirigé un examen de la Loi sur les transports au Canada il y a de cela deux ans et demi ou trois ans. Une grande partie des observations que je formulerai feront écho à quelques-unes des conclusions présentées dans ce rapport.

Pour votre gouverne, je suis également le président du conseil d'administration de Global Container Terminals, qui est un intervenant dans le secteur des transports, comme vous le savez. Je ne prends pas la parole aujourd'hui au nom de cette organisation. Je suis ici à titre personnel.

Je vais maintenant faire mon exposé aux fins du compte rendu.

La triangulation du commerce, des transports et des technologies n'a jamais été aussi primordiale au succès économique du Canada. Nous sommes une petite nation commerçante dispersée sur un territoire immense et diversifié. Le Canada doit bien gérer les transports, dans l'intérêt de notre compétitivité et des générations futures. Pour ce faire, nous devons reconnaître la nature extrêmement complexe, étroitement intégrée, multimodale et internationale du système des transports. C'est de plus en plus un système qui évolue constamment, 24 heures par jour, sept jours par semaine.

En 2014, comme je l'ai mentionné, j'ai présidé un comité chargé de mener un examen exhaustif de la Loi sur les transports au Canada et d'autres questions connexes. Le rapport renferme 56 recommandations et plus de 100 sous-recommandations. Le sujet principal du rapport portait sur la nécessité d'instaurer un processus décisionnel amélioré, opportun et adapté à la nature changeante du commerce, des transports et des réseaux de logistique.

De nombreuses recommandations ont été mises en oeuvre ou sont en train de l'être, du moins en principe, par le gouvernement en place, notamment les suivantes: une priorité accrue aux investissements dans les infrastructures, dont l'élaboration de mécanismes de financement et d'une base de données plus systématique sur l'état des infrastructures au Canada, une hausse de la limite de propriété étrangère pour les compagnies aériennes du Canada, des plans de recapitalisation de la Garde côtière canadienne, une priorité accrue sur les besoins en matière de transport dans le Nord canadien, le déplacement sérieux des services ferroviaires voyageurs dans les corridors à forte densité de l'Ontario et du Québec, une importante initiative de financement pour continuer à créer des corridors de commerce et de transport, des droits accrus pour les voyageurs aériens — M. Streiner l'a mentionné dans son exposé — et des normes renforcées pour les voyageurs handicapés.

Dans le cadre de l'examen de la LTC, on a reconnu principalement qu'il n'existe pas de solution magique ou de panacée et que pour faire les choses correctement, il faut améliorer la gouvernance. Nous entendons par cela qu'il faut établir des cadres relatifs à la prise de décisions qui sont mieux adaptés à l'importante complexité du système de transports moderne, de ses fournisseurs de services et de ses millions d'utilisateurs. Pour faire les choses correctement, il faut reconnaître que le secteur des transports transcende tous les secteurs de l'économie, toutes les régions du pays et pratiquement tous les aspects des politiques gouvernementales et publique. La prétendue approche pangouvernementale est plus essentielle à notre avenir à long terme dans quelques secteurs seulement. Pour faire les choses correctement, il faut aussi que l'organisme de réglementation, l'OCT, Transports Canada et d'autres agences aient les renseignements, le mandat et les outils requis pour composer en temps réel avec un système extrêmement complexe et dynamique.

Le projet de loi C-49 prévoit quelques étapes importantes pour accroître la base d'information afin d'améliorer la prise de décisions, le règlement des différends et, de façon générale, le cadre de réglementation. Cependant, à mon avis, il faut faire plus. L'omission la plus flagrante dans le projet de loi C-49 est peut-être l'approche réactive, à la pièce et axée sur les plaintes que continue d'adopter l'OTC. Je crois que l'organisme a besoin du mandat et de la capacité d'anticiper les problèmes et de les gérer avant qu'ils deviennent des crises systémiques. Le fait de gérer une plainte à la fois lorsque de nombreuses plaintes sont les symptômes d'un problème plus grand n'est tout simplement pas efficace.

• (1545)

Par ailleurs, l'agence doit avoir le pouvoir de lancer des enquêtes. Lorsqu'elle dispose de preuves réelles et concrètes d'un problème émergent, l'agence doit avoir son propre pouvoir de lancer une enquête et devrait avoir la capacité, dans la mesure du possible, d'adopter des mesures d'atténuation ou de prévention. Aucun de ces pouvoirs ne doit nuire au pouvoir du ministre et du Parlement de donner des directives à l'agence, mais ces pouvoirs devraient favoriser une prise de décisions améliorée et opportune qui aide le système des transports à offrir de meilleurs services pour les déplacements et les expéditions.

Pour faire les choses correctement, il faut établir des cadres de gouvernance robustes créés et autorisés par le gouvernement pour permettre aux organismes d'administrer divers aspects du système des transports. Les autorités aéroportuaires, par exemple, ont été mises sur pied il y a 25 ans pour recapitaliser et exploiter des aéroports canadiens. De façon générale, ces démarches ont donné d'excellents résultats, mais les ententes de gouvernance doivent être mises à jour. Les aéroports sont en grande partie des monopoles locaux qui disposent de pouvoirs de facto de taxation. Je signale que les frais d'amélioration aéroportuaire, par exemple, intégrés au coût des billets d'avion, affaiblissent la responsabilité à l'égard du public, et il n'y a aucun vrai intervenant pour demander des comptes aux conseils d'administration et à la direction quant à la façon dont les capitaux sont déployés. Des arguments semblables pourraient être présentés au sujet des administrations portuaires. Dans la plupart des cas, il n'existe aucun principe directeur législatif qui expose les considérations relatives à l'intérêt public.

À l'heure actuelle, il n'y a aucun mécanisme d'appel pratique pour l'abus de pouvoir possible sur les locataires ou les clients. Une partie lésée ne peut même pas interjeter appel auprès de l'OTC car l'organisme n'a pas le pouvoir de traiter ces situations, et il n'est habituellement pas pratique d'interjeter appel auprès du ministre. Il y a de nombreuses entités mandatées à l'extérieur du gouvernement. Elles exploitent divers systèmes de mode de transport et ont des ententes qui sont généralement énoncées dans les baux fonciers, les règlements des entités ou d'autres formes d'arrangements contractuels. Bon nombre de ces problèmes liés à la gouvernance ont été soulignés dans l'examen de la Loi sur les transports au Canada.

Là encore, la prise de décisions dans l'univers des transports, où des milliers de fournisseurs de services interagissent pour servir des millions de clients et d'expéditeurs, s'articule autour de la gouvernance. Pour avoir un système de transports sain, dynamique, mondial et compétitif, il faut des responsabilités claires et un système robuste de freins et de contrepoids. La Loi sur les transports au Canada devrait préciser les principes de bonne gouvernance devant être appliqués aux organismes de réglementation de même qu'aux exploitants non gouvernementaux et aux fournisseurs de services. La loi devrait également prévoir officiellement l'obligation de renouveler une stratégie nationale des transports. Le concept d'un examen décennal est archaïque et devrait être aboli pour être remplacé par un processus évolutif.

Merci, madame la présidente et honorables membres du Comité. J'ai hâte à notre discussion.

• (1550)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Emerson.

Monsieur Al-Katib, allez-y, si'il vous plaît.

M. Murad Al-Katib (président et directeur général, ancien conseiller, Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, AGT Food and Ingredients Inc.): Merci.

Je suis Murad Al-Katib. Je suis le directeur général d'AGT Food and Ingredients Inc. J'ai eu l'honneur de collaborer avec M. Emerson à la rédaction du rapport Emerson également. J'étais son premier conseiller sur le secteur des grains, le transport ferroviaire de l'Ouest canadien et les ressources naturelles, y compris le secteur pétrolier et gazier et le secteur minier. Je veux vous faire part de mes perspectives non seulement dans le cadre de ce rôle que j'ai assumé, mais aussi en tant que président de l'un des plus grands expéditeurs de conteneurs par transport intermodal au Canada. AGT Food figure, peut-être, parmi les cinq ou sept principaux expéditeurs de conteneurs au pays. Nous sommes également le plus grand chemin de fer de catégorie 3 au pays à l'heure actuelle, depuis l'acquisition d'un chemin de fer d'intérêt local en Saskatchewan.

Permettez-moi de revenir sur quelques points qui ont été soulevés par mes collègues. L'un porte sur notre travail et le travail dont vous êtes saisis maintenant avec l'étude du projet de loi C-49. Pour le Canada en tant que nation commerçante, les infrastructures de transport et l'interaction des politiques avec ces infrastructures sont des éléments que je considère comme étant les activités générationnelles les plus importantes du pays. Il faut examiner comment nous permettons à l'économie de saisir les occasions qui se présentent, à mesure que les échanges commerciaux continuent de prendre de l'expansion, et plus particulièrement pour commercialiser nos produits sur les marchés, étant donné la vaste superficie de notre merveilleux pays. En raison de ces distances physiques, la réglementation au sein du système devait tenir compte d'un certain nombre de secteurs. Je vais les expliquer en détail.

La transparence du système de transports était un thème récurrent de notre rapport qui continue de trouver écho au sein de l'industrie. Je pense que le projet de loi C-49 règle en grande partie l'une des principales critiques que l'on formulait au sujet du système. Maintenant, nous avons au moins un système dans le cadre duquel, si ces mesures sont mises de l'avant, les sociétés ferroviaires seront non seulement encouragées mais mandatées à fournir des données. Ces données seront incorporées dans la LTC, résumées et publiées. Elles permettront aux décideurs de prendre des décisions plus éclairées plutôt que d'essayer de réagir au pied levé. Je pense que la transparence des données est un élément très important. L'industrie

le demande, parmi les recommandations que nous avons formulées, et c'est certainement un aspect dans le projet de loi C-49.

Lorsque nous nous sommes penchés sur la transparence cependant, pour réitérer les observations de mes collègues, nous avons constaté une grande volonté d'octroyer des pouvoirs *ex parte* à l'office pour tenir des enquêtes et de lui donner la capacité de rassembler davantage à un Conseil sur le transport de surface, comme aux États-Unis. Nous semblons rater un peu la cible dans cette ronde, mais je pense qu'en tant qu'industrie, nous sommes encouragés par les mesures qui sont prises.

Sur le sujet de la transparence, j'ai toujours dit à l'industrie de faire attention à ce qu'elle demande car les requêtes s'accompagnent de responsabilités. Il faut toujours reconnaître que c'est un système de transports. Considérez-le comme une chaîne d'approvisionnement où chaque lien dans la chaîne est essentiel pour le lien précédent ou suivant. Dans le système de transports, chaque lien a tendance à blâmer le lien qui précède ou qui suit.

C'est un élément très important, à savoir la responsabilité de l'industrie d'assurer une reddition de comptes fiable quant aux prévisions et à son rendement au sein du système. L'efficacité est un aspect que la transparence des données apportera au système. Je pense que c'est un élément très important. Il n'y a pas que les chemins de fer; il faut penser à chaque lien de la chaîne.

À mesure que cette chaîne continue d'évoluer, l'accès équitable au système fait partie de nos objectifs, et je pense que nous avons intégré d'excellentes mesures dans le projet de loi C-49. Dans le cadre de nos recommandations, nous cherchions à établir un système où les règles du jeu seraient uniformisées de manière à favoriser la conclusion d'ententes commerciales.

Je pense que nous devons aussi être très prudents. La réglementation excessive de l'industrie des transports est une pente très glissante. La surréglementation de notre réseau ferroviaire peut certainement entraîner des conséquences imprévues. En raison de notre environnement difficile, des longues distances, des caractéristiques physiques de notre territoire et du climat, une réglementation excessive pourrait donner lieu à un système non concurrentiel qui deviendrait un boulet pour l'économie. Je pense qu'un accès équitable au système et des mesures visant à encourager la conclusion d'ententes commerciales faisaient partie intégrante de nos recommandations.

• (1555)

Discutons de quelques-uns de ces points.

Les recours offerts aux expéditeurs étaient très robustes dans le projet de loi C-49. Il y avait un certain nombre de mesures concernant le pouvoir de l'agence de rendre les plans opérationnels et les accords sur les niveaux de service plus permanents. Des conséquences financières réciproques ont été mandatées, ce qui était une importante requête des expéditeurs depuis plus d'une décennie, et que l'on a esquivé dans un certain nombre de révisions des politiques précédentes. C'était donc une mesure populaire au sein de la communauté des expéditeurs pour que lorsqu'ils négocient un accord sur les niveaux de service, ces plans opérationnels doivent être définis et des conséquences financières réciproques doivent être mandatées par les deux parties. L'agence peut alors les imposer aux parties si elles ne parviennent pas à conclure une entente commerciale.

Les mécanismes simplifiés de règlement des différends ont été essentiels. Je pense que nous avons réalisé des progrès appréciables à cet égard. En ce qui concerne la définition d'ententes adéquates et convenables — vous en entendrez beaucoup parler au cours des trois ou quatre prochains jours —, je pense que nous avons réalisé d'importants progrès.

Pour ce qui est de l'efficacité globale au sein du système, l'interconnexion pour le transport longue distance soulève de grandes inquiétudes, car dans l'industrie céréalière plus particulièrement, avec la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire pour les producteurs de grains, nous avons une interconnexion de 160 kilomètres, en tant que recours pour les expéditeurs. Cette interconnexion existait et a été prolongée. Elle n'existe plus maintenant, et une interconnexion pour le transport longue distance a été mise en place en tant que nouveau recours potentiel. Je pense que les inquiétudes des expéditeurs sont attribuables au fait qu'ils ne comprennent pas si cette interconnexion peut ou non être mise en oeuvre. Après avoir entendu les observations de mon collègue, M. Streiner, j'ai bon espoir que les expéditeurs auront l'occasion de faire une demande pour une interconnexion pour le transport longue distance de 12 mois, sur des distances beaucoup plus longues que 160 kilomètres, et je pense que la combinaison de l'interconnexion et des taux concurrentiels des parcours de ligne pourrait être un mécanisme efficace.

C'est un nouveau système, et je pense que cela soulève parfois des inquiétudes, et comme M. Streiner l'a dit, la LTC sera jugée en fonction de sa capacité d'intervenir et de mettre en oeuvre des mesures. J'ai également formulé des recommandations très fermes à Transports Canada et à l'agence pour qu'ils envisagent des processus de renouvellement accélérés. Donc, lorsqu'on a reçu l'approbation pour un an, comment peut-on être approuvé pour une deuxième et troisième année plus rapidement? Ce sont des aspects de la prestation de services envers lesquels je suis optimiste.

Pour ce qui est du revenu admissible maximal, la modernisation a commencé avec les dispositions du projet de loi C-49 qui sont proposées, et nous avons recommandé une modernisation beaucoup plus exhaustive du revenu admissible maximal. Il y a quelques mesures initiales qui ont été prises qui sont, à mon avis, très positives. L'exclusion du trafic intermodal des conteneurs et l'exclusion des revenus d'interconnexion sont des mesures très sensées, à mon avis, et il était très logique de les inclure dans la modernisation. La capacité des sociétés ferroviaires de tenir compte des investissements effectués était absurde. Lorsqu'une société ferroviaire effectuait un investissement, ces fonds étaient répartis entre les deux chemins de fer. Nous avons maintenant réglé ce problème. Nous l'avons fait en proposant d'apporter des ajustements pour encourager les investissements dans les wagons-trémies. Ce sont toutes des dispositions positives qui continuent de protéger les agriculteurs en ce qui a trait au revenu admissible maximal et qui prévoient du temps pour voir quels effets ces mécanismes auront, mais je pense qu'ils donnent des résultats très positifs.

Il y a les taux d'interconnexion réglementés également, et la réduction et l'élimination des volumes minimaux de grain.

Nous avons réalisé de bons progrès, je pense, et je me ferai un plaisir de répondre à vos questions et de vous faire part de nos points de vue au cours de la prochaine heure.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

Merci à tous nos témoins.

Monsieur O'Toole.

L'hon. Erin O'Toole: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins d'être ici. Je vous suis très reconnaissant de votre témoignage aujourd'hui et de votre participation à l'examen de notre système de transport.

Monsieur Emerson, c'est un privilège d'avoir l'occasion de vous poser deux ou trois questions. Nous vivons une période intéressante au Canada. Dans votre rapport, *Parcours*, le rapport que vous avez fourni au gouvernement et qui est d'une certaine façon le précurseur du projet de loi C-49, vous avez indiqué à plusieurs reprises qu'il avait pour thème la relation entre le commerce et nos systèmes de logistique commerciale, et notre système de transport, ainsi que l'acheminement des biens vers le marché canadien, le marché nord-américain et les marchés mondiaux.

En tant qu'ancien ministre du Commerce international, vous savez certainement que nous avons une occasion unique, étant donné que nous en sommes à renégocier et à moderniser l'ALENA, au moment même où nous devons entreprendre la modernisation de nos réseaux de transport pour les 30 prochaines années.

Dans vos consultations, avez-vous entendu des revendications, en particulier de la part des secteurs du transport aérien et du camionnage, pour l'adoption d'une approche fondée sur le cabotage transfrontalier pour l'intégration du système nord-américain de transport? Cette fenêtre — la renégociation de l'ALENA —, qui n'était pas d'actualité lorsque vous avez rédigé le rapport, ne serait-elle pas une occasion manifeste d'intégrer le réseau de transport en Amérique du Nord?

• (1600)

L'hon. David Emerson: Pour répondre brièvement, je dirais que ce que l'on entend — et je sais d'après mon expérience dans le domaine que nous avons tous une obsession pour le commerce international, les tarifs douaniers et les accords connexes —, c'est que lorsqu'on fait une véritable analyse de l'accumulation des coûts d'approvisionnement dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des entreprises, on constate que les coûts liés au transport et à la logistique ont un rôle bien plus déterminant dans la compétitivité que les tarifs douaniers et les obstacles commerciaux connexes.

Les obstacles au commerce sont toujours importants, mais comme vous le soulignez, le risque le plus important est probablement lié à des retards à la frontière attribuables à des facteurs d'ordre administratif, notamment, ou à de la discrimination, ce qui n'est pas réellement lié à des tarifs. Il s'agit d'obstacles d'une tout autre nature qui nuisent à la perméabilité des frontières. Donc, manifestement, l'intégration du réseau de transport nord-américain est d'une importance capitale, car lorsqu'on se penche réellement sur les facteurs qui pourraient contribuer à la compétitivité face à l'Asie et à certaines plaques tournantes émergentes dans le monde d'aujourd'hui, l'Amérique du Nord doit, sur les plans du commerce, de l'emploi et de la création de valeur, être un ensemble intégré et non un arrangement fragmenté entre trois pays.

L'hon. Erin O'Toole: Il est intéressant d'entendre ce commentaire, car lorsque l'accord de libre-échange avec les États-Unis a été négocié au milieu des années 1980, le Canada et les États-Unis cherchaient tous deux à démanteler les barrières au commerce intérieur. Le gouvernement Mulroney cherchait en même temps à transformer Air Canada d'une société d'État à une société privée, de sorte qu'il n'était pas vraiment possible à l'époque d'intégrer le secteur du transport aux négociations de l'ALENA, mais ce l'est peut-être maintenant.

D'après votre expérience au sein de l'industrie, lorsqu'on parle d'efficacité, y a-t-il selon vous des économies possibles pour les entreprises et un climat favorable à l'intégration du transport en Amérique du Nord? Cela favorisera-t-il une efficacité accrue du secteur privé, étant donné que nous utilisons nos systèmes de manière plus efficace et que la réduction du nombre de navires et de camions qui sillonnent le continent sans chargement se traduira par une diminution des émissions de GES?

L'hon. David Emerson: Si je devais y aller d'une affirmation catégorique, ce serait la suivante: pour toute entité — une province, un pays ou l'Amérique du Nord —, plus le réseau de transport est efficace, sur les plans de l'intégration, de la fluidité et du mode de livraison des produits jusqu'à l'utilisateur, moins on émet de gaz à effet de serre par dollar de produit intérieur brut, que ce soit le PIB de l'Amérique du Nord ou celui du Canada. Donc, en mon sens, même si les gens n'en parlent jamais, il est foncièrement vrai qu'un réseau de transport hautement efficace est probablement l'un des meilleurs cadres stratégiques de lutte contre les gaz à effet de serre qu'on puisse adopter.

M. Murad Al-Katib: J'ajouterais simplement une chose aux commentaires de M. Emerson.

L'approche axée sur les portes d'entrée faisait partie intégrante de notre analyse et nous permet maintenant de considérer les ports de Prince Rupert et de Vancouver comme des portes d'entrée efficaces pour lier l'Asie aux corridors du Midwest américain. Lorsque je pense à la voie de raccordement du CN à Prince Rupert, aux 96 heures nécessaires pour faire le trajet de Prince Rupert à Chicago et à la congestion à Long Beach et sur la côte ouest des États-Unis, je considère que nous avons l'occasion d'optimiser la circulation. Nous avons en effet la possibilité d'améliorer le flux du commerce, car il s'agit d'une porte d'entrée des importations. Nous pourrions ensuite arrêter les trains à Saskatoon pour les charger de produits agricoles afin de ne pas transporter des conteneurs vides sur le chemin du retour.

De ce point de vue, celui de l'optimisation des corridors nord-sud entrants, des corridors ferroviaires nord-sud et des couloirs de camionnage, je pense qu'il s'agit d'une occasion qui pourrait avoir des effets considérables non seulement pour l'environnement, comme vous l'avez indiqué, mais aussi pour le rendement économique de notre pays.

L'hon. Erin O'Toole: Dans ce cas, j'ai une dernière question. Je pense que l'optimisation des réseaux de l'Amérique du Nord...

Mon temps est-il écoulé?

•(1605)

La présidente: J'aimerais, autant que possible, donner du temps à chacun.

Pourriez-vous retenir cette idée et y revenir plus tard? Même si je n'aime pas cela, je dois parfois interrompre la discussion alors que nous commençons à obtenir des renseignements très importants.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand: Merci, madame la présidente.

Ma question s'adresse à M. Streiner, de l'OTC.

Selon vous, pourquoi les enjeux liés aux agressions physiques, aux agressions sexuelles et aux agressions en général ne sont-ils pas abordés dans notre initiative sur les droits des passagers aériens?

M. Scott Streiner: Je suppose que votre question porte sur ce qui est proposé du projet de loi C-49.

M. Gagan Sikand: Oui.

M. Scott Streiner: D'accord. Comme je l'ai indiqué dans mon exposé, je suis d'avis que le ministre des Transports et Transports Canada sont mieux placés pour répondre aux questions sur l'objectif du projet de loi. Je dirais toutefois que je pense que ce sont là des problèmes qui pourraient relever des services de police ou des affaires pénales. L'explication pourrait simplement être que la loi comporte d'autres mécanismes existants pour traiter de ces questions. Cela dit, il vaudrait mieux poser les questions relatives à la logique sous-jacente du projet de loi au ministre.

M. Gagan Sikand: Très bien. Merci.

Dans votre exposé, vous avez parlé des retards sur l'aire de trafic. Selon vous, en quoi les modifications proposées permettront-elles de régler les problèmes à cet égard?

M. Scott Streiner: Comme vous le savez, le projet de loi propose que l'OTC soit chargé de la réglementation relative à une série d'incidents potentiels, dont les retards de plus de trois heures sur l'aire de trafic. Nous serons en mesure de traiter des modalités de la réglementation à cet égard après la tenue de consultations avec l'industrie, les associations des droits des consommateurs, les Canadiens et les voyageurs. Cela dit, je pense que les audiences que nous avons tenues les 30 et 31 août concernant les retards sur l'aire de trafic de deux vols d'Air Transat ont souligné l'importance d'apporter des correctifs adéquats. Je pense que la réaction de la population lors de ces incidents et lors des audiences elles-mêmes témoigne de l'importance que revêtent ces enjeux pour les Canadiens.

M. Gagan Sikand: À votre avis, quel indicateur pourrait-on utiliser pour juger équitablement de l'efficacité de l'OTC à protéger les droits des passagers?

M. Scott Streiner: Je pense qu'un indicateur important sera notre rapidité à examiner les diverses plaintes.

Comme je l'ai indiqué dans mon exposé, madame la présidente, nous avons constaté une hausse importante du nombre de plaintes. Je pense que lorsqu'ils se tournent vers un organisme comme l'OTC, les Canadiens s'attendent à ce que leur dossier soit réglé assez rapidement. Nous insistons fortement sur un processus que nous appelons la facilitation, qui est un processus semblable à celui d'un ombudsman. Un de nos agents communique par téléphone avec les deux parties, le plaignant et le transporteur aérien, pour déterminer si une solution rapide et mutuellement acceptable peut être trouvée. Grâce à ce processus de facilitation, nous avons réussi à résoudre plus de 90 % des plaintes, dont certaines plaintes plus complexes. Je pense que les Canadiens nous jugeront en fonction de notre capacité à trouver une solution juste, mais rapide, pour leur plainte liée au transport aérien, et nous continuerons de mettre l'accent là-dessus.

M. Gagan Sikand: J'aimerais revenir sur une question que j'ai posée plus tôt.

Devrait-on prévoir des sanctions précises pour les atteintes à ces droits, à votre avis? Actuellement, aucune sanction n'est prévue.

M. Scott Streiner: Dans la version actuelle du projet de loi, on indique, pour certains incidents énumérés dans la section portant sur la réglementation, que l'Office des transports du Canada peut prévoir le versement d'indemnités adéquates. Pour d'autres cas, il est plutôt question de traitement ou de mesures appropriées. Évidemment, en fin de compte, les règlements que nous adopterons iront dans le sens de ce que vous et vos collègues aurez décidé d'inclure dans la loi. Si la loi prévoit le versement d'une indemnité monétaire et d'autres mesures, nous établirons le montant des indemnités par voie de règlement. Si la loi ne prévoit aucune indemnité, nous ne pourrions en inclure, bien entendu.

M. Gagan Sikand: J'ai une question très précise pour M. Emerson.

En ce qui concerne le CN, je sais qu'on propose des changements concernant le pourcentage que peut détenir un actionnaire individuel. J'aimerais avoir votre point de vue à ce sujet.

L'hon. David Emerson: Je précise, pour les autres députés, qu'il est question de la modification d'une restriction — je ne sais pas si c'est par l'intermédiaire de cette mesure législative ou d'un autre projet de loi — qui limite à 15 % le pourcentage d'actions du CN avec droit de vote que peut détenir un actionnaire unique. Le pourcentage est augmenté à 25 %, et cette mesure ne vise pas le CP. Actuellement, en Amérique du Nord, les sociétés ferroviaires procèdent à une consolidation ou sont sur le point de le faire. Berkshire Hathaway détient 100 % des actions de Burlington Northern Railroad. À mon avis, imposer au CN des restrictions qui ne s'appliqueraient pas à ses concurrents au Canada n'a aucun sens. Je suis favorable à l'élimination de ces restrictions pour que le CN soit sur un pied d'égalité avec le CP.

•(1610)

M. Gagan Sikand: Souhaitez-vous ajouter quelque chose à cela, monsieur Al-Katib?

M. Murad Al-Katib: Nous n'avons pas consacré beaucoup de temps sur cet enjeu, en fin de compte, mais la consolidation est réelle et la compétitivité de nos sociétés ferroviaires dépend de leur capacité à obtenir du capital. Je pense qu'imposer une restriction à une seule société ferroviaire et non aux autres acteurs du marché... On observe une intégration du système de transport ferroviaire de l'Amérique du Nord. On ne peut se concentrer uniquement sur le CP et le CN et considérer que ces sociétés ne font pas partie d'un système nord-américain intégré.

M. Gagan Sikand: Merci beaucoup.

La présidente: Votre temps est écoulé. Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être avec nous cet après-midi.

Ma première question, toute simple, s'adresse probablement à MM. Emerson et Streiner, et on peut y répondre par oui ou par non.

Dans la législature précédente, à l'époque où le NPD formait l'opposition officielle, je me rappelle qu'un de mes collègues avait consacré énormément de temps et d'énergie à élaborer un projet de loi d'initiative parlementaire, qui proposait justement une charte des droits des passagers.

À l'époque, aviez-vous eu l'occasion de prendre connaissance de ce projet de loi?

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Non.

[Français]

M. Scott Streiner: Oui, je savais qu'il y avait une telle initiative.

M. Robert Aubin: Merci.

Je vous demande cela parce que ce projet de loi, qui avait reçu l'appui des libéraux mais qui n'avait pas passé la rampe, contenait des descriptions très précises qui vont dans le sens du rapport de M. Emerson. On y énonçait que la charte des droits des passagers devait s'harmoniser ou se rapprocher de ce qui se faisait aux États-Unis ou en Europe. La plupart des mesures étaient donc très précises.

Par exemple, pour une annulation de vol, on demandait à la compagnie aérienne d'offrir deux ou trois choix, à défaut de quoi elle devait payer une cotisation qui était même chiffrée.

Avec le projet de loi C-49, on est à des années-lumière de cela. On est dans la philosophie de ce que devrait être une charte des droits des passagers. Nous irons en consultation une fois que le projet de loi C-49 obtiendra la sanction royale. Ne sommes-nous pas en train de perdre un temps précieux, étant donné le travail qui a déjà été fait et le fait qu'il y ait des problèmes de plus en plus récurrents?

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Je n'ai pas vraiment pu répondre à cela étant donné que je n'avais pas consulté le projet de loi et que j'ignorais son contenu. Je pense que vous soulevez un bon point.

[Français]

M. Scott Streiner: Si le projet de loi est adopté, l'Office des transports du Canada va se focaliser sur le processus de réglementation. Notre objectif est de compléter le travail dans deux ou trois mois. C'est un travail de précision.

[Traduction]

Aux États-Unis et en Europe, si je ne me trompe pas, certains aspects de la charte des droits des passagers se retrouvent également dans la réglementation. Nous examinerons les pratiques des États-Unis et l'Europe, mais notre engagement, notre objectif, est de faire le travail, et ce, rapidement.

[Français]

M. Robert Aubin: N'aurait-il pas été possible, dans le projet de loi C-49, de donner un aperçu de ce que pourrait être cette réglementation, de façon à ce qu'on sache où on s'en va? À mon avis, c'est relativement clair, puisque nous sommes à peu près les derniers à mettre en place une charte des droits des passagers.

Si nous avons bénéficié et profité de l'expérience des autres, nous aurions déjà mis en place des éléments. Or la consultation s'alignera sur de grands principes philosophiques ou sur des propositions de règlement, que nous pourrions améliorer et annuler complètement ou en ajouter de nouvelles.

•(1615)

M. Scott Streiner: Les consultations de l'Office seront très ciblées et porteront sur des questions spécifiques et sur les détails.

M. Robert Aubin: J'ai une autre question qui s'adresse à vous, monsieur Emerson. Elle a trait à la conclusion de votre rapport, où vous proposez de faire passer de 25 % à 49 % la possibilité de propriété étrangère des États-Unis.

Lors de votre étude sur cet aspect du projet de loi, avez-vous été amené à lire les conclusions du rapport de recherche sur cet enjeu du groupe de travail de l'Université du Manitoba?

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Si vous faites référence à la restriction de 15 % imposée pour la propriété d'actions du CN par un actionnaire unique, nous n'avons reçu aucun commentaire à ce sujet de qui que ce soit lors du processus d'examen. Je n'ai pas souvenir qu'on nous ait donné des conseils à ce sujet lors des discussions, ou encore qu'on ait reçu un mémoire à cet égard.

[Français]

M. Robert Aubin: Je suis désolé de vous interrompre, monsieur Emerson, mais l'idée qu'on fasse passer de 25 % à 49 % la propriété étrangère dans les aéroports est le sujet que je veux vraiment aborder. Selon les résultats de l'Université du Manitoba, on n'a pas démontré que cela représentait une plus-value pour les consommateurs.

J'aimerais donc savoir si vous avez lu ce rapport de l'Université du Manitoba et, sinon, sur quelle étude vous vous basez pour proposer qu'on passe de 25 % à 49 %.

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Je vois. Vous parlez de la propriété des sociétés aériennes, des transporteurs aériens.

[Français]

M. Robert Aubin: Oui, tout à fait.

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Des observations nous ont été présentées de vive voix, en particulier de la part de nouveaux exploitants ou de propriétaires de sociétés de transport aérien à très bas coût. Ils ont parlé de leur difficulté à obtenir le capital nécessaire au démarrage de telles entreprises. Essentiellement, nous avons recommandé une solution que nous jugions efficace, une mesure qui avait été recommandée il y a quelques années dans le rapport Wilson sur la compétitivité, je crois. Nous avons établi le seuil à 49 % de façon à permettre aux transporteurs en démarrage d'avoir un actionnaire unique pouvant les aider au lancement de l'entreprise. Certains membres du personnel ont peut-être lu l'étude réalisée au Manitoba, mais je n'en ai pas eu l'occasion.

La présidente: Merci, monsieur Emerson.

Je suis désolée, monsieur Aubin. Votre temps est écoulé.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Excellent. Merci beaucoup.

Je pourrais probablement passer la journée à discuter avec ce groupe de témoins. Si vous pouviez veiller à répondre de façon succincte — et je vais tenter de poser des questions brèves —, ce serait utile.

Premièrement, monsieur Streiner, vous avez parlé de l'explosion relative du nombre de plaintes qui vous ont été transmises lorsque le public a appris que l'OTC était là pour les aider. J'ai l'impression, étant donné toute la publicité qui entoure cet enjeu, ce qui comprend les délibérations du Comité et les débats à la Chambre des communes, que si le projet de loi C-49 est adopté, les Canadiens seront très au fait des diverses options qui leur seront offertes pour atténuer les frustrations ordinaires qu'ils vivent lors de leurs voyages. Avez-vous la capacité nécessaire de traiter un nombre encore plus élevé de plaintes? Sinon, quel mécanisme pouvez-vous mettre en oeuvre pour y arriver?

M. Scott Streiner: Comme le député l'a demandé, madame la présidente, je vais essayer de répondre brièvement.

Je dirais que l'OTC utilise ses ressources au maximum actuellement. La hausse marquée du nombre de plaintes a contribué à cette situation. L'OTC est un organisme relativement petit ayant de nombreux mandats, y compris, mais sans s'y limiter, l'examen et le règlement des plaintes relatives au transport aérien. Je ne serais pas totalement honnête si je ne mentionnais pas que nous sommes poussés à nos limites. Cela dit, nous réussissons la plupart du temps à suivre le rythme. Nous avons procédé à la réaffectation temporaire de nos ressources pour le traitement des plaintes. J'ai été heureux

d'entendre le ministre des Transports indiquer que le gouvernement s'est engagé à veiller à ce que l'OTC ait des ressources suffisantes pour s'acquitter de son mandat, mais au bout du compte, les décisions relatives aux ressources et aux responsabilités qui nous sont confiées relèvent du Parlement et du gouvernement. Il ne fait aucun doute que nous ferons de notre mieux pour servir les Canadiens avec les ressources que le Parlement choisira de nous accorder.

M. Sean Fraser: Vous avez également mentionné, au début de votre exposé, qu'une partie de votre mandat consiste à protéger le droit fondamental des personnes ayant un handicap à des services de transport accessibles, ce qui est extrêmement important, à mon avis. Selon vous, la déclaration des droits des passagers permettra-t-elle d'améliorer, de façon juste et efficace, l'accès des personnes ayant un handicap aux services de transport aérien?

• (1620)

M. Scott Streiner: Avoir droit à des services de transport accessible fait sans contredit partie des droits fondamentaux de la personne et nous sommes engagés à les promouvoir. D'après ce que je comprends du projet de loi dont le Comité est actuellement saisi, la réglementation de protection des consommateurs qui y est proposée ne traite pas des enjeux liés à l'accessibilité. L'ancienne ministre des Sports et des Personnes handicapées a annoncé l'intention du gouvernement de présenter une mesure législative nationale en matière d'accessibilité en 2018. Je crois comprendre que c'est toujours l'intention du gouvernement et que cette mesure législative pourrait traiter, en partie, des enjeux d'accessibilité des transports.

M. Sean Fraser: Permettez-moi de passer à M. Emerson. Nous n'avons pas beaucoup parlé des mesures qui touchent le transport maritime. Une des mesures, évidemment, est l'accès croissant des autorités portuaires à la Banque de l'infrastructure du Canada. À l'ère du commerce international, y a-t-il une raison quelconque pour laquelle nous ne devrions pas permettre aux ports d'avoir accès à cette nouvelle source de capitaux pour favoriser leur croissance et leur expansion?

L'hon. David Emerson: Puis-je ajouter quelque chose? J'aimerais faire deux choses. Premièrement, je tiens à répondre à une question que vous avez posée à M. Streiner. Pour parler sans détour, tant que vous obligerez l'OTC à régler les plaintes à la pièce, vous n'aurez jamais assez de ressources pour examiner la multitude de plaintes. Il est utopique de penser qu'on pourra régler le problème de l'accumulation des plaintes si vous n'autorisez pas l'Office à examiner en bloc des plaintes de même nature.

En ce qui concerne les autorités portuaires, tant qu'on n'aura pas procédé à un examen rigoureux des structures de gouvernance relatives aux autorités portuaires et aux autorités aéroportuaires, l'idée de leur donner accès à d'autres robinets, pour ainsi dire — à des fonds supplémentaires —, me rend très nerveux, parce que je suis préoccupé par les cadres de gouvernance applicables aux ports et aux aéroports. Je pense que la gouvernance est inadéquate; elle est inadéquate quant à l'utilisation des capitaux; elle est inadéquate pour assurer à la mise en place de recours auprès d'un organisme de réglementation en cas d'abus de pouvoir monopolistique; elle est inadéquate en ce sens qu'elle permet aux autorités portuaires ou aéroportuaires de se lancer dans des secteurs où ils deviennent des concurrents de leurs propres locataires. Donc, pour être franc, je ne leur donnerais pas accès à des fonds supplémentaires jusqu'à ce que tous ces problèmes aient été corrigés.

M. Sean Fraser: J'aimerais si possible changer de sujet encore une fois et poser des questions sur l'interconnexion, en commençant par M. Al-Katib.

Dans notre étude précédente sur le projet de loi C-30, des gens de l'extérieur de l'industrie des grains ont indiqué qu'ils aimeraient vraiment avoir cela aussi. Cela touchait un certain territoire et une certaine industrie. Même si cela a essentiellement été proposé dans une période caractérisée par des récoltes exceptionnelles et le mauvais temps, le fait qu'on puisse instaurer une concurrence dans un milieu monopolistique est, à mon avis, une bonne idée. Y a-t-il une raison quelconque pour laquelle nous ne devrions pas étendre cela à diverses industries partout au pays?

M. Murad Al-Katib: Eh bien, une des choses que l'on tente actuellement de faire par rapport au régime d'interconnexion de longue distance, c'est de l'étendre à divers secteurs, partout au pays. Une critique manifeste concernant la disposition du projet de loi C-49 est ressortie jusqu'à maintenant: le corridor Kamloops-Vancouver est exclu du régime d'interconnexion de longue distance. Je ne sais pas trop pourquoi il en est ainsi, et je pense que cet aspect doit certainement être étudié. Quant à l'accessibilité du réseau, nous avons notamment constaté, pendant notre étude, que l'important réseau d'interconnexion de 160 kilomètres n'était pas utilisé. Il a été utilisé après le dépôt de notre rapport, mais au moment de notre étude, nous n'avons trouvé aucun cas où il avait été utilisé. Cela dit, je ne suis pas favorable à la mise en place de solutions simplement pour accommoder les expéditeurs. Je pense cependant qu'une solution bien planifiée, comme le réseau d'interconnexion de longue distance, peut être un mécanisme très efficace, pourvu qu'on puisse inciter l'OTC à réagir rapidement et à reconduire cette mesure rapidement d'année en année. À mon avis, cela ajouterait un élément de concurrence dans le système.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

J'ai une brève question et elle s'adresse à M. Emerson, je crois.

En ce qui concerne les examens de la LTC, dans quelle mesure est-il important de revoir les lois, notamment la Loi sur les transports au Canada?

• (1625)

L'hon. David Emerson: Eh bien, nous avons indiqué dans notre rapport — je l'ai mentionné dans mon exposé — que si nous voulons nous adapter aux conditions de la concurrence sur le marché, étant donné la taille considérable, la grande complexité et l'encombrement du système, il est nécessaire de faire bien plus qu'un examen décennal. Je dirais qu'il nous faut un système évolutif, avec examen au moins tous les deux ans. Je pense que la loi devrait prévoir la mise en place d'une stratégie nationale des transports et devrait probablement en préciser certains des éléments clés, comme une stratégie relative aux projets d'infrastructure d'envergure nationale qui sont essentiels au secteur des transports et de la logistique pour les 20 prochaines années. Il convient de se préparer sur un horizon de 20 ans; autrement, vous construirez et produirez quelque chose, puis vous accuserez des retards en matière de réglementation, entre autres, de sorte que lorsque tout sera enfin terminé, vous serez déjà dépassés par les conditions économiques.

M. Vance Badawey: En outre, évidemment, vous constaterez que la stratégie et les investissements en infrastructures donneront tous les deux de meilleurs résultats s'ils vont dans le même sens?

L'hon. David Emerson: Eh bien, je crois qu'il faut, pour quoi que ce soit, établir une liste des priorités d'infrastructures soigneusement réfléchi et analysée. Cela doit comprendre des travaux de pré-ingénierie complets, l'analyse de facteurs économiques et financiers et une évaluation exhaustive des risques. Vous devez obtenir des investisseurs du secteur privé un aperçu des dépenses en immobilisations pour différents types d'infrastructures et des divers mécanismes qui pourraient être adoptés pour leur financement. Tous ces aspects en font partie. Je pense qu'il est illusoire de s'attendre à mettre en oeuvre un programme d'infrastructures réactif en laissant les choses vagues et mal définies.

M. Vance Badawey: Cela est lié aux investissements dans les infrastructures durables et, plus important encore, au rendement tant pour l'économie que pour l'industrie elle-même.

Je vais maintenant passer à M. Streiner pour parler de l'Office. Cela relève-t-il de l'Office des transports du Canada? Vous avez indiqué précédemment que vous êtes chargés d'assurer le fonctionnement harmonieux et efficace des systèmes de transport. Convient-il de présumer, à défaut d'un meilleur terme, que votre rôle consiste en partie à veiller à ce que les infrastructures de transport ferroviaire et maritime, notamment, soient maintenues, sécuritaires et adéquates dans le contexte actuel du milieu du transport?

M. Scott Streiner: Non, madame la présidente, le mandat de l'OTC ne comprend pas la surveillance de l'entretien des infrastructures de transport. Cela ne fait pas partie, actuellement, de notre mandat prévu par la loi.

M. Vance Badawey: Donc, qui est réellement...

M. Scott Streiner: Je vous invite respectueusement à poser la question à Transports Canada, qui est chargé de la réglementation en matière de sécurité et de sûreté. L'Office des transports du Canada, l'organisme que je dirige, est chargé du cadre réglementaire sur l'économie et l'accessibilité du réseau.

M. Vance Badawey: Il a beaucoup été question de gouvernance aujourd'hui. M. Emerson a fait beaucoup de commentaires à ce sujet et a mentionné à quel point nous pouvons faire mieux sur le plan de la gouvernance, en particulier pour nos aéroports, mais aussi pour d'autres immobilisations semblables, notamment celles du secteur maritime. Je pourrais citer quelques-uns des défis en matière de gouvernance auxquels nous sommes confrontés pour certaines de ces immobilisations, mais j'y reviendrai dans une autre discussion.

L'OTC a-t-il le mandat de s'assurer que ceux qui assurent la surveillance de ces infrastructures exercent une surveillance adéquate, que ce soit par l'intermédiaire d'un code de conduite, du signalement de conflits d'intérêts et de ce genre de choses? L'OTC a-t-il son mot à dire? Cela relève-t-il de sa compétence?

M. Scott Streiner: Peu d'aspects liés aux autorités aéroportuaires ou portuaires — auxquelles le député fait référence, je crois — relèvent de notre compétence. Nous avons compétence sur les enjeux liés à l'accessibilité, comme je l'ai indiqué plus tôt. Je parle de l'accessibilité des aéroports et des terminaux portuaires qui servent au transport des passagers. Nous n'exerçons aucune surveillance, aux termes de la loi actuelle, sur certains des autres enjeux que vous avez mentionnés.

M. Vance Badawey: Qu'en est-il des immobilisations appartenant actuellement au gouvernement fédéral, mais dont la gestion pourrait relever de sociétés privées? Avez-vous une autorité quelconque à cet égard, par rapport à ce que j'ai mentionné dans la question que je viens de poser?

M. Scott Streiner: Je répète que si la question est liée aux enjeux en matière de gouvernance, comme l'utilisation des fonds, etc., cela ne relève pas de notre compétence. Nous pouvons examiner ou recevoir les plaintes concernant les frais exigés par les autorités portuaires ou par les autorités de pilotage, mais outre cette exception et celle que j'ai mentionnée plus tôt concernant l'accessibilité, notre compétence à l'égard des entités que vous avez énumérées est très limitée.

• (1630)

M. Vance Badawey: Excellent. Merci.

Pour ma dernière question, je vais passer à M. Al-Katib. La question porte sur l'interconnexion.

À votre avis, demander à l'OTC d'établir les frais de l'interconnexion de longue distance en fonction d'un trafic comparable est-il une manière convenable d'établir les tarifs tout en veillant à ne pas pénaliser les chemins de fer de classe 1?

M. Murad Al-Katib: Il s'agit probablement de la question non résolue la plus importante. Je pense qu'on pourra juger de la réussite ou de l'échec de cette initiative en fonction de notre capacité d'établir cela au 50^e percentile et de le faire dans un délai de 30 jours. Je pense que c'est possible. Les données sur les coûts sont là et les éléments comparables peuvent être ciblés. Je pense que cela peut être fait.

M. Vance Badawey: Excellent.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Mon collègue, M. O'Toole, voulait poser une question, mais il n'en a pas eu l'occasion. Il m'a supplié de poser la question et je lui ai répondu que j'étais prête à utiliser...

La présidente: [*Inaudible*] partir, sinon j'aurais dû faire une exception.

Mme Kelly Block: D'accord.

La question s'adresse à vous, monsieur Emerson. Il a indiqué que vous avez été ministre du Commerce dans le passé. Il voulait savoir si le transport figurerait parmi vos principales priorités si vous étiez ministre du Commerce chargé de la renégociation de l'ALENA.

L'hon. David Emerson: Je pense qu'il s'agit d'une priorité d'une grande importance et qu'elle devrait à tout le moins faire partie de la réflexion stratégique liée à ces négociations. Le Canada pourrait certainement vouloir intégrer la question du secteur du transport aux négociations de l'ALENA. Quant à savoir si les Américains accepteraient l'idée, je n'en sais rien.

Comme je l'ai indiqué plus tôt, je crois que la question du transport et de la logistique est probablement le principal vecteur de notre succès dans un milieu concurrentiel dont nous devons nous occuper à l'avenir. J'ai aussi mentionné que nous avons un imposant système de transport à grande vitesse et à volume élevé. Nous avons toutes sortes de problèmes quant au régime d'imposition des actifs ferroviaires, etc. Un large éventail de problèmes, notamment des problèmes frontaliers, entraîne des perturbations et des discontinuités dans un système qui devrait être efficient et fluide.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

J'ai le même sentiment que mon collègue, M. Fraser. J'aurais beaucoup de questions à poser, mais je vais m'adresser à vous,

monsieur Streiner, et revenir à certains commentaires que vous avez faits dans votre exposé.

Vous avez dit que le changement lié au transport ferroviaire le plus important prévu dans le projet de loi C-49 est sans doute celui qui consiste à remplacer le pouvoir conféré à l'OTC de fixer des distances d'interconnexion supérieures à 30 kilomètres ainsi que les dispositions relatives aux prix de ligne concurrentiels par l'interconnexion de longue distance. Je pense qu'il y a un rapport étroit avec les propos de M. Al-Kalib concernant les préoccupations relatives à l'interconnexion. C'est un enjeu dont j'ai entendu parler à maintes reprises dans mes discussions avec les intervenants au sujet de l'interconnexion de longue distance. Mes questions sont donc fondées sur les discussions que j'ai eues avec eux.

Monsieur Streiner, j'aimerais d'abord vous poser une question sur les arrêtés d'interconnexion de longue distance et sur la direction raisonnable du trafic. L'article 136.1 du projet de loi précise qu'un arrêté d'interconnexion de longue distance devrait s'appliquer au point de correspondance « le plus proche », « dans la direction la plus judicieuse de l'origine à la destination ». Dans le sud du Manitoba, par exemple, la circulation se fait souvent vers le nord jusqu'à une interconnexion à Winnipeg, avant de se diriger vers le sud, vers les 48 États continentaux des États-Unis. Il existe toutefois des points de correspondance plus près de la frontière, mais ils n'ont pas la même taille ou la même efficacité que l'interconnexion de Winnipeg.

Le projet de loi C-49 permet-il qu'un arrêté d'interconnexion de longue distance dirige la circulation vers Winnipeg même s'il existe un point de correspondance plus proche, mais moins efficace?

M. Scott Streiner: Madame la présidente, je suis convaincu que les membres du Comité comprendront qu'en tant qu'arbitre, je me dois de faire preuve de prudence quant à l'interprétation d'une mesure législative qui n'est pas encore adoptée et pour laquelle nous n'avons pas les modalités d'application. Cela dit, selon ma lecture du projet de loi, il ne précise pas à l'OTC que la circulation doit se faire uniquement dans une seule direction. Par conséquent, je pense que nous prendrons cette décision, et d'autres, si le projet de loi C-49 est adopté, en fonction des faits qui nous auront été présentés et des arguments soulevés par les parties.

Mme Kelly Block: Très bien.

Une autre question qui m'a été posée portait sur l'interdiction de présenter une demande d'arrêté d'interconnexion de longue distance lorsqu'un expéditeur a accès à un point de correspondance située à moins de 30 kilomètres. Encore une fois, l'article 129 interdit à un expéditeur de demander un arrêté d'ILD si le point d'origine est situé à moins de 30 kilomètres du point de correspondance. Beaucoup considèrent que c'est illogique si le point de correspondance n'est pas « dans la direction la plus judicieuse » de l'origine à la destination. En outre, aux articles 129 et 136.1, la mesure législative autorise l'Office à prendre une décision rationnelle concernant le point de correspondance le plus proche et le plus approprié en fonction de la direction judicieuse du trafic.

La question qui m'a été posée était la suivante: pourquoi cela ne s'appliquerait-il pas également aux installations qui sont à moins de 30 kilomètres d'un point de correspondance? Cette mesure ne représenterait-elle pas, pour les installations situées à moins de 30 kilomètres d'un point de correspondance, un désavantage commercial par rapport à leurs concurrents plus éloignés?

•(1635)

M. Scott Streiner: Encore une fois, je tiens à faire preuve de prudence quant à l'interprétation d'une mesure législative que je pourrais être appelé à interpréter en tant qu'arbitre. Je dirais que si le Comité souhaite que la mesure législative soit plus claire à cet égard, il peut évidemment proposer des ajustements visant à donner à l'OTC des directives claires concernant les évaluations de ce genre.

Tout pouvoir discrétionnaire qu'on pourrait nous accorder sera toujours appliqué conformément aux dispositions de l'article 5 de la Loi sur les transports au Canada. Comme vous le savez, il s'agit de la Politique nationale des transports qui précise que la concurrence et les forces du marché sont les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport de qualité, selon une tarification équitable, et que les interventions de l'organisme de réglementation se doivent d'être stratégiques et ciblées. Nous tenons toujours compte de l'article 5 dans notre interprétation de dispositions qui pourraient être imprécises.

La présidente: Merci, madame Block.

Monsieur Graham.

M. David de Burgh Graham: Merci.

D'abord et avant tout, monsieur Streiner, auriez-vous quelque chose à ajouter aux observations préliminaires que vous nous avez déjà présentées?

M. Scott Streiner: J'aurais seulement quelques points à préciser très brièvement, madame la présidente, et M. Emerson y a déjà fait allusion. Dans les rapports annuels qu'il a présentés au Parlement depuis 2010, l'OTC a recommandé que son pouvoir de mener des enquêtes de sa propre initiative ne soit pas limité au transport aérien international. C'est malheureusement le cas actuellement. C'est en application de ce pouvoir que nous avons déclenché l'enquête concernant la période d'attente sur l'aire de trafic d'Air Transat. Comme M. Emerson l'a indiqué à la lumière de son examen de la question, nous estimons qu'il serait logique que nous puissions bénéficier d'un tel pouvoir de manière plus générale, dans les limites de paramètres raisonnables. Grâce à ce nouvel outil dont disposent déjà les autres agences réglementaires indépendantes, nous serons en mesure de réagir plus efficacement en cas de problèmes touchant notre système de transport.

M. David de Burgh Graham: Merci. Vous avez d'ailleurs répondu à une autre de mes questions.

Vous avez indiqué que la loi fixe à trois heures le temps limite d'attente sur une aire de trafic. À votre avis, est-ce que ce seuil est raisonnable?

M. Scott Streiner: Si ma mémoire est fidèle, cette limite de trois heures pour la période d'attente sur la piste est conforme à ce que l'on retrouve dans d'autres pays. Quant à savoir si cette limite est appropriée, je pense qu'il revient au Comité et au Parlement d'en décider. Je peux toutefois vous assurer, sauf erreur de ma part, que c'est une période limite qui s'applique également ailleurs dans le monde.

M. David de Burgh Graham: Vous avez indiqué dans votre déclaration préliminaire avoir reçu quelque 230 plaintes la semaine dernière. Qu'est-ce qui a causé une telle augmentation? Est-ce un incident qui a entraîné un si grand nombre de plaintes? Est-ce qu'un avion a connu un atterrissage particulièrement difficile? Que s'est-il passé exactement?

M. Scott Streiner: Non, toutes ces plaintes ne concernent pas le même vol. Cela relève un peu du domaine de la conjecture, mais je dirais, comme je l'ai indiqué au départ, que le nombre de plaintes

concernant le transport aérien augmente généralement lorsque les gens sont davantage sensibilisés aux possibilités de recours que leur offre l'Office. C'est ce qui est peut-être arrivé à la suite des audiences sur l'incident d'Air Transat. Le travail accompli par votre comité relativement à ce projet de loi est peut-être aussi à l'origine d'une telle prise de conscience. Les reportages médiatiques au sujet des problèmes liés au transport aérien peuvent également avoir eu le même effet.

M. David de Burgh Graham: C'est une question que nous avons déjà abordée avec les gens de Transports Canada. Disposez-vous de moyens d'action vous permettant de veiller à ce que les entreprises qui se rendent coupables à répétition de ne pas respecter les normes ou les droits des passagers puissent être pointées du doigt publiquement? Existe-t-il par exemple une base de données sur les plaintes que les gens pourraient consulter pour savoir quelles compagnies aériennes se tirent moins bien d'affaire que d'autres?

M. Scott Streiner: La Loi sur les transports au Canada nous oblige déjà à présenter un rapport annuel au Parlement sur les tendances constatées quant aux plaintes des voyageurs aériens. Ce rapport comprend une ventilation des plaintes relatives au service pour les différentes compagnies. Ces renseignements sont donc déjà accessibles à la population. Le projet de loi C-49 prévoit des dispositions additionnelles relativement à la production d'information sur le rendement des compagnies aériennes. Une partie de cette information sera mise à la disposition des voyageurs pour les guider dans leurs décisions de réservation.

•(1640)

M. David de Burgh Graham: Vous avez indiqué tout à l'heure qu'il n'y avait pas beaucoup de paramètres de mesure du rendement dans le secteur ferroviaire. Quelles améliorations préconiserez-vous à ce chapitre? Vous en avez mentionné quelques-unes, mais j'aimerais savoir si vous considérez que cette absence de paramètres est un problème systémique?

M. Scott Streiner: Dans notre rôle d'administrateurs de la loi, nous avons notamment pu constater — et mes deux collègues y ont fait référence en quelque sorte — que l'organisme américain responsable du transport de surface rend accessibles en ligne de grandes quantités d'information sur le rendement du système de transport ferroviaire de marchandises. Il s'agit d'une information utile à la prise de décisions, tant pour les expéditeurs eux-mêmes que pour ceux qui sont chargés d'établir les politiques. Tous les intervenants peuvent ainsi se faire une meilleure idée des secteurs où les choses se passent bien ainsi que des points de friction ou des problèmes qui peuvent affecter le système. Je pense qu'il serait important que des renseignements comparables soient accessibles en ligne au Canada. Cela étant dit, il ne faut pas négliger pour autant la protection des informations ayant une valeur commerciale. Je pense donc qu'il est primordial que les parlementaires trouvent le juste équilibre en mettant la dernière main à cette loi dont l'Office devra assurer la mise en oeuvre.

M. David de Burgh Graham: J'ai une dernière question pour vous avant de passer à M. Emerson. Est-ce que l'OTC peut faire quelque chose relativement à la qualité sans cesse décroissante de la nourriture que l'on nous sert dans les avions?

Des voix: Ha, ha!

M. David de Burgh Graham: Monsieur Emerson, vous avez mentionné dans vos observations l'intégration imminente du secteur ferroviaire. En 1999, le CN a essayé d'acheter BNSF alors que le CP a fait la même chose avec NS en 2015. Est-ce qu'une telle fusion des entreprises ferroviaires est une bonne chose à vos yeux?

L'hon. David Emerson: Je pense qu'il est souhaitable que nous ayons des chemins de fer transcontinentaux, et j'estime qu'une partie de ces efforts d'intégration viseront l'ouverture de corridors transcontinentaux de transport à grande vitesse et à volume élevé. Selon moi, cette intégration va dans le sens d'une plus grande efficacité du transport en Amérique du Nord.

J'ai toutefois bien peur que l'on néglige les lignes tributaires dans le contexte de ce regroupement des forces et d'un recours accru aux corridors à grande vitesse et à fort volume. C'est ainsi que j'aimerais bien voir le gouvernement du Canada mettre en place un système national de transport ferroviaire qui comprendrait notamment des chemins de fer d'intérêt local relevant ou non de la compétence des provinces. En l'absence de mesures plus concrètes et plus ciblées pour assurer la viabilité financière de ces transporteurs sur courte distance, nous allons littéralement abandonner à leur sort des centaines de localités ne se situant pas à proximité des corridors à haute vitesse et volume élevé qui dépendent du transport par camion ou au moyen des lignes tributaires. Je ne crois pas que l'on porte une attention suffisante à ces services.

La présidente: Merci, monsieur Emerson.

À vous la parole, monsieur Shields.

M. Martin Shields: Monsieur Streiner, vous nous avez parlé d'un processus où l'on est passé d'environ 70 plaintes par mois à près de 1 000 mensuellement, si l'on en croit les données les plus récentes, en nous précisant que toutes ces plaintes sont réglées à la pièce. Cela ne pourra pas continuer indéfiniment. Vous avez sans doute entendu M. Emerson nous indiquer que l'on pourrait faire les choses différemment, et je présume que vous partagez cet avis et que vous examinez les possibilités qui s'offrent à vous.

Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est?

M. Scott Streiner: Merci.

Je dois préciser une chose. Malgré l'augmentation subite de la semaine dernière au cours de laquelle nous avons reçu 230 plaintes, notre moyenne de la dernière année se situe à environ 400 plaintes par mois, et non pas 1 000. Cela étant dit, 400 plaintes par mois c'est tout de même quatre, voire cinq ou six fois plus que ce que nous devions traiter auparavant.

Cela me ramène à mes commentaires de tout à l'heure. Si l'Office avait le pouvoir d'agir de sa propre initiative et d'intervenir de manière proactive et plus générale lorsqu'il a des motifs raisonnables de croire qu'il y a un problème dans le système de transport, une partie de ces plaintes se réglerait sans doute d'elles-mêmes.

Il est également possible que l'éventuelle adoption de la réglementation touchant les voyageurs aériens permettra de mieux préciser les droits dont disposent ces voyageurs, ce qui entraînera une stabilisation du nombre de plaintes à des niveaux inférieurs. Je ne suis pas convaincu qu'il y aura diminution dès le départ. Il est fort possible qu'il y ait plutôt augmentation. C'est ce qui est arrivé en Europe lors de l'adoption de la nouvelle réglementation qui a entraîné une plus forte prise de conscience au sein de la population. Il est toutefois plausible qu'il y ait baisse du nombre de plaintes au bout de plusieurs années, une fois que les gens connaîtront mieux leurs droits et que le système se sera stabilisé.

• (1645)

M. Martin Shields: Étant donné la manière dont vous procédez, il y a des coûts considérables associés au traitement de ces plaintes.

M. Scott Streiner: Cela ne fait aucun doute. Il faut du personnel pour traiter ces plaintes. Nous avons pris un certain nombre de mesures d'optimisation à cet effet. Nous avons réaffecté des

ressources en fonction de l'augmentation du nombre de plaintes. Les mesures que nous avons ainsi prises contribuent à l'amélioration de notre productivité, ce qui est une bonne chose en soi. La gestion de la demande est certes facilitée par le recours à la conciliation, cette approche de type ombudsman dont j'ai parlé qui permet dans bien des cas de régler une plainte en un ou deux jours ouvrables au moyen de quelques coups de téléphone. Il va de soi qu'une hausse aussi considérable du nombre de plaintes exige de nous des ressources supplémentaires.

M. Martin Shields: Effectivement. Si vous deviez consacrer dorénavant tout votre temps à ces plaintes incessantes de clients mécontents, vous en viendriez à ne plus être capables de remplir votre mandat.

Je me tourne vers M. Emerson. Compte tenu des remarques que vous avez faites au sujet des problèmes systémiques, auriez-vous une solution à proposer?

L'hon. David Emerson: Si l'Office avait le pouvoir d'agir de sa propre initiative — pour autant qu'il soit alors tenu de démontrer qu'il y a des motifs raisonnables de croire que le problème ne se limite pas à un seul plaignant ou que d'autres problèmes systémiques existent ou sont sur le point de se manifester — il pourrait intervenir de façon proactive en essayant de prendre des mesures de prévention ou d'atténuation.

Contrairement à bien d'autres, je ne pense pas que nous créerions ainsi une agence hors-la-loi et qu'il faudrait plutôt laisser au Parlement et au ministre le soin de tout faire. Je crois que cela nous ramène à la question de la gouvernance. Si cela n'est pas déjà chose faite, il convient de s'assurer de mettre en place une équipe de gestion capable d'agir de manière responsable de telle sorte que l'agence ou son administrateur ne devienne pas hors-la-loi. C'est tout ce qu'il y a de plus simple. Si nous étions dans le secteur privé, il y a belle lurette que l'on aurait fait le nécessaire.

M. Martin Shields: Parmi vos 56 recommandations, je présume que vous considérez qu'il conviendrait que l'on donne suite à celle qui touche les autorités aéroportuaires.

L'hon. David Emerson: Certainement.

Pour dire vrai, nous avons en quelque sorte perdu le contrôle pour ce qui est de ces autorités. Il faut avouer que ces gens-là sont maintenant bien tranquilles. Ils ont mené une très énergique campagne de lobbying pour faire valoir que tout se déroulait bien et qu'il n'y avait aucun problème à régler. En toute franchise, j'estime qu'il faut aller au fond des choses pour déterrer les faiblesses sous-jacentes. Ces autorités aéroportuaires ont vu le jour il y a 25 ans. Certains étaient d'avis à l'époque qu'il faudrait peut-être en faire des organisations à but lucratif parce qu'elles représentaient une formule propice au financement par le secteur privé. Il existe un moyen relativement facile d'endiguer l'influence des actionnaires à la recherche d'un bénéfice. À mes yeux, il est primordial à long terme qu'un actionnaire puisse surveiller le déroulement des choses et imposer une discipline quant à la manière dont les capitaux sont dépensés et les activités sont administrées par certaines de ces autorités. Tout semble aller plutôt bien pour l'instant, mais il est fort possible que l'avenir soit moins rose, car les coûts ne cessent d'augmenter.

M. Martin Shields: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Mes prochaines questions s'adressent à vous, monsieur Streiner. J'ai vraiment besoin de vos lumières pour essayer de comprendre une réalité qui n'est pas la mienne, celle de l'agriculture dans l'Ouest.

Ma première question concerne le revenu admissible maximal. Je n'arrive pas à trouver la raison pour laquelle les dérivés ou les produits du soya sont exclus de cette mesure, d'autant plus que le marché semble de plus en plus intégré. Les grains provenant des États-Unis font partie du calcul alors que le soya produit au Canada n'en fait pas partie.

Pouvez-vous m'éclairer là-dessus?

M. Scott Streiner: Encore une fois, c'est une question de politique, d'objectifs et de logique du projet de loi. En tout respect, c'est une question qu'il faudrait poser au ministre et aux gens de Transports Canada. Ce n'est pas une question qui s'adresse à l'Office qui administre la loi, mais qui n'en est pas l'auteur.

•(1650)

M. Robert Aubin: Jusqu'à présent, cela vous a-t-il causé un certain nombre de problèmes dans vos relations avec les producteurs ou les transporteurs?

M. Scott Streiner: Encore une fois, je ne pense pas que ce soit une question qui s'adresse à l'organisme responsable de l'administration de la loi.

M. Robert Aubin: J'ai bien compris.

J'essaie avec un deuxième sujet, en espérant...

Je vois que vous voulez ajouter quelque chose, monsieur Al-Katib.

[Traduction]

M. Murad Al-Katib: J'aurais une brève précision à apporter.

Jusqu'à tout récemment, le soya était très peu cultivé dans l'Ouest canadien. Cette culture s'étend maintenant vers l'est du pays. Au cours des dernières années, le Manitoba est ainsi devenu un producteur très important de soya. Des agriculteurs exercent des pressions pour que le programme du revenu admissible maximal s'applique à d'autres produits. On a notamment évoqué le soya et les pois chiches qui sont également exclus. Nous avons nous-mêmes recommandé que quelques produits supplémentaires puissent être ajoutés après examen.

[Français]

M. Robert Aubin: Je comprends bien que la perspective est historique. À l'époque où la production était minimale, cela pouvait se comprendre, mais aujourd'hui, ce serait inacceptable. Je vous remercie.

Ma deuxième question porte sur les mesures d'interconnexion et, surtout, sur la possibilité pour une compagnie de chemin de fer de supprimer une interconnexion de sa liste. Les paragraphes 136.9(1) et (2) du projet de loi décrivent les obligations des compagnies de chemin de fer de maintenir une liste des interconnexions disponibles et un processus prévoyant un préavis de 60 jours pour retirer un échange de cette liste.

À la lecture de cela, j'avais compris que, après avoir donné le préavis de 60 jours, le temps s'étant écoulé, ces obligations étaient terminées. Or, dans sa foire aux questions de la semaine dernière, Transports Canada note que les compagnies de chemin de fer ont

d'autres obligations générales qu'elles doivent continuer à respecter au-delà de ce préavis de 60 jours.

Il y a là un problème de cohérence entre ce que dit le projet de loi C-49 et ce que dit la foire aux questions de Transports Canada. Tout au moins, en tout cas, il y a un manque de clarté au sujet des obligations générales que doivent respecter les transporteurs.

M. Scott Streiner: Je n'étais pas ici pendant les témoignages des gens de Transports Canada. Je ne sais donc pas de quelles dispositions ils ont parlé.

[Traduction]

Si vous parlez des dispositions de la loi en matière de suspension, je peux vous assurer qu'elles imposent un long processus aux entreprises ferroviaires qui souhaitent mettre fin à l'exploitation d'une ligne de chemin de fer ou en transférer la responsabilité.

Par ailleurs, je crois que la suppression d'un point d'interconnexion est assujettie à un processus distinct, conformément à la disposition à laquelle vous faites référence, mais les choses se passent autrement lorsqu'il s'agit d'interrompre le service.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Brassard.

M. John Brassard (Barrie—Innisfil, PCC): Merci, madame la présidente.

Monsieur Emerson, vous avez indiqué que l'on ne se préoccupe pas suffisamment du rôle joué par les chemins de fer d'intérêt local. Si je peux vous donner l'exemple de ma ville, la municipalité de Barrie est propriétaire d'un tel chemin de fer. Dans bien des cas, c'est la solution la moins coûteuse pour les entreprises locales qui souhaitent expédier leurs marchandises jusqu'à un chemin de fer de catégorie 1. L'entretien des passages à niveau, des voies et de tout le reste exige des investissements importants.

J'aimerais savoir si vous pourriez nous en dire plus long à ce sujet. Quelles mesures doivent être prises pour assurer la rentabilité à long terme de ces lignes secondaires si importantes pour bien des municipalités?

L'hon. David Emerson: Bon nombre de ces chemins de fer d'intérêt local ont en quelque sorte été abandonnés par des entreprises ferroviaires de catégorie 1. Leur santé financière est plutôt fragile, notamment du fait qu'ils ne bénéficient pas d'allègements fiscaux et d'avantages comparables à ceux dont profitent par exemple leurs équivalents américains.

Dans notre rapport, nous recommandons que les investissements dans les chemins de fer canadiens d'intérêt local soient traités d'une manière qui se rapproche davantage de ce qui se fait aux États-Unis où le gouvernement donne en outre accès à différents bassins de capitaux pour ces investissements.

Je ne sais pas si Murad souhaite ajouter quelque chose à ce sujet, mais j'estime que c'est un problème très grave qui doit être réglé sans tarder. Sinon, tout le monde sera forcé de recourir au transport par camion ou alors on devra se tourner vers une solution tardive qui se révélera inefficace.

•(1655)

M. Murad Al-Katib: Nous avons recommandé des mesures incitatives pour le recours aux voies tributaires afin d'assurer le transport jusqu'aux derniers tronçons. À ce titre, je peux vous citer l'application de la déduction pour amortissement accéléré aux chemins de fer d'intérêt local, l'établissement d'une infrastructure pour ces chemins de fer et la possibilité pour ceux-ci de demander du financement dans le cadre du Fonds Chantiers Canada. C'est ce que nous avons proposé.

C'est un élément essentiel à l'interconnectivité. Dans le cadre du processus d'intégration, les entreprises ferroviaires vont se tourner vers les lignes principales. La densification des lignes tributaires est essentielle au développement économique rural au Canada.

M. John Brassard: Êtes-vous déçu de constater que ce projet de loi ne s'attaque pas au problème en question? Y aurait-il lieu de faire quelque chose à ce chapitre?

M. Murad Al-Katib: C'était l'une de nos recommandations principales. On n'y donne pas suite pour l'instant. Il est bien certain que c'est décevant.

M. John Brassard: Merci.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Monsieur Al-Katib, comme vous avez vous-même soulevé cet aspect, j'aimerais savoir ce qui constitue selon vous un service suffisant et adéquat. Si vous avez des idées sur la forme qu'un tel service devrait prendre, je voudrais bien les entendre. Si vous estimez que c'est trop délicat, vous pourriez seulement nous suggérer des pistes de réflexion aux fins de notre analyse de la question.

M. Murad Al-Katib: Il en a été amplement question lors des consultations. Les expéditeurs considèrent notamment qu'un service est suffisant et adéquat s'il répond à tous leurs besoins, point final. Nous en sommes arrivés à la conclusion qu'il fallait respecter les droits des expéditeurs tout en assurant l'efficacité du système de transport. Nous sommes donc allés un peu plus loin. Certains expéditeurs estiment tout à fait aberrant que nous ne nous soyons pas contentés de respecter leurs droits.

À titre d'exemple, on peut se demander s'il est judicieux d'investir 10 \$ pour obtenir un gain d'efficacité de 1 \$ en respectant les droits de l'expéditeur. Je dirais que ce n'est pas le cas. Il y a différents facteurs à considérer pour déterminer si un service est adéquat et suffisant. Les droits des expéditeurs sont fondamentaux, mais il est également primordial d'assurer le fonctionnement efficace d'un système qui répond aux besoins de tous les intervenants.

M. Ken Hardie: Monsieur Streiner, vous avez indiqué que vous alliez vous pencher sur les tarifs des compagnies aériennes pour déterminer dans quelle mesure elles satisfont aux normes de rendement applicables. Est-ce bien ce que vous avez dit?

M. Scott Streiner: Pas tout à fait, car il nous est déjà possible d'évaluer l'application de ces tarifs. Lorsque nous recevons une plainte au sujet d'un incident, nous pouvons vérifier si la compagnie aérienne s'est conformée aux tarifs applicables. Nous pouvons aussi toutefois déterminer si les tarifs en question sont raisonnables. En vertu du projet de loi C-49, nous prendrons des règlements établissant les normes minimales pour des incidents comme des vols retardés et des bagages perdus. On considérera que ces normes minimales sont intégrées aux tarifs, à moins que ceux-ci soient plus généreux que ce que prévoit la réglementation.

M. Ken Hardie: Il s'agirait donc essentiellement de vérifier les tarifs pour s'assurer qu'ils respectent toutes les normes applicables.

M. Scott Streiner: Par définition, si le règlement prévoit un certain niveau d'indemnisation, par exemple, qui serait supérieur à ce que prévoyait le tarif applicable, c'est le règlement qui aurait préséance.

M. Ken Hardie: Qu'en est-il des éléments qui ne sont pas visés par un tarif, comme le terminal, l'ACSTA et tout le reste? J'ai déjà posé la question à d'autres témoins. Il arrive que des gens soient coincés sur une aire de trafic sans que ce soit la compagnie aérienne qui en soit responsable. Comment les choses devraient-elles se passer selon vous?

M. Scott Streiner: Les lois actuellement applicables, y compris la loi telle qu'elle serait modifiée par le projet de loi C-49, ne nous permettent pas d'intervenir et d'imposer des normes aux autres intervenants de la chaîne d'approvisionnement du transport aérien, pas plus que de faire enquête à leur sujet. La loi nous oblige à nous limiter aux compagnies aériennes et à leurs tarifs. Cela étant dit, nous sommes conscients — comme l'ont indiqué certains témoignages entendus lors des audiences sur l'incident d'Air Transat — qu'il y a de nombreux intervenants et que les compagnies aériennes ne sont parfois pas les seules à blâmer lorsque des incidents surviennent. Ainsi donc, même si nous ne sommes pas autorisés à prendre des règlements ou à traiter des plaintes touchant d'autres intervenants, nous nous faisons un plaisir d'apporter notre aide pour contribuer à faciliter les échanges et les relations de travail entre les différentes parties en cause.

M. Ken Hardie: Je vais utiliser à nouveau un exemple pour parler de l'indemnisation des passagers qui ne sont pas traités adéquatement. J'ai été coincé sur l'aire de trafic de l'aéroport de Kelowna alors que l'on s'affairait à régler un problème technique. Je suis arrivé en retard à un rendez-vous, mais d'autres passagers ont raté leur vol de correspondance et n'ont pu partir que le lendemain. Le système d'indemnisation relève sans doute davantage de la réglementation, mais il va de soi que tous les passagers d'un même avion ne sont pas touchés de la même manière. Ne serait-il pas logique que l'indemnisation versée varie en fonction des répercussions ressenties?

•(1700)

M. Scott Streiner: Suivant la loi dans sa forme actuelle, il nous est possible dans certaines circonstances d'ordonner que des passagers soient indemnisés pour les dépenses engagées. Dans l'exemple que vous donnez, il pourrait ainsi y avoir indemnisation à l'égard d'une nuit d'hébergement ou de repas supplémentaires pour une personne qui a raté une correspondance. Quant à savoir si les niveaux d'indemnisation établis par les règlements que nous allons prendre correspondront à un montant fixe applicable à tous ou si on laissera une certaine marge de manoeuvre en fonction des circonstances particulières à chaque cas, je crois qu'il conviendra d'en traiter dans le cadre des consultations à venir.

M. Ken Hardie: J'ai une dernière question pour vous, monsieur Emerson. J'aimerais que nous parlions du Grand Nord. Y a-t-il dans ce projet de loi des mesures qui vont faciliter la vie aux résidents de cette région du pays?

L'hon. David Emerson: Nous avons passé beaucoup de temps dans le Nord pour discuter avec les gens. Je suis convaincu depuis longtemps que le Canada néglige cette partie du pays. J'estime toujours que nous n'accordons pas suffisamment d'importance aux infrastructures en place dans le Nord. Selon moi, nous ne nous occupons pas assez des routes, de la cartographie des fonds marins ou des systèmes de prévision météo. Il est ainsi très difficile pour les transporteurs aériens du Nord d'offrir leurs services sur les sites Web utilisés par les fonctionnaires pour réserver des vols. Le problème n'est toujours pas réglé. À titre d'exemple, Air North arrive très difficilement à remplir ses avions de voyageurs nordiques du fait que quelqu'un là-bas s'emploie en quelque sorte à compliquer les choses aux fonctionnaires qui souhaiteraient recourir aux services de cette entreprise. Il y a toute une variété de problèmes. Nous avons cerné des enjeux liés aux corridors de commerce et de transport que nous estimons cruciaux, car il y aura éventuellement développement durable du Nord du point de vue environnemental, et nous devons agir 20 ou 30 ans à l'avance pour déterminer les corridors à utiliser et penser à des techniques de financement des infrastructures qui permettront l'exploitation de certains de ces corridors, en reconnaissant le fait que le premier projet réalisé dans n'importe lequel d'entre eux ne permettra pas de financer l'ensemble du corridor. Il devient donc nécessaire de s'appuyer sur des techniques très perfectionnées pour attirer dans le Nord les investissements institutionnels nécessaires à ce développement.

M. Ken Hardie: Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Hardie.

MM. Emerson, Streiner et Al-Katib, nous vous remercions sincèrement. Les questions intéressantes qui vous ont été posées témoignent bien de l'intérêt suscité par vos observations.

Je crois que le projet de loi C-49 va dans le sens d'une grande partie du travail que vous avez déjà accompli, monsieur Emerson.

Merci beaucoup à tous les trois de votre présence aujourd'hui.

Le Comité interrompt temporairement ses travaux.

• (1700) _____ (Pause) _____

• (1800)

La présidente: Nous allons reprendre notre étude du projet de loi C-49.

Nous accueillons maintenant un nouveau groupe de témoins. Il s'agit de Mme Jeanette Southwood, vice-présidente, Stratégie et partenariats, pour Ingénieurs Canada à North York; et de M. Ray Orb, président de l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan.

Nous vous connaissons très bien. Nous avons un membre du Comité qui nous rappelle sans cesse la situation de la Saskatchewan. Nous sommes très heureux de vous accueillir.

Nous recevons bien sûr également M. George Bell de Metrolinx.

Bienvenue à tous les trois.

Monsieur Orb, vous voulez commencer?

M. Ray Orb (président, Saskatchewan Association of Rural Municipalities): Merci.

Bonsoir. Je vous remercie de m'avoir invité à témoigner, et je suis heureux d'être ici aujourd'hui.

Je m'appelle Ray Orb et je suis vice-président de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities (SARM).

La SARM représente les 296 municipalités rurales de la Saskatchewan. Le secteur agricole revêt une importance capitale au sein de nos municipalités membres. Près de 40 % des terres arables du Canada se trouvent en Saskatchewan. Cette province est ainsi devenue le plus grand exportateur mondial de lentilles, de pois secs, de moutarde, de lin et de canola.

En 2016, la Saskatchewan a exporté pour 14,4 milliards de dollars de produits agroalimentaires. Comme la Saskatchewan est une province enclavée, il lui faut un système de transport ferroviaire efficace et efficient pour amener ces produits vers les marchés. Je suis heureux d'avoir la chance aujourd'hui de discuter du projet de loi C-49, car la réussite des membres de la SARM et du secteur de l'agriculture dépend du système de transport.

La SARM défend depuis longtemps l'idée d'une obligation accrue de production de rapports. Une meilleure connaissance des faits favorise une meilleure prise de décisions par les producteurs et les autres intéressés de la chaîne d'approvisionnement. Selon la SARM, les compagnies de chemin de fer devraient être tenues de présenter des plans exposant la façon dont elles vont répondre à la demande pour la prochaine campagne agricole. Ces plans devraient englober des plans d'intervention en cas de moissons plus abondantes et prévoir des dispositions pour composer avec les mois d'hiver, qui sont très froids dans les Prairies, en indiquant, par exemple, quel matériel et combien d'équipes seront nécessaires.

La SARM se réjouit de constater que le projet de loi C-49 prévoit conférer au gouverneur en conseil des pouvoirs accrues d'exiger, par règlement, que les compagnies de chemin de fer importantes fournissent au ministère des Transports des renseignements relatifs à leurs services, à leurs prix et à leur rendement. Le fait d'exiger plus de renseignements et de faire en sorte que les différents maillons de la chaîne d'approvisionnement aient plus d'information n'est pas, en soi, une solution aux problèmes que pose le transport, mais c'est un élément crucial dans le règlement de ces problèmes.

La SARM a toujours défendu aussi l'idée qu'il fallait des sanctions réciproques. Il importe d'exiger des comptes des sociétés ferroviaires et des autres intervenants de la chaîne d'approvisionnement parce que ce sont les producteurs qui risquent de tout perdre quand les services ne sont pas adéquats.

Le projet de loi C-49 confèrera aux expéditeurs le droit d'obtenir des conditions contractuelles prévoyant les sommes à payer en cas de non-respect des obligations de service des compagnies de chemin de fer. Il faudra mieux expliquer aux producteurs comment cette mesure fonctionnera. Il serait utile pour toutes les parties en cause que l'Office des transports du Canada fournisse plus d'information, comme des lignes directrices ou des exemples de pratiques exemplaires dans le cas des sanctions réciproques.

La SARM regrette que la mesure législative ne fasse aucune mention des sanctions réciproques. En cas d'impasse entre l'expéditeur et le transporteur concernant les sanctions réciproques, l'Office des transports du Canada interviendra-t-il? Il faut plus de précisions sur les services de règlement informel de différends. Il semble qu'il faille encore régler des détails concernant les sanctions réciproques, mais la SARM est heureuse de voir que de telles sanctions seront permises.

Les services de règlement informel des différends constituent également une modification appréciée par la SARM. Il est indispensable de fournir en temps utile aux producteurs des services de règlement des différends efficaces et d'un bon rapport qualité-prix. Une fois les récoltes terminées, les producteurs doivent acheminer rapidement leurs produits aux marchés pour respecter leurs obligations contractuelles. Les différends devront être réglés aussi vite que possible afin que les producteurs n'encourent pas des sanctions additionnelles ou des délais inutiles.

L'interconnexion de longue distance pourrait aussi être une nouvelle disposition intéressante pour les producteurs. La SARM était favorable à l'augmentation des distances d'interconnexion proposée dans la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain. On espérait que l'augmentation des distances d'interconnexion prévue dans cette loi soit rendue permanente. Le rayon élargi sera utile à davantage de producteurs, mais ceux qui sont admissibles devront toujours négocier avec les transporteurs avant de demander une interconnexion de longue distance. Il reste à voir si cette nouvelle disposition est la solution à long terme dont on avait besoin.

La SARM et ses membres sont heureux que la disposition sur le revenu admissible maximal (RAM) ait été conservée. Les membres de la SARM sont contre l'élimination du RAM. Cette disposition met les producteurs à l'abri de frais de transport excessifs, assure le mouvement du grain et permet aux compagnies de chemin de fer de réinvestir dans le réseau ferroviaire. Les membres de la SARM ont adopté une résolution demandant que la formule du RAM, au lieu d'être éliminée, soit révisée dès que possible. La SARM espère que les modifications au RAM assureront toujours la reddition de comptes et la transparence des sociétés ferroviaires tout en protégeant les producteurs contre les frais de transport élevés.

● (1805)

Dans l'ensemble, le projet de loi C-49 semble répondre à bon nombre des préoccupations des producteurs. L'examen fait par l'Office des transports a donné beaucoup d'occasions au secteur de l'agriculture de réagir aux propositions, et la SARM en est reconnaissante. La SARM continuera à faire part de ses réactions et de ses observations chaque fois qu'on le lui permettra. Elle est prête à poursuivre le travail avec le gouvernement fédéral et tous les intéressés pour assurer l'essor du secteur agricole.

Merci encore de nous avoir permis de vous rencontrer aujourd'hui.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Orb.

Monsieur Bell de Metrolinx.

M. George Bell (vice-président, Sécurité et protection, Metrolinx): Merci.

Je veux d'abord vous remercier de me donner l'occasion de prendre la parole devant vous aujourd'hui. J'aimerais traiter avec vous de la question des enregistreurs audio-vidéo de locomotive, un enjeu que nous estimons crucial.

Je m'appelle George Bell et je travaille pour Metrolinx, une société de transport en commun qui exploite le réseau GO et la liaison express entre le centre-ville et l'aéroport Pearson de Toronto. Le réseau GO fait de Metrolinx le plus important exploitant de transport urbain par rail au Canada avec plus de 450 kilomètres de voies pour les sept lignes desservant la grande région de Toronto et Hamilton. Lorsque j'ai déménagé à Toronto pour occuper cet emploi, j'ai été surpris d'apprendre qu'un Canadien sur six vit dans la région desservie par le réseau GO. Nous transportons plus de 250 000 personnes par jour. Notre flotte ferroviaire est impressionnante:

651 wagons de voyageurs, 62 locomotives et 15 véhicules ferroviaires pour notre liaison express avec l'aéroport Pearson. Nous utilisons actuellement 61 rames de train pour effectuer quelque 300 trajets par jour. Pour vous donner une meilleure idée, nos trains les plus longs peuvent transporter environ 2 500 passagers, soit à peu près le même nombre que cinq avions gros porteurs.

Nos trains roulent en mode réversible. Ainsi, la locomotive demeure toujours à la même extrémité du train. Si nous faisons un trajet est-ouest, la locomotive demeure à l'extrémité est du train, peu importe la direction prise. Pour les trajets nord-sud, la locomotive est toujours au sud du train. Nous produisons une force motrice pour tirer ou pousser les wagons sur la voie. Lorsque la locomotive est en mode poussée, l'équipage dirige le train à partir de l'extrémité opposée dans ce qu'on appelle une voiture à cabine de conduite. On y retrouve les mêmes commandes que dans la locomotive avec contrôle à distance. C'est l'inverse lorsque la locomotive tire le train. C'est une considération importante dans ce contexte.

Depuis les tout débuts, Metrolinx a amélioré sans cesse son offre sur le réseau GO en vue d'en faire un service continu de transport régional bidirectionnel, plutôt que de simplement desservir les banlieues aux heures de pointe. Notre plus récent service, le train express régional, misera sur la planification effectuée et les progrès réalisés au chapitre des infrastructures, autant d'éléments qui accéléreront l'expansion future des services. Ainsi, des trains électriques circuleront à toutes les 15 minutes ou moins dans nos corridors les plus achalandés; nous multiplierons par quatre le nombre de trajets en dehors des heures de pointe sur semaine, en incluant les soirées et les fins de semaine; et nous doublerons le nombre de trajets pendant les périodes de pointe en semaine. Grâce à cette expansion, le nombre de voyages hebdomadaires passera à environ 6 000 d'ici 2024.

Tous ces chiffres revêtent une importance cruciale lorsque l'on considère le recours aux enregistreurs audio-vidéo de locomotive pour améliorer la sécurité des chemins de fer et des passagers. Nous devons ainsi assumer de très importantes responsabilités quant à la sécurité de nos voyageurs, de nos collectivités et de nos employés. Nous prenons ces responsabilités très au sérieux. Nous nous efforçons d'être des chefs de file en matière de sécurité et il n'est pas rare que nous soyons parmi les premiers à adopter de nouvelles technologies et méthodes de travail. L'utilisation d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive témoigne bien de nos idées avant-gardistes. Toutes les locomotives et les voitures à cabine de conduite du réseau GO sont déjà équipées de tels enregistreurs.

Pour vous donner une meilleure idée, disons qu'il s'agit d'un système d'enregistrement qui est alimenté par quatre caméras et deux microphones. J'aurais voulu vous présenter des photos, mais je ne les ai malheureusement pas avec moi. Trois des caméras fournissent des images de l'intérieur de la locomotive. Deux d'entre elles montrent les conducteurs à partir des coins arrière de la cabine. L'autre est placée à l'avant pour présenter une image de la paroi arrière de la locomotive. Nous ne cherchons pas à capter l'expression faciale de nos conducteurs. La caméra située à l'avant vise surtout à montrer le mur arrière où l'on retrouve différents équipements permettant de poser un diagnostic sur le fonctionnement de la locomotive. Les deux caméras arrière permettent de voir comment les conducteurs s'y prennent. On peut voir la façon dont ils manipulent les commandes d'accélération et de freinage et même les prendre en flagrant délit s'ils utilisent un téléphone, une activité interdite, mais tout de même possible.

•(1810)

Nous avons aussi deux micros qui captent toutes les conversations dans la locomotive. La quatrième caméra présente ce qui se passe devant la locomotive. Les suicides sont malheureusement chose fréquente pour les chemins de fer, et les trains de banlieue tout particulièrement. La caméra située à l'avant nous fournit des éléments de preuve lorsqu'il arrive quelque chose devant la locomotive. C'est la seule caméra du système dont les images peuvent être téléchargées directement. Pour les trois autres, des permissions spéciales sont nécessaires, et seules les autorités responsables ont accès aux images.

Nous sommes convaincus que la technologie que nous avons mise en place dans nos locomotives peut permettre de sauver des vies et d'améliorer la sécurité de nos passagers. Le Bureau de la sécurité des transports a recommandé le recours aux enregistreurs audio-vidéo de locomotive, tant aux fins des enquêtes que dans le cadre des systèmes de gestion de la sécurité utilisés par les entreprises ferroviaires pour déterminer proactivement les améliorations à apporter. Il est bien certain que cette technologie permet de recueillir des éléments de preuve lorsqu'il s'agit de déterminer les causes d'un accident. Nous sommes d'avis qu'il serait plus utile et responsable d'autoriser la consultation des renseignements captés par ces enregistreurs avant même qu'un accident se produise. Notre sécurité se trouverait grandement améliorée si nous pouvions déterminer à l'avance les tendances comportementales ou ergonomiques pouvant être à l'origine d'accidents.

Metrolinx convient qu'il est très important de protéger la vie privée de l'équipage de conduite. Toutes les fois qu'un enregistreur a été installé, nous en avons informé nos équipages en précisant bien la manière dont il était utilisé. Cela étant dit, nous ne voyons pas vraiment de caractère privé aux activités qui ont cours aux commandes d'un véhicule à cabine de conduite ou d'une locomotive. Nos mécaniciens et nos conducteurs sont des professionnels très qualifiés, et nous nous attendons à ce qu'ils se comportent en conséquence dans le cadre de leurs fonctions. En outre, nous estimons que la sécurité doit primer lorsqu'il y a un choix à faire entre sécurité et protection de la vie privée. C'est d'autant plus vrai que tout comportement dangereux du conducteur d'un train de banlieue ne met pas seulement en péril sa propre sécurité, mais aussi celle de 2 500 passagers à bord. Nous estimons avoir l'obligation absolue d'assurer aux passagers de nos trains et à leur famille des déplacements en toute sécurité. Nous serons mieux à même de nous acquitter de cette obligation si l'on permet aux entreprises comme la nôtre d'utiliser les enregistreurs audio-vidéo de locomotive de façon non punitive et proactive.

Merci de votre attention.

•(1815)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Bell.

Madame Southwood.

Mme Jeanette Southwood (vice-présidente, Stratégie et Partenariats, Ingénieurs Canada): Je vous remercie de me donner l'occasion de vous parler aujourd'hui, madame la présidente. Je suis très heureuse d'exposer la position d'Ingénieurs Canada sur le projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports.

Je m'appelle Jeanette Southwood. Dans le cadre de mes fonctions précédentes de directrice d'une société d'ingénierie mondiale, je dirigeais le volet de la viabilité des villes à l'échelle mondiale et celui du développement urbain et de l'infrastructure au Canada. Mon équipe se concentrait sur des domaines tels la chaîne d'approvisionnement, la continuité des activités, l'adaptation au climat,

l'intensification et la réhabilitation urbaines, ainsi que l'intégration stratégique d'innovations et de connaissances de pointe dans les solutions proposées aux clients privés et publics. Nous nous occupons notamment du transport ferroviaire.

Je suis actuellement vice-présidente, Stratégie et Partenariats, à Ingénieurs Canada, un organisme qui se situe ici, à Ottawa. Ingénieurs Canada est un organisme national qui représente 12 associations provinciales et territoriales qui réglementent l'exercice de la profession d'ingénieur au Canada et qui accorde des permis d'exercice à plus de 290 000 ingénieurs professionnels au pays. Ensemble, nous nous efforçons de faire progresser la profession pour servir l'intérêt public.

Dans le cadre de l'examen et des consultations publiques visant l'ensemble de la Loi sur la modernisation des transports, le témoignage d'Ingénieurs Canada se concentre aujourd'hui sur l'article 11 de la Loi sur la sécurité ferroviaire, et surtout sur les éléments liés à la conception, à la construction et à l'entretien d'installations ferroviaires au Canada. Aujourd'hui, j'aimerais parler de trois recommandations que nous formulons à cet égard.

Nous recommandons d'abord de préciser la définition des principes d'ingénierie contenus dans l'article 11 de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Ensuite, nous recommandons d'obtenir la participation d'ingénieurs professionnels tout au long du cycle de vie de l'infrastructure ferroviaire. Enfin, nous recommandons de mener des évaluations sur la vulnérabilité des infrastructures ferroviaires du Canada au climat et d'adapter ensuite ces infrastructures aux changements climatiques.

Tout d'abord, en ce qui concerne les principes d'ingénierie,¹² ordres provinciaux et territoriaux réglementent l'exercice de l'ingénierie au Canada. Ces organismes de réglementation doivent s'assurer que les ingénieurs exercent leurs fonctions de manière professionnelle, éthique et compétente, et qu'ils respectent les lois provinciales ou territoriales, les codes de déontologie ou les cadres juridiques en vigueur relativement à la profession d'ingénieur. Des normes de conduite techniques et professionnelles sont établies, révisées et mises en oeuvre à l'échelon provincial, et des organismes de réglementation formés d'ingénieurs professionnels sont responsables de leur mise en oeuvre sur leur territoire.

Étant donné qu'ils sont des professionnels réglementés, les ingénieurs professionnels doivent travailler dans l'intérêt du public et assurer la sécurité de la population. C'est pourquoi Ingénieurs Canada appuie et encourage vivement la participation directe d'ingénieurs professionnels à la conception, à la construction, à l'entretien, à l'évaluation, à l'utilisation et à la modification de tous les travaux d'ingénierie liés au transport ferroviaire au Canada, non seulement dans le but d'accroître la transparence et la confiance du public à l'égard d'un système ferroviaire sécuritaire et bien réglementé, mais également pour assurer la sécurité du public et la reddition de comptes dans toutes les installations ferroviaires.

Il est essentiel que le gouvernement fédéral intègre les ingénieurs professionnels à l'ensemble du cycle de vie d'un projet ferroviaire, et pas seulement à la dernière étape de l'approbation d'un projet ferroviaire. Ingénieurs Canada encourage donc le gouvernement fédéral à prendre des mesures pour veiller à concrétiser cette vision. Il est également important de confier à des ingénieurs professionnels la tâche de superviser et de faire respecter les normes et les règlements mis en oeuvre par le gouvernement fédéral.

Actuellement, la Loi sur la sécurité ferroviaire précise que les entreprises sont tenues de divulguer les qualifications et les permis des membres de leur personnel de sécurité. Toutefois, il est évident que l'article 11 de la Loi sur la sécurité ferroviaire présente des ambiguïtés et des possibilités de fausses interprétations, surtout en ce qui concerne la définition des rôles et des principes liés à l'ingénierie. En effet, la loi énonce ce qui suit:

Les travaux relatifs aux installations ferroviaires, notamment la conception, la construction, l'évaluation, l'entretien ou la modification, sont effectués conformément à des principes d'ingénierie bien établis.

L'ambiguïté liée à l'expression « principes d'ingénierie » peut fausser l'interprétation et créer une situation dans laquelle la sécurité du public est compromise. La loi devrait préciser que les principes d'ingénierie doivent être mis en oeuvre par un ingénieur professionnel. Les fonctionnaires fédéraux responsables de la supervision des travaux d'ingénierie auxquels fait référence l'article 11 doivent également être des ingénieurs professionnels. En effet, lorsque des ingénieurs professionnels participent à la prise de décision, l'application cohérente des procédures liées à la sécurité et au choix de l'emplacement permet de mieux protéger les collectivités.

Notre deuxième recommandation concerne le cycle de vie de l'infrastructure ferroviaire. En effet, la participation d'ingénieurs professionnels au cycle de vie des projets ferroviaires assurera non seulement que ces projets sont mis en oeuvre en tenant compte de la sécurité du public, mais également que les ingénieurs sont bien équipés pour la conception, la construction et la gestion d'une infrastructure ferroviaire résiliente.

● (1820)

Comme nous l'ont dit les deux témoins précédents, l'infrastructure ferroviaire du Canada favorise directement la croissance de l'économie canadienne, car ce secteur fournit chaque année des services à plus de 10 000 clients commerciaux et industriels, déplace environ 4 millions de wagons de marchandises d'un bout à l'autre du pays et aux États-Unis, et fournit du travail à environ 70 millions de personnes chaque année à Montréal, dans la région du Grand Toronto et à Vancouver. Ce vaste réseau intégré doit être exploité efficacement en tenant compte de la sécurité du public, ce qui nécessite des services extrêmement fiables.

Enfin, j'aimerais parler de notre recommandation liée à la vulnérabilité au climat. Une infrastructure résiliente représente la force motrice des sociétés productives et des industries stables et elle accroît la confiance du public à l'égard de l'infrastructure civile. Toutefois, le bilan en matière d'infrastructure du Canada souligne que la plus grande partie de l'infrastructure canadienne actuelle est vulnérable aux effets des conditions météorologiques extrêmes, qui sont de plus en plus fréquentes et violentes. L'infrastructure ferroviaire vulnérable pose un risque non seulement pour la sécurité publique, mais également pour la productivité des particuliers et des entreprises canadiennes, ainsi que pour l'économie du pays. Sans le recours constant aux évaluations liées à la vulnérabilité au climat pour éclairer la conception dans le domaine ferroviaire, la confiance du public à l'égard de l'infrastructure ferroviaire s'effritera.

Par exemple, le 23 mai 2017 — il y a seulement quelques mois —, des inondations et des débits d'eau jamais enregistrés auparavant ont lourdement endommagé le chemin de fer de la baie d'Hudson à Churchill, au Manitoba. Cette inondation importante a lourdement endommagé cinq ponts, a emporté 19 sections de voies ferrées, et exigé la vérification de l'intégrité structurale de 30 ponts et de 600 ponceaux. Sur ce chemin de fer, on transporte des aliments, des marchandises et des gens vers la collectivité éloignée de Churchill, au Manitoba, une collectivité fréquemment visitée par les touristes

pendant l'été. Les dommages considérables qu'a subis le chemin de fer de la baie d'Hudson ont causé des perturbations au service, ce qui a nécessité le transport par avion de biens, de services et de gens — un mode de transport dispendieux pour cette collectivité nordique. Il faudra des mois pour réparer les dommages catastrophiques causés au chemin de fer, ce qui perturbera considérablement le service sur le plan de la productivité individuelle et commerciale et diminuera la confiance du public à l'égard de l'infrastructure ferroviaire.

Les évaluations sur la vulnérabilité au climat informent les planificateurs des effets potentiels des conditions météorologiques extrêmes sur l'infrastructure publique et privée dans les collectivités de partout au Canada. Les ingénieurs professionnels du Canada sont des chefs de file dans le domaine de l'adaptation et ils sont prêts à collaborer avec le gouvernement fédéral pour fournir des conseils impartiaux et transparents en vue de protéger l'infrastructure ferroviaire des effets dévastateurs liés aux changements climatiques. Ingénieurs Canada, en collaboration avec Ressources naturelles Canada, a mis au point un outil d'évaluation du risque posé par le climat. Cet outil augmente grandement la résilience de l'infrastructure, accroît la confiance du public à l'égard de l'infrastructure ferroviaire et diminue la gravité des effets des changements climatiques sur la productivité individuelle et commerciale.

Le protocole du Comité sur la vulnérabilité de l'ingénierie des infrastructures publiques, aussi appelé CVIIP, fournit aux ingénieurs, aux géoscientifiques, aux propriétaires d'infrastructures et aux gestionnaires un outil pour concevoir et construire une infrastructure ferroviaire qui sera en mesure de s'adapter à un climat qui change rapidement. Ce protocole a été mis en oeuvre plus de 40 fois au Canada dans un large éventail de systèmes d'infrastructure — notamment dans le cas de Metrolinx —, et trois fois à l'étranger. Ingénieurs Canada encourage le gouvernement fédéral à investir dans l'évaluation précoce et dans les outils de prévention, par exemple le protocole du CVIIP, à en faire une condition à l'approbation de financement, à l'acceptation d'évaluations liées à l'impact environnemental et à l'approbation de la conception de projets d'infrastructure ferroviaire qui font intervenir la réhabilitation, la réorientation, l'entretien et la mise hors service d'infrastructure ferroviaire existante. Cet investissement contribuera à maintenir les niveaux de service, à protéger l'environnement, à renforcer la productivité individuelle et commerciale, et à assurer la sécurité du public.

Madame la présidente, je vous remercie d'avoir permis à Ingénieurs Canada de livrer un exposé sur cet enjeu important devant le Comité aujourd'hui. Nous espérons que les membres du Comité reconnaîtront que les ingénieurs professionnels jouent un rôle essentiel dans l'infrastructure de transport au Canada et que les membres de notre profession sont prêts à veiller à ce que le système ferroviaire canadien soit résilient et sécuritaire et qu'il continue de contribuer à la croissance de l'économie canadienne.

● (1825)

La présidente: Merci beaucoup.

Allez-y, madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à tous les témoins. Nous avons eu une longue journée et nous avons entendu de nombreux témoins, mais nous avons peut-être gardé le meilleur pour la fin. Il se peut que personne ne vous envie de comparaître à la fin d'une longue journée, mais je vous suis certainement reconnaissante de votre témoignage.

Nous avons beaucoup parlé des enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives, et des représentants de Transport Canada et de l'OTC nous ont également parlé de cet enjeu.

Monsieur Bell, vous avez dit qu'on utilisait les EAVL de façon proactive plutôt que de façon punitive. J'aimerais que vous approfondissiez cette question, surtout en ce qui concerne les limites de l'utilisation non punitive.

M. George Bell: Madame la présidente, j'aimerais répondre à l'aide d'un exemple parallèle.

En vertu du Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, les compagnies de chemin de fer sont tenues d'instaurer un système de signalement non punitif, c'est-à-dire que si une personne moins que négligente signale un problème lié à notre chemin de fer, il est impossible de soumettre cette personne à des mesures disciplinaires ensuite. En effet, ces personnes nous rendent service, et nous voyons les choses de la même façon.

Nous considérons les EAVL de la même façon. En effet, nous ne souhaitons pas examiner la vie privée de nos opérateurs. Nous préférons nous concentrer sur l'examen de tendances et d'anomalies, et sur les façons par lesquelles nous pouvons améliorer notre système sans nuire aux personnes qui accomplissent le travail.

Nous aimerions donc utiliser les renseignements que nous pouvons obtenir grâce aux EAVL pour examiner les tendances liées au comportement ou à l'ergonomie dans nos locomotives et réagir à ces tendances plutôt que de cibler des individus.

Mme Kelly Block: Si vous observiez des activités qui soulèvent des préoccupations ou des activités qui ne sont peut-être pas sécuritaires, estimeriez-vous avoir le devoir d'agir ou d'intervenir relativement à ces données que vous avez recueillies?

M. George Bell: Oui, nous estimerions que nous avons le devoir d'intervenir, mais pas nécessairement par rapport à l'individu. En effet, nous souhaitons créer une culture de sécurité au sein de notre entreprise, et cette culture se fonde sur trois principes. Le premier, c'est que nous devons créer une culture de signalement. Ensuite, nous devons créer une culture axée sur la justice. Finalement, nous devons créer une culture qui favorise l'apprentissage. Si nous souhaitons créer ces deux derniers types de culture, nous ne pouvons pas adopter une approche punitive à l'égard des individus. En effet, lorsqu'on adopte une approche trop punitive à leur égard, les gens ne peuvent pas apprendre, et nous souhaitons donc éviter cela.

Mme Kelly Block: Merci.

J'aimerais maintenant changer complètement de sujet et vous poser quelques questions, monsieur Orb. Je tiens également à vous souhaiter la bienvenue. Je suis heureuse de vous voir. Je vous remercie de prendre le temps de venir à Ottawa pour nous faire part de vos réflexions.

J'ai remarqué que dans votre exposé, vous avez parlé de plusieurs mesures contenues dans le projet de loi C-49, mais j'aimerais surtout vous poser des questions sur les sanctions réciproques. En effet, vous avez précisé que les membres de la SARM étaient déçus, car ces sanctions n'étaient pas mentionnées de façon officielle dans le projet de loi. J'aimerais donc vous demander d'approfondir cette question et de nous faire part de vos réflexions à l'égard de la mesure d'interconnexion à longue distance contenue dans le projet de loi C-49.

Merci.

M. Ray Orb: L'omission de mentionner les sanctions réciproques nous déçoit particulièrement, car il s'agit d'une question en suspens depuis plusieurs années. Un grand nombre des soumissions que nous

avons présentées se fondent sur les récoltes de 2013-2014, qui ont battu des records. Nous ne souhaitons certainement pas qu'une telle situation se reproduise.

Les sanctions réciproques représentent un problème, car cet enjeu est réglé par l'entremise de négociations et, au bout du compte, par l'arbitrage, ce qui peut entraîner des coûts. Dans bien des cas, les petits expéditeurs n'ont pas les ressources nécessaires pour tenter des poursuites en justice, car ces démarches peuvent devenir très coûteuses. Il est donc décevant que cette question n'ait pas été mentionnée.

L'interconnexion est un enjeu différent. Nous ne comprenons pas tout à fait le nouveau projet de loi. Nous avons parlé aux représentants d'un grand nombre d'entreprises de stockage de grains, et ils sont très cyniques à cet égard. Nous en avons parlé aux membres du Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes — ce groupe est formé de membres de l'industrie et surtout de producteurs, de groupes de produits agricoles et d'entreprises de stockage de grains.

On nous a conseillé de prendre le temps de préciser cette question. Le problème, c'est que la nouvelle année de récolte est déjà entamée, et au Canada, et surtout dans l'Ouest canadien, la récolte devrait être beaucoup plus abondante que ce qu'avait estimé Statistique Canada en juillet, et nous devons donc accélérer ce projet de loi. Il est essentiel de régler ces deux questions.

● (1830)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Monsieur Bell, si nous posons la question au syndicat qui représente les travailleurs de Metrolinx, que nous diraient ses membres au sujet de leurs relations avec l'entreprise en ce qui concerne les EAVL dans votre système?

M. George Bell: Ce qui caractérise notamment Metrolinx et d'autres chemins de fer de banlieue, c'est que nous fonctionnons selon le modèle de passation de contrats. Les personnes qui travaillent sur nos trains ne travaillent pas directement pour Metrolinx. Elles travaillent plutôt pour Bombardier, un sous-traitant.

Les EAVL sont installés et fonctionnent depuis environ six mois. Nous n'avons eu aucune rétroaction négative de la part des syndicats. Nous les avons mis en oeuvre de manière très constructive et non punitive. Nous avons également expliqué à nos opérateurs que l'une des raisons qui nous motivent à examiner les données recueillies par les EAVL, c'est que nous souhaitons attirer l'attention sur leur bon travail et non souligner les erreurs. Cela crée donc une occasion d'apprentissage positive.

Nous n'avons donc reçu aucune réaction négative de la part du syndicat. À ce jour, ses membres ne s'opposent pas à ce que nous faisons.

M. Ken Hardie: Vous et moi avons déjà eu la chance de travailler ensemble pour la Commission des transports du Grand Vancouver. Je sais qu'il y a plusieurs années, on a envisagé d'avoir recours aux enregistrements audio-vidéo dans le système d'autobus du Grand Vancouver. Je sais que certains des enjeux liés aux relations de travail dont nous avons parlé ici ont également émergé dans ce cas-là. Dans quelle mesure étiez-vous près de ce processus? Que pouvez-vous nous dire sur l'état des relations de travail, à votre connaissance, au sein de ce système à Vancouver?

M. George Bell: En fait, je ne peux pas vous dire grand-chose, car j'ai presque toujours travaillé dans le domaine des chemins de fer à Vancouver.

M. Ken Hardie: D'accord.

M. George Bell: Je n'ai pas travaillé dans le système d'autobus.

M. Ken Hardie: D'accord.

Vous ne recevez aucune transmission en direct des taxis, n'est-ce pas?

M. George Bell: Non.

M. Ken Hardie: D'accord.

Il s'est écoulé peu de temps, mais avez-vous remarqué des changements en ce qui concerne les signalements omis ou d'autres choses qui pourraient préoccuper les compagnies de chemin de fer au quotidien et qui ne mènent pas nécessairement à une collision, mais qui pourraient signifier qu'il y a un risque?

M. George Bell: À ce jour, nous n'avons pas utilisé les renseignements de façon proactive. Nous attendons les conclusions de vos délibérations avant d'envisager de faire cela. Jusqu'à maintenant, nous n'avons pas utilisé ces renseignements de façon proactive. Toutefois, si les conclusions sont péremptoires, nous nous attendons à ce que le Bureau de la sécurité des transports intervienne et utilise les renseignements dans la mesure de ses moyens.

Donc, à l'heure actuelle, nous n'avons observé aucun changement lié aux comportements, car nous ne sommes pas en position d'observer de tels changements.

M. Ken Hardie: Madame Southwood, les évaluations liées à la vulnérabilité au climat que vous avez mentionnées m'intéressent beaucoup. En effet, la compagnie Burlington Northern and Santa Fe a un trajet qui passe par le secteur riverain de White Rock, longe la péninsule Simiahmoo et aboutit à Vancouver. Ce trajet est souvent touché par le ravinement, les glissements de terrain et la dégradation du sol en raison de l'érosion causée par l'océan le long des côtes. S'agit-il du type de choses qu'une évaluation environnementale pourrait mentionner en vue de provoquer un changement ou de proposer une solution?

• (1835)

Mme Jeanette Southwood: Oui, madame la présidente et monsieur Hardie, une évaluation de la vulnérabilité au climat tiendrait compte de ces types de défis qui se posent en ce moment. Elle examinerait également l'avenir pour mieux comprendre les effets des conditions météorologiques extrêmes sur les chemins de fer, par exemple, ou les effets des conditions météorologiques changeantes sur l'érosion et d'autres vulnérabilités. On se fonde sur la situation actuelle, mais également sur l'avenir, afin de bien comprendre, dans les cas d'investissement dans l'amélioration, l'entretien ou l'expansion des chemins de fer, les effets de ces investissements, ainsi que les vulnérabilités.

M. Ken Hardie: Monsieur Orb, je vais poser cette question à quelques reprises, à moins que certains de mes collègues la posent avant moi lors d'une série de questions. L'un des points qui soulèvent des questions dans le projet de loi C-49, c'est l'élaboration d'une définition pour « service adéquat et approprié ». Que vous ont dit les intervenants de vos réseaux à cet égard? Pouvez-vous nous donner une idée du type de choses dont le gouvernement devrait tenir compte dans l'élaboration de cette définition?

M. Ray Orb: Je crois qu'il est difficile de répondre à cette question dans l'industrie. Manifestement, certains points de livraison, surtout sur les voies secondaires, nécessitent non pas un service

supplémentaire, mais un différent type de service, car ce ne sont pas des voies à volume élevé. L'autre point concerne les lieux de chargement de wagons de producteur, une exigence de la Loi sur les grains du Canada. Même si cela n'est pas dans notre mémoire, nous avons remarqué que le Comité permanent recommandait le maintien des droits de wagons de producteur sur les lieux de chargement.

Donc, le niveau de service jugé adéquat est différent d'un point à l'autre, mais au sein de l'industrie, je crois qu'il faut que ce soit un niveau acceptable, c'est-à-dire un service de base acceptable pour l'expéditeur et le transporteur.

M. Ken Hardie: Avez-vous une idée du type de données que vous aimeriez recevoir? Y a-t-il des mesures que vous aimeriez ajouter à la liste des données que les compagnies de chemin de fer seraient tenues de signaler à des fins de transparence?

La présidente: Veuillez répondre brièvement, si possible.

M. Ray Orb: Je crois qu'on devrait poursuivre ce qui se fait actuellement. En effet, le signalement fourni est assez satisfaisant, mais je crois qu'il doit être beaucoup plus rapide. Plutôt que de se contenter d'un examen à la fin de chaque mois, je crois que cela devrait être fait presque tous les jours.

La présidente: Merci.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je vous remercie tous les trois d'être avec nous.

J'ai des questions à poser à chacun de vous et ma première s'adresse à M. Orb.

Avant même de parler du projet de loi C-49, j'aimerais préciser quelque chose. C'est bientôt la mi-septembre et un certain nombre de mesures prévues dans le projet de loi C-30 sont devenues caduques le 1^{er} août. Avant même de savoir ce qui va se passer dans quelques mois, les mesures non reconduites et qui sont devenues caduques le 1^{er} août causent-elles des problèmes aux exportateurs?

[Traduction]

M. Ray Orb: Oui, elles causent des problèmes. J'ai notamment mentionné l'interconnexion qui était en vigueur dans la loi précédente. Cela crée une certaine anxiété au sein de l'industrie, surtout dans l'industrie des élévateurs à grains, car les intervenants ne savent pas ce qui se produira si la compagnie de chemin de fer qui s'oppose à cela ne permet pas à une autre entreprise d'utiliser la même voie. Je sais que des contrats sont déjà en cours, surtout en ce qui concerne l'expédition vers les États-Unis, et on est très préoccupés à l'idée de ne pas être en mesure de desservir ces marchés.

Je crois aussi qu'il y a les exigences liées à un volume minimal. Je sais que votre comité a recommandé d'ajouter cela au projet de loi, et nous espérons que cela se poursuivra. Comme je l'ai mentionné, les cultures dont nous parlons ont un volume plus élevé que prévu.

[Français]

M. Robert Aubin: Dans votre présentation de départ — vous me direz si je traduis bien vos propos —, je n'ai pas senti un grand emballement pour le projet de loi C-49. Vous semblez avoir de la difficulté à mesurer la portée d'un certain nombre de mesures, à savoir si elles constituent véritablement des solutions.

Je vous donne quelques exemples de ce que j'ai entendu. On a dit qu'il vaudrait mieux expliquer le processus des sanctions réciproques. J'en comprends que ce qui est proposé dans le projet de loi C-49 ne vous apparaît pas suffisant. Vous dites que l'interconnexion pourrait être intéressante, mais vous ne semblez pas être certain que ce soit la solution.

Avez-vous des solutions plus précises que vous souhaiteriez que nous recommandions au gouvernement?

• (1840)

[Traduction]

M. Ray Orb: En ce qui concerne l'interconnexion, nous préférierions qu'on maintienne les dispositions en vigueur dans la loi précédente.

En ce qui a trait aux sanctions réciproques, nous pensons qu'elles doivent être mieux définies dans la loi. Nous savons que les expéditeurs subissent des sanctions si les wagons ne sont pas chargés assez rapidement, et ils savent que ces entreprises sont pénalisées par des frais. Nous pensons qu'on devrait imposer une sanction. Nous ne mentionnerons aucune sanction précise, mais nous sommes d'avis que la compagnie de chemin de fer devrait être tenue responsable de livrer les wagons à temps.

Je peux vous donner un bref exemple de la façon dont cela touche aussi les municipalités rurales pendant l'hiver. Nous devons souvent dégager le chemin jusqu'au terrain de l'agriculteur pour pouvoir avoir accès au grain. Si les wagons à grains n'arrivent pas à temps, il faut dégager le chemin à nouveau, ce qui représente un coût supplémentaire pour les consommateurs.

[Français]

M. Robert Aubin: Évidemment, je ne connais pas la Saskatchewan aussi bien que vous, alors je suis vraiment content que vous soyez là.

Y a-t-il d'importants producteurs de soya chez vous?

[Traduction]

M. Ray Orb: Nous avons quelques producteurs de soya. C'est une culture qui est produite plus souvent de nos jours.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vais tout de suite à ma question car le temps file.

Comment expliquez-vous que le soya soit exclu du revenu maximal admissible?

[Traduction]

M. Ray Orb: Lorsque j'ai répondu à une question posée par Mme Block, de la Saskatchewan — mais qui ne portait pas précisément sur le soya —, j'ai parlé du Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes, un comité créé par le gouvernement fédéral. Ce groupe de travail demandera à ce que le soya soit inclus dans le REM.

[Français]

M. Robert Aubin: En ce moment même, vous n'avez pas d'idée expliquant pourquoi le gouvernement a décidé d'exclure le soya.

[Traduction]

M. Ray Orb: En fait, je n'ai pas la réponse à cette question. Je suis désolé.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

La présidente: Il vous reste une minute.

M. Robert Aubin: Une minute.

[Français]

J'ai une question à vous poser, monsieur Bell. Dans vos propos, vous avez dit que le positionnement des caméras dans la cabine empêchait de voir le faciès des chauffeurs. On ne peut pas voir s'ils sont heureux, malheureux ou peu importe. Cependant, on peut voir s'ils utilisent un téléphone cellulaire, ce qui est proscrit.

Que faites-vous lorsque vous voyez qu'un de vos employés parle au téléphone cellulaire en conduisant?

[Traduction]

M. George Bell: Nous utiliserions la politique mise en oeuvre si nous avions le pouvoir d'utiliser ces renseignements. Nous traiterions cela comme une tendance plutôt que comme un cas individuel. Nous ne considérerions pas qu'il s'agit d'une occasion de punir cette personne. Nous jugerions plutôt qu'il s'agit d'une occasion de sensibiliser l'employé et de sensibiliser le reste de la main-d'oeuvre.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Graham.

M. David de Burgh Graham: Merci.

Monsieur Bell, je suis heureux de faire votre connaissance.

Vous avez précisé que les EAVL sont seulement en oeuvre depuis environ six mois, mais je crois que les trains GO font des enregistrements depuis beaucoup plus longtemps que cela. Pouvez-vous nous parler du système précédent et des changements qui ont été apportés?

M. George Bell: Pour nous, la différence concerne le passage aux enregistreurs audio-vidéo à bord des locomotives. Pendant longtemps, nous avons enregistré les points de vue extérieurs. Les points de vue intérieurs sont nouveaux pour nous.

M. David de Burgh Graham: Vous avez mentionné que la caméra orientée vers l'avant était facile à consulter. Cela inclut-il les enregistrements audio à l'intérieur ou seulement les vues extérieures?

• (1845)

M. George Bell: Il n'y a pas d'audio sur la caméra orientée vers l'avant, seulement la vidéo.

M. David de Burgh Graham: Dans quelles circonstances consulteriez-vous ces renseignements rapidement?

M. George Bell: L'utilisation la plus courante de la vidéo orientée vers l'avant est liée aux suicides sur la voie ferrée. Dans ces cas, nous téléchargeons l'information et nous la transmettons au coroner qui s'occupe de l'affaire. C'est presque toujours un coroner qui s'en occupe. Selon notre expérience, cela permet d'obtenir des preuves irréfutables de ce qui s'est produit devant notre train.

M. David de Burgh Graham: Cela permet ensuite au train de se remettre en route plus rapidement.

M. George Bell: Oui, en effet. Si les conclusions étaient ambiguës, cela deviendrait une scène de crime, et cela pourrait immobiliser le train et d'autres trains pendant longtemps.

M. David de Burgh Graham: Lorsque cela se produit, qu'arrive-t-il à l'équipage? Ces employés sont-ils relevés de leurs fonctions et reçoivent-ils un congé de deux semaines?

M. George Bell: L'équipage est relevé de ses fonctions. En effet, ces employés ne sont pas en mesure de poursuivre le voyage. On leur fournit des services de consultation psychologique après incident, tout comme aux autres intervenants sur les lieux. Ensuite, ces employés évaluent, à l'aide de leurs gestionnaires ou de nos gestionnaires, le moment où ils peuvent reprendre leurs fonctions.

M. David de Burgh Graham: Les caméras sont-elles toujours allumées ou le sont-elles seulement lorsque le moteur tourne ou lorsque l'inverseur est enclenché? Quand fonctionnent-elles?

M. George Bell: La caméra extérieure fonctionne lorsque la locomotive est mise sous tension. Les caméras intérieures fonctionnent seulement lorsque le train est actif.

M. David de Burgh Graham: D'accord. Vous avez mentionné plus tôt que la caméra orientée vers l'arrière de la cabine capture des renseignements diagnostiques sur le mur arrière. N'y a-t-il pas également un enregistreur de données? Pourquoi auriez-vous besoin de visualiser les instruments plutôt que d'effectuer un enregistrement distinct?

M. George Bell: Il y a un enregistreur de données, mais il a un nombre limité de canaux. Sur le mur arrière, nous pouvons voir plusieurs indicateurs lumineux et d'autres éléments qui ne sont peut-être pas montrés par l'enregistreur de données, mais qui pourraient être utiles pour interpréter un incident.

M. David de Burgh Graham: Je comprends.

Pendant combien de temps ces caméras conservent-elles ces données?

M. George Bell: Actuellement, les données sont enregistrées pendant 72 heures et elles sont ensuite automatiquement remplacées par de nouvelles données.

M. David de Burgh Graham: Il s'agit de 72 heures d'activité, et non de 72 heures consécutives.

M. George Bell: Je crois qu'il s'agit de 72 heures pendant lesquelles les caméras sont actives.

M. David de Burgh Graham: Cela signifie probablement quelques semaines.

M. George Bell: Non, car nos trains et nos locomotives sont grandement utilisés.

M. David de Burgh Graham: Vous avez mentionné que vous disposiez de 61 systèmes de trains et de 62 locomotives, et qu'en tout temps, un de ces trains n'est pas en service. C'est assez impressionnant.

M. George Bell: Il arrive certainement que plus d'un train soit hors service au même moment, mais c'est notre mode de fonctionnement.

M. David de Burgh Graham: D'accord. Je vous remercie de votre réponse.

J'aimerais maintenant m'adresser brièvement à Mme Southwood. Je me concentrerai sur un seul point.

Je tente de comprendre ce que vous laissez entendre dans la première recommandation. Les ingénieurs ne participent-ils pas actuellement aux processus liés au chemin de fer? Vous laissez

entendre qu'il faut modifier la loi pour qu'elle exige de faire appel à des ingénieurs professionnels, plutôt qu'à des principes d'ingénierie. Laissez-vous entendre qu'on ne fait pas appel, en ce moment, à des ingénieurs pour l'entretien des chemins de fer?

Mme Jeanette Southwood: On fait appel à des ingénieurs pour l'entretien des chemins de fer, mais pas de façon constante. Nous disons seulement que nous serions heureux de collaborer avec le gouvernement fédéral, afin d'être en mesure de préciser la notion de « principes d'ingénierie » en vue de réduire l'ambiguïté existante.

M. David de Burgh Graham: Merci.

En ce qui concerne le trajet Churchill, si cette ambiguïté n'avait pas existé, les choses auraient-elles été différentes?

Mme Jeanette Southwood: Le cas du trajet Churchill est un exemple qui illustre la nécessité de mener une évaluation de la vulnérabilité au climat.

Dans le cas du trajet Churchill, on n'a mené aucune évaluation de la vulnérabilité au climat. Ainsi, on n'a pas compris qu'en raison du changement climatique, de conditions météorologiques extrêmes plus fréquentes et d'un changement dans les tendances météorologiques, il s'agissait d'une région très vulnérable.

Si on avait mené une telle évaluation, on aurait pu démontrer plus clairement à quel point le chemin de fer est vulnérable et cerner les types de procédures — ainsi que les types de mesures d'atténuation — qui auraient dû être mis en oeuvre.

M. David de Burgh Graham: Merci.

Monsieur Bell, j'aimerais profiter des quelques secondes qu'il me reste pour vous poser une dernière question.

Vous avez mentionné à quelques reprises l'utilisation proactive des données. À quoi cela ressemble-t-il? J'essaie seulement d'imaginer une personne, seule dans une pièce, en train de regarder des heures et des heures d'enregistrement vidéo de trains en déplacement. Cela ne me semble pas une façon très efficace de procéder. Comment utilisez-vous les données de façon proactive?

M. George Bell: En fait, nous examinons les anomalies de fonctionnement. Nous comprenons très bien le fonctionnement de nos trains, nos horaires, les incidents que nous pouvons observer et en particulier, ce que nous pouvons appeler les incidents évités de justesse. Dans tous ces cas, nous souhaitons obtenir des données et vérifier ce qui s'est produit à l'intérieur de la cabine de la locomotive pour déterminer si nous pourrions modifier des interactions en vue d'améliorer la sécurité sur ce chemin de fer.

• (1850)

M. David de Burgh Graham: Merci beaucoup.

La présidente: Merci.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

J'aimerais d'abord m'adresser à vous, monsieur Orb. Lorsque vous avez soulevé la question des données, vous avez précisé que les chemins de fer devraient être tenus de divulguer leurs plans pour répondre à la demande. Ensuite, en réponse à une question posée par l'un de mes collègues, vous avez dit qu'on devrait effectuer des signalements tous les jours. Êtes-vous d'avis que les compagnies de chemin de fer devraient divulguer chaque jour leurs plans pour répondre à la demande? Ai-je mal compris?

M. Ray Orb: Vous avez peut-être mal compris ma réponse.

Le point que je tente de faire valoir, c'est qu'il faut effectuer les signalements plus rapidement. En ce moment, les signalements sont effectués chaque mois, c'est-à-dire à la fin de chaque mois, mais c'est un rapport hebdomadaire. Je crois que dans le cas de certains points de livraison, nous devons obtenir l'information beaucoup plus rapidement. Le signalement est effectué, et en ce qui concerne le volume minimal transporté en vertu du décret émis par le gouvernement précédent, on se fonde sur les corridors. Le problème, c'est que certains points de livraison de l'Ouest canadien sont omis, ce qui signifie que les corridors obtiennent les grains, mais pas nécessairement les points de livraison. Il nous faut des données plus précises.

M. Sean Fraser: J'aimerais obtenir d'autres éclaircissements sur la question des sanctions réciproques. Je crois que vous avez exprimé un appui général à l'égard de certains éléments contenus dans le projet de loi C-49, mais vous êtes d'avis que le projet de loi ne vise pas suffisamment cet enjeu. J'aimerais parler de l'article 23 du projet de loi. Il me semble qu'il vise la partie sur les sanctions réciproques lorsqu'il donne à un organisme le pouvoir d'ordonner à une entreprise « d'indemniser toute personne lésée des dépenses qu'elle a supportées en conséquence du non-respect des obligations de la compagnie... ».

Est-ce parce que cette mesure ne représente pas une sanction réciproque ou est-ce parce qu'elle n'est pas assez sévère? Ou êtes-vous d'avis qu'il faudrait établir d'autres lignes directrices?

M. Ray Orb: Je crois que cette disposition existait dans la loi précédente, mais comme on l'a mentionné, je ne crois pas qu'elle ait déjà été mise en oeuvre, car s'il y a un différend au sujet de la nature de la sanction, les plus petits expéditeurs ne sont pas en mesure de défendre leur point. Je crois vraiment qu'il faut le mentionner de façon précise. Il faut préciser la nature de la sanction.

M. Sean Fraser: D'accord. À des fins d'éclaircissement, le libellé que j'examine en ce moment vise à remplacer l'alinéa 116(4)c.1), mais je comprends très bien le point que vous avez fait valoir au sujet de la résolution de différends, surtout en ce qui concerne les plus petits expéditeurs. J'ai déjà été avocat plaidant, et j'ai vu trop de cas se terminer lorsqu'une personne n'avait pas les moyens de se rendre devant le tribunal.

Êtes-vous d'avis que le mécanisme de résolution de différends sera plus efficace, c'est-à-dire qu'il permettra à un plus grand nombre d'expéditeurs de résoudre leurs différends équitablement et plus rapidement?

M. Ray Orb: Je crois que ce sera plus acceptable pour les expéditeurs, surtout les plus petits, et nous croyons donc qu'il s'agit d'un pas dans la bonne direction.

M. Sean Fraser: Excellent.

Vous avez dit que le RAM protège les producteurs. J'aimerais que vous nous parliez davantage, entre autres, de l'importance de l'investissement continu dans l'infrastructure ferroviaire, surtout pour les régions rurales.

Je viens d'une collectivité rurale, et nous recevons parfois des plaintes liées à la qualité de l'infrastructure du transport ferroviaire. Pouvez-vous nous expliquer comment cette approche permettra d'effectuer des investissements dans ces réseaux ruraux très importants?

M. Ray Orb: Parlez-vous surtout de l'achat des wagons-trémies par les compagnies de chemin de fer?

M. Sean Fraser: Si vous souhaitez aborder le sujet de façon plus générale, n'hésitez pas à le faire, mais veuillez décrire la situation dans vos propres mots.

M. Ray Orb: Eh bien, nous croyons que dans le cadre du RAM, à l'heure actuelle, les chemins de fer sont rémunérés de façon équitable, et c'est bien pour ce qui est non seulement des coûts, mais aussi de la marge de profit, et cela leur permet d'entretenir les wagons. Je crois que l'achat de wagons, dans le cadre des mesures législatives, ne fait pas partie du RAM, en fait, ce qui nous préoccupe quelque peu parce qu'il pourrait en découler une hausse des tarifs marchandises et, au bout de compte, ce sont les agriculteurs et les producteurs qui devront assumer ces coûts.

M. Sean Fraser: Je vais changer de sujet.

Combien de temps me reste-t-il, madame la présidente?

La présidente: Deux minutes.

M. Sean Fraser: Oh, très bien. Je vais maintenant m'adresser à M. Bell.

Vous avez dit, et à juste titre, qu'il est probablement préférable de miser sur la prévention que de simplement réagir au fur et à mesure que des incidents ou des accidents se produisent. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Je me demande si vous êtes d'avis que le mécanisme de prévention dont il est question dans le cadre du projet de loi C-49 est bon. Est-il acceptable qu'on permette la prise d'instantanés de façon aléatoire pour voir comment se passent les choses? Est-il nécessaire de voir toutes les vidéos? Pensez-vous que le mécanisme proposé est une solution appropriée?

• (1855)

M. George Bell: Le mécanisme proposé est un processus d'enquête qui est mené surtout par le Bureau de la sécurité des transports. Nous préférons de loin faire enquête de façon proactive. Nous préférons de loin enquêter beaucoup moins. En général, le Bureau de la sécurité des transports n'intervient que lorsqu'il y a de très graves conséquences ou des conséquences probables.

En effet, nous aimerions avoir accès à l'ensemble des vidéos, ce qui inclut les mesures de protection voulues de sorte que l'information obtenue par le BST soit complètement protégée; or, nous aimerions pouvoir examiner n'importe quelle partie de l'enregistrement dès que nos opérateurs nous mettent au courant de quelque chose.

M. Sean Fraser: Un peu plus tôt aujourd'hui, Mme Fox, du BST, a indiqué qu'on pouvait utiliser ce mécanisme dans deux cas, dont lors de vérifications aléatoires dans le cadre d'une approche systémique. Dans l'autre cas, il s'agit de faire enquête sur un incident ou un accident au sujet duquel le BST n'effectue pas d'enquête. Est-ce que je me trompe en disant que pour les incidents évités de justesse dont vous parlez, il serait possible d'utiliser l'enregistrement dans le cadre du mécanisme proposé?

M. George Bell: Je crois comprendre que ce serait difficile, voire impossible. Je serais ravi de me tromper à cet égard.

M. Sean Fraser: Y a-t-il des mesures de freins et contrepoids internes pour veiller à ce que Metrolinx ne tombe pas sur un gestionnaire vindicatif qui pense que l'un de ses employés enfreint les règles? Y a-t-il des mesures de protection que vous mettriez en place, en tant qu'organisme, pour que cela ne se produise pas?

M. George Bell: Effectivement. Nous avons déjà un système de protection de la vie privée très solide, et il va sans dire que nous veillerions à ce que le système ne soit pas utilisé de mauvaise façon.

M. Sean Fraser: Merci.

La présidente: Merci, monsieur Bell.

Monsieur Shields.

M. Martin Shields: Merci, madame la présidente.

Je vous remercie de votre présence et de l'information que vous nous fournissez.

Madame Southwood, un peu plus tôt, vous avez parlé de la question des principes d'ingénierie et des ingénieurs professionnels et vous avez laissé entendre qu'on n'a pas toujours recours à des ingénieurs. Avez-vous des données à cet égard ou une idée quant à la proportion? Avez-vous de l'information qui appuie ce que vous dites?

Mme Jeanette Southwood: Nous avons de l'information qui appuie cela. Je n'ai pas les données aujourd'hui quant à la proportion, mais je pourrai les fournir au Comité après la réunion.

M. Martin Shields: Quelles sont les répercussions sur les coûts?

Mme Jeanette Southwood: Je crois qu'il y a plusieurs aspects qui entrent en ligne de compte quant aux coûts, et on parle de risque et des coûts-avantages. Il nous faudrait déterminer quels risques pose le fait de ne pas avoir recours à un ingénieur professionnel et en tenir compte.

M. Martin Shields: Ce serait bon à savoir, si vous pouvez fournir cette information.

Bien. Merci.

Mme Jeanette Southwood: Merci.

M. Martin Shields: Monsieur Bell, vous avez parlé d'un changement qui a été mis en oeuvre il y a six mois. Je crois comprendre qu'il y a aussi un volet lié à la passation de contrats, mais savez-vous si le processus incluait les gens concernés par rapport à ce qu'ils faisaient auparavant? Savez-vous comment cela a été mis en oeuvre, comment les choses ont-elles fonctionné? Êtes-vous au courant de cela?

M. George Bell: Oui. Je n'étais pas là lorsque le processus a été mis en oeuvre, mais je suis au courant. Il s'agissait d'intervenir rapidement par rapport à ce que nous considérons comme des mesures législatives ou des règlements à venir, et nous l'avons expliqué à nos sous-traitants. Nous leur avons expliqué nos valeurs, parmi lesquelles la sécurité est primordiale. Ils ont été en mesure d'y adhérer. Nous avons pu expliquer le processus à leurs gestionnaires et ensuite aux employés.

Nous avons eu recours, comme nous essayons toujours de le faire, à des principes d'une saine gestion du changement, pour assurer l'adhésion au changement à toutes les étapes.

M. Martin Shields: Vous n'étiez pas présents, mais de toute évidence, vous avez été en mesure de constater que les résultats étaient positifs.

M. George Bell: Oui.

M. Martin Shields: Merci.

Monsieur Orb, en ce qui concerne le projet de loi C-49, je crois avoir entendu des préoccupations et des points positifs de votre côté. Quelles seraient les répercussions les plus positives et quels changements voudriez-vous voir apporter?

M. Ray Orb: Je crois qu'en définitive, il s'agirait de préciser ce qu'on entend par service ferroviaire adéquat, et il y a aussi les sanctions réciproques. Voilà, à mon avis, les deux questions importantes. La question de l'interconnexion préoccupe nos

expéditeurs, nos municipalités rurales et les agriculteurs, mais je pense que les deux questions que j'ai mentionnées sont prioritaires.

M. Martin Shields: Est-il possible de définir ce mot?

M. Ray Orb: Je pense qu'il faut y consacrer plus de temps. Je crois qu'il serait possible même — nous l'espérons — d'intégrer dans la réglementation un élément qui en donne une meilleure définition. Je crois qu'il nous faut une exigence minimale.

M. Martin Shields: C'est là où je veux en venir. Vous voulez que des exigences de base soient établies pour ce mot. C'est un adjectif.

M. Ray Orb: C'est un bon point. Je pense qu'il pourrait s'agir peut-être d'une durée, d'une quantité. Nous avons besoin d'un certain nombre de wagons. Nous l'avons déjà mentionné auparavant. C'est aussi l'une des recommandations formulées par votre comité au sujet de laquelle nous étions d'accord, soit qu'il fallait que les chemins de fer indiquent à l'avance, au cours d'une campagne agricole donnée, quelles sont leurs capacités et comment ils gèreront le tout.

● (1900)

M. Martin Shields: Au moment où nous allons de l'avant, la récolte est en cours à bien des endroits et même terminée ailleurs. À quel point ce document est-il important pour ce qui doit se passer cet hiver?

M. Ray Orb: C'est très important, car je crois que la majorité des agriculteurs auraient déjà des contrats avec des entreprises céréalières ou peut-être d'autres moyens de transport. C'est vraiment important. Comme je l'ai dit, une nouvelle campagne agricole est déjà en cours. On parle d'une campagne supérieure à la moyenne au pays cette année. L'obtention des données en temps plus opportun de la part des chemins de fer — et, je crois, même le fait que nos prévisions provinciales soient traitées plus rapidement — aidera l'industrie.

M. Martin Shields: Nous ne voulons pas nous retrouver dans une situation comme celle de 2013, en ce qui a trait au transport du grain, aux céréales.

Concernant ce qu'il manque, examinez-vous toutes les possibilités pour que ces autres cultures soient incluses, soit le soya et toutes les autres?

M. Ray Orb: Oui, on parle du soya, et c'est quelque chose que le Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes proposera plus tard cette semaine. Le soya est devenu une culture intéressante parce que la recherche génétique nous permet d'avoir de meilleures variétés de ce type de céréale. C'est un produit qui sera très important pour les agriculteurs, à mon avis.

M. Martin Shields: Ma dernière question porte sur les données, c'est-à-dire les rapports hebdomadaires qui, en définitive, sont des rapports mensuels. À qui les fournit-on?

M. Ray Orb: À l'heure actuelle, les données sont fournies au grand public. On peut les trouver sur un site Web. C'est très important pour les expéditeurs, en particulier pour les compagnies céréalières, qui les consultent. Or, les producteurs les consultent également afin d'obtenir de meilleurs prix dans la passation de contrats.

M. Martin Shields: C'est un excellent point par rapport à la technologie utilisée dans le secteur agricole, au fait que le secteur agricole est à la fine pointe de la technologie. Ces données sont essentielles ces jours-ci.

M. Ray Orb: Elles sont très importantes.

La présidente: Merci.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je n'ai que quelques questions au sujet de vos observations sur le cycle de vie des chemins de fer, mais j'irai plus loin. Je vais parler du cycle de vie de toutes les infrastructures liées au transport, qu'il s'agisse des voies de navigation, des chemins de fer, des routes, des aéroports, etc.

À l'heure actuelle, le ministre a établi une stratégie, et les mesures législatives que nous étudions, soit le projet de loi C-49, seront complémentaires à cette stratégie. En outre, il sera nécessaire — j'en ai parlé avec d'autres témoins — d'investir dans les infrastructures en ce qui a trait au cycle de vie, à l'entretien avec remplacement et, au bout du compte, au remplacement de ces actifs, d'ici 30, 40, 50 ou 60 ans.

La question que je vous pose à vous, qui êtes ingénieurs, qui jouez un rôle dans les systèmes liés au transport, est la suivante: trouvez-vous que le cycle de vie est respecté? Est-ce que ces stratégies et ces plans de gestion des actifs sont mis en place? Voilà ma première question.

Pour ce qui est de ma deuxième question, les plans de gestion des actifs sont-ils financés?

Mme Jeanette Southwood: En ce qui concerne les plans de gestion des actifs, je m'en remettrais d'abord à mon voisin, George Bell, qui peut vous parler de Metrolinx.

M. George Bell: Merci.

En effet, nous avons des plans de gestion des actifs. Nous menons des analyses du cycle de vie et établissons les coûts du cycle de vie. Notre responsabilité — bien que ce ne soit pas directement dans mon champ de compétence —, c'est de maximiser la durée de vie assurée et économique pour nos actifs. Nous essayons de le faire. À l'heure actuelle, je crois que nous avons les ressources voulues pour le faire.

Mme Jeanette Southwood: Concernant les plans de gestion des actifs et la question de savoir s'ils sont respectés, je devrai consulter mon organisme et nous fournirons l'information au Comité à cet égard.

Toutefois, en plus des plans de gestion des actifs, j'aimerais parler des plans et des évaluations sur la vulnérabilité au climat. Il va sans dire qu'on n'en est qu'aux débuts quant à ces types d'évaluations pour ce qui est de l'infrastructure au Canada. Ce sont des éléments essentiels de la gestion des actifs, soit comprendre réellement où sont les vulnérabilités, quelles ressources sont nécessaires et comment préparer l'avenir, et réussir à concilier tout cela. Merci.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, si j'ai posé la question, c'est que nous pouvons bien mettre en place toutes les stratégies et les mesures législatives appuyant ces stratégies, mais si nous n'avons pas l'infrastructure qui convient et que les investissements en infrastructure nécessaires ne sont pas faits pour, au bout du compte, satisfaire aux recommandations contenues dans ces stratégies, cela ne marchera pas. Par conséquent, vous, qui travaillez dans le milieu, savez mieux que quiconque, compte tenu de vos déplacements, s'il s'agit du secteur public ou du secteur privé, qui sont les utilisateurs, les exploitants, les gestionnaires de ces biens qui, premièrement, respectent les plans de gestion des actifs, mais surtout, deuxièmement, financent ces plans. Voilà pourquoi j'ai posé la question.

Monsieur Bell, voudriez-vous intervenir et répondre à la question selon le point de vue de Metrolinx?

●(1905)

M. George Bell: Oui, Metrolinx a un système relativement nouveau qui s'appelle assetlinx. Chez Metrolinx tout comprend « linx ». Il est entièrement conçu pour ce à quoi vous faites référence dans votre question. Il s'agit de faire en sorte que les choses se passent bien sur le plan de la durée économique de nos actifs, et que nous sachions où en sont les choses, où nous en sommes sur le plan de la remise en état — un sujet dont les représentants des chemins de fer devraient beaucoup vous parler — et ce que nous devons faire. À l'heure actuelle, nous avons, à mon avis, accès au financement dont nous avons besoin, du moins du côté des immobilisations. Toutefois, notre financement d'exploitation ne suit pas le même rythme.

M. Vance Badawey: Excellent. Merci.

Madame la présidente, je vais céder le temps qu'il me reste à M. Hardie.

La présidente: Vous disposez de deux minutes.

M. Ken Hardie: Merci.

M. Vance Badawey: De rien.

M. Ken Hardie: Monsieur Bell, j'ai commis une erreur stratégique en vous interrogeant sur la Coast Mountain Bus Company et son expérience avec le matériel audio-vidéo.

L'utilisation d'équipement vidéo est une réalité pour la compagnie avec laquelle vous avez travaillé — pendant 31 ans, je crois — et il s'agit du réseau SkyTrain, qui, bien entendu, est complètement automatisé. Je reviens à la question des relations de travail. Évidemment, ces caméras, et ce système en compte des centaines, filment chaque angle et chaque incident. Ainsi, non seulement le personnel du transport en commun, mais aussi les membres de la police des transports sont filmés. Que pouvez-vous nous dire au sujet de l'utilisation et de la gestion de ces enregistrements vidéo?

M. George Bell: Vous avez raison; en fait, le réseau SkyTrain compte des milliers de caméras. Elles couvrent presque chaque aspect du réseau en tant que tel dont des endroits comme les ascenseurs. Elles fonctionnent toujours, comme outil de gestion. À ma connaissance, nous n'avons pas eu de problèmes de relations de travail liés à l'utilisation des caméras. Nous les utilisons pour la planification et pour intervenir, et nous permettons à la police des transports en commun de les utiliser pour intervenir en cas d'incidents ou pour se préparer à des incidents. Les caméras enregistrent à peu près tout ce qui se passe à l'extérieur des trains. Il y a un nombre limité, mais grandissant, de caméras dans les trains. C'est pour assurer la protection du public, de même que celle du personnel. Comme nous le verrons dans l'avenir, dans ce système, tous les lieux seront filmés par des caméras. À l'heure actuelle, nous les utilisons à ces fins, et il n'y a eu aucun problème sur le plan des relations avec les membres de notre personnel.

M. Ken Hardie: Madame Southwood...

La présidente: Très brièvement, monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: La réponse devra être très brève.

Si j'en ai la possibilité un peu plus tard, je demanderai à vous ainsi qu'à M. Orb de parler de l'état des chemins de fer d'intérêt local.

La présidente: Merci, monsieur Hardie.

Allez-y, monsieur Brassard.

M. John Brassard: Merci, madame la présidente. Je n'ai que deux ou trois questions.

La première s'adresse à vous, monsieur Orb. Vous avez parlé de l'anxiété créée au sein de l'industrie des élévateurs à grains quant à ce qui se produira si les chemins de fer ne permettent pas à une autre compagnie d'utiliser la même voie. Il semble régner une certaine confusion et, bien entendu, la confusion crée des doutes. Voyez-vous le risque potentiel à court terme que la situation actuelle pose pour le secteur des grains au Canada?

M. Ray Orb: Je pense qu'il y a certains risques. En particulier, la Western Grain Elevator Association a des préoccupations à cet égard. Bien qu'évidemment, je ne peux parler en son nom, je l'ai entendu parler de la question au sujet des contrats, et plus précisément de la capacité d'expédier vers les États-Unis. Je crois que cela se faisait, et maintenant, les nouvelles mesures législatives posent un dilemme.

M. John Brassard: Les mesures législatives ne s'appliqueront pas avant un certain temps. Avez-vous une mesure provisoire à recommander au Comité qui permettrait d'apaiser une partie des inquiétudes?

M. Ray Orb: Je crois que les inquiétudes ne seront apaisées que lorsque le projet de loi sera adopté. Si des amendements sont nécessaires, c'est un amendement que... Vous devriez peut-être revenir au projet de loi C-40, l'examiner et remettre en place la partie qui portait sur l'interconnexion. Plus tard, on pourrait déterminer si des changements doivent y être apportés.

• (1910)

M. John Brassard: Merci, monsieur Orb.

Madame Southwood, vous avez parlé du protocole sur la vulnérabilité de l'ingénierie des infrastructures publiques et de ce qui aurait pu être fait dans le cas de Churchill. L'événement survenu à Churchill est récent. Savez-vous à quand remonte la construction de la ligne ferroviaire et d'une grande partie de l'infrastructure là-bas?

Mme Jeanette Southwood: Je ne connais pas les dates par coeur, mais nous pourrions fournir l'information au Comité après la réunion.

M. John Brassard: Vous avez dit que si le protocole avait été utilisé et l'évaluation de la vulnérabilité avait été menée, ce type de situation ne se serait pas produit.

J'aimerais savoir si vous pouvez nous en dire plus sur cet outil et de quelle façon il aurait pu empêcher ce qui s'est produit à Churchill.

Mme Jeanette Southwood: Bien sûr.

L'outil fonctionne comme suit. Il s'agit d'évaluer un projet, qu'il s'agisse d'un projet proposé ou d'un élément d'infrastructure existant, sur le plan de son fonctionnement dans notre climat. Par exemple, nous examinons certains aspects, comme la pluie et la vitesse du vent. Ensuite, nous nous penchons sur les changements dans les données climatiques. Un de vos collègues a parlé de l'importance des données. Nous nous demandons de quelle façon le temps changera. Par la suite, nous examinons les vulnérabilités qui y sont liées.

Je vais utiliser l'exemple de l'affouillement de l'avenue Finch, que peut-être bon nombre d'entre vous connaissent. Cette avenue est une artère très importante de Toronto dont bon nombre de vulnérabilités étaient inconnues. Des caniveaux n'étaient pas bien entretenus. En plus d'être une route utilisée par bon nombre de gens, c'était un endroit où il y avait d'autres éléments d'infrastructure clés: câble, téléphone, électricité et gaz, par exemple. Ainsi, lorsque l'affouillement de l'avenue Finch s'est produit, la Ville s'est retrouvée avec de nombreuses contestations de la part des utilisateurs de l'artère ainsi

qu'avec d'énormes répercussions sur l'économie et l'avantage concurrentiel de la ville.

En effectuant à l'avance ce type d'évaluation des infrastructures clés dont dépendent une municipalité ou une région données, on peut savoir où se trouvent les faiblesses. Par exemple, dans le cas d'une route comme l'avenue Finch, il s'agissait des caniveaux; c'était lié à l'importance de les nettoyer, mais aussi de construire les bons caniveaux.

Revenons maintenant aux chemins de fer. Faire ce type d'évaluation permettrait de relever les vulnérabilités liées à un chemin de fer donné. M. Hardie a parlé des chemins de fer, de l'érosion, des affouillements et des éboulements. Tout cela entre en jeu si le temps change. Ce type d'évaluation peut aider à prévenir et à réduire les risques associés au fait de ne pas avoir l'infrastructure du tout.

M. John Brassard: D'accord.

Pour une grande partie des infrastructures au pays, il serait nécessaire de mener ces évaluations. On pourrait mener des évaluations littéralement pendant des générations. Je sais que des coûts et des répercussions découlent de ce type de bris d'infrastructure, mais qu'en coûterait-il de mener ce type d'évaluation pour chaque élément d'infrastructure du pays?

Mme Jeanette Southwood: Nous proposons que les évaluations soient incluses dans de nouveaux fonds fédéraux. Prenons une façon simple de procéder. Si le gouvernement fédéral doit investir de grosses sommes dans de nouvelles infrastructures, à notre avis, il faut qu'il connaisse leurs vulnérabilités aux changements météorologiques et climatiques afin de tirer le maximum de ses investissements.

M. John Brassard: Merci.

Mme Jeanette Southwood: Nous croyons que les coûts seraient relativement peu élevés par rapport aux coûts liés à la perte complète de l'infrastructure.

La présidente: Merci, madame Southwood.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Madame Southwood, j'aimerais poursuivre la discussion avec vous.

Les recommandations 2 et 3 du document que vous nous avez remis ne me causent pas de problème. Faire participer les ingénieurs à l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure ferroviaire et adapter l'infrastructure ferroviaire aux changements climatiques au Canada, pour moi, c'est clair. Là où c'est moins clair, c'est à la recommandation 1, où il est question de définir les principes d'ingénierie à l'article 11.

J'aimerais que vous clarifiez cela. Parle-t-on de grands principes d'ordre général ou cela va-t-il jusqu'à édicter des normes précises? En effet, plus loin dans ce paragraphe, vous dites que les rôles des ingénieurs ne sont pas encadrés par des normes uniformes.

•(1915)

[Traduction]

Mme Jeanette Southwood: Je vais diviser votre question en deux. Le premier aspect concerne la question des principes d'ingénierie. À l'heure actuelle, dans la Loi sur la sécurité ferroviaire, le terme « principes d'ingénierie » comporte une certaine ambiguïté — nous constatons qu'il est interprété d'un certain nombre de façons différentes. Nous offrons de collaborer avec le gouvernement fédéral et les ministères pour donner une définition. Nous avons un grand réseau d'experts en la matière. Les membres de notre profession sont prêts à fournir ces conseils et à collaborer.

[Français]

M. Robert Aubin: Pourriez-vous nous donner un exemple concret d'un élément que vous voudriez voir mieux défini dans le projet de loi C-49?

[Traduction]

Mme Jeanette Southwood: Je vais passer à l'autre aspect, qui concerne la façon dont nos ingénieurs professionnels sont consultés dans le cadre d'un projet de chemin de fer. En nous penchant sur la façon dont les ingénieurs professionnels sont consultés, nous constatons qu'il y a incohérence. Il n'est pas toujours évident de savoir précisément à quel moment un ingénieur professionnel doit être consulté, ce qui nous ramène au terme « principes d'ingénierie », qui n'est pas clair. On n'explique pas exactement à quel moment il faut consulter un ingénieur. Nous voulons que cela soit plus précis, et nous offrons de collaborer avec le gouvernement fédéral et les ministères pour fournir cette clarification.

[Français]

M. Robert Aubin: Est-ce que les regroupements d'ingénieurs provinciaux ont exactement les mêmes principes? Est-ce uniforme d'une province à l'autre?

[Traduction]

Mme Jeanette Southwood: Nous avons consulté les organismes de réglementation au sujet de la Loi sur la sécurité ferroviaire et ce sont les principales questions qu'ils ont relevées à l'échelle nationale. Merci.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

La présidente: Je crois que M. Hardie a une question.

M. Ken Hardie: Oui. Merci, madame la présidente. Je voulais revenir à ma question sur l'état des chemins de fer d'intérêt local. La Saskatchewan a certes un réseau très robuste. L'an dernier, nous nous sommes rendus à Lac-Mégantic pour examiner la situation. Les résidents nous ont montré des choses assez affreuses quant à l'état de cette ligne. Du point de vue de l'ingénierie et de la Saskatchewan,

j'aimerais entendre vos observations sur les chemins de fer d'intérêt local et tout problème que le projet de loi C-49 devrait régler selon vous.

Mme Jeanette Southwood: Je vais commencer par revenir à une question que vous avez posée. Elle portait sur les évaluations de la vulnérabilité au climat et leurs liens avec les évaluations environnementales. À l'heure actuelle, les évaluations de la vulnérabilité au climat ne font pas partie des évaluations environnementales. Pour le moment, ce sont deux choses différentes. Nous aimerions qu'elles soient plus souvent étroitement liées.

En ce qui a trait à l'état des chemins de fer d'intérêt local, il me faudrait consulter mon organisme et fournir une réponse au Comité ultérieurement.

Merci.

M. Ken Hardie: Monsieur Orb.

M. Ray Orb: Je crois qu'il y a plus de chemins de fer d'intérêt local en Saskatchewan que dans n'importe quelle autre province canadienne, en particulier dans la partie sud-ouest de la Saskatchewan, où le principal transporteur a abandonné une bonne partie du réseau ferroviaire il y a des décennies. Est-il très important que ces chemins de fer d'intérêt local continuent de livrer le grain? Notre infrastructure est grandement endommagée. Elle est réglementée par le ministère provincial de la Voirie, et certains règlements peuvent différer d'une province à l'autre. Il se peut qu'une partie des règlements de la Saskatchewan soient différents. Lorsque nous avons rencontré la Saskatchewan Shortline Railway Association, l'une de ses préoccupations concernait la question de l'assurance-responsabilité imposée sur les changements dans la sécurité ferroviaire. Toutefois, je pense qu'elle s'adapte et continue de mener ses activités. Je ne crois pas qu'elle ait toujours les préoccupations qu'elle avait au départ. Je ne sais pas si cela répond à votre question.

•(1920)

M. Ken Hardie: Eh bien, par exemple, un peu plus tôt, on a dit que l'installation d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive coûte environ 20 000 \$ par appareil. Est-ce que les chemins de fer d'intérêt local sont capables de faire face à ce type de coût en capital?

M. Ray Orb: Je ne le sais pas. Il me faudrait consulter l'association à nouveau.

Les coûts peuvent être élevés, mais il existe peut-être d'autres moyens pour eux d'obtenir du financement.

M. Ken Hardie: Merci.

La présidente: Le Comité ne semble pas avoir d'autres questions.

Je remercie beaucoup nos témoins. C'était très informatif et je vous remercie beaucoup de votre participation.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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