



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 016 • 2<sup>e</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 6 mars 2014**

—  
**Président**

**M. Larry Miller**



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

Le jeudi 6 mars 2014

•(0845)

[Traduction]

**Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)):** La séance est ouverte.

Souhaitons la bienvenue à la ministre et aux fonctionnaires qui sont ici pour répondre à nos questions. Je tiens à rappeler aux membres que la séance est télédiffusée et qu'après la première heure — je sais d'ailleurs que la ministre devra nous quitter pour participer à une réunion du Cabinet — nous devons voir aux affaires du comité. Ça ne devrait pas prendre autant de temps que l'étude sur le budget. Nos travaux se dérouleront alors à huis clos.

Sans plus tarder, je donne la parole à la ministre Raitt.

**L'hon. Lisa Raitt (ministre des Transports):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis heureuse d'être ici et de voir tout le monde.

Nous passerons en revue notre Budget principal des dépenses et notre Budget supplémentaire des dépenses (C), mais je tiens tout d'abord à vous présenter les gens à mes côtés. Il s'agit de Louis Lévesque, sous-ministre, d'Helena Borges, sous-ministre déléguée, et d'André Lapointe, dirigeant principal des finances de Transports Canada.

Je suis très reconnaissante du travail que le comité accomplit et des conseils qu'il fournit en matière de transports. Je suis toujours heureuse de pouvoir collaborer avec vous. Je tiens d'ailleurs à vous remercier d'avoir étudié le projet de loi C-3 avec tant de célérité; nous pourrions ainsi rapidement aller de l'avant. Merci de votre excellent travail dans ce dossier.

Mes fonctionnaires et moi-même sommes ici pour vous expliquer comment les crédits que nous souhaitons obtenir profiteront aux Canadiens. Comme vous avez pu le constater dans les documents, nous souhaitons obtenir 1,656 milliards de dollars en crédits.

Les crédits que nous demandons dans le Budget principal des dépenses pour 2014-2015 serviront à financer certaines priorités du ministère. Les voici:

Premièrement, nous continuerons à préciser et à renforcer la surveillance de la sécurité et de la sûreté de l'ensemble du réseau de transport.

Deuxièmement, nous continuerons à contribuer au programme de développement responsable des ressources du gouvernement.

Troisièmement, nous souhaitons améliorer la compétitivité du Canada et l'infrastructure de transport essentielle.

Quatrièmement, nous veillerons également à ce que les politiques, les programmes et les activités de Transports Canada répondent aux besoins à long terme du réseau de transport.

Enfin, nous adopterons les mesures de renouvellement et d'efficacité du gouvernement du Canada.

Je mettrai surtout l'accent aujourd'hui sur certaines mesures que nous avons prises au sein de Transports Canada. Je parlerai de la sécurité des navires-citernes, des investissements dans des projets d'infrastructures de transports dans le cadre de la stratégie sur les portes et corridors du pays et, bien entendu, de sécurité ferroviaire.

Commençons par la sécurité des navires-citernes. Nous renforçons le régime visant ces navires parce que nous savons qu'il protège les Canadiens et l'environnement, et ce, tant aujourd'hui qu'à l'avenir. Nous nous attendons à ce que la croissance liée au transport maritime de pétrole dans les eaux canadiennes augmente, voilà pourquoi nous demandons, dans le Budget principal des dépenses, 15,8 millions de dollars supplémentaires afin d'instaurer un régime de calibre mondial en cas de déversement d'hydrocarbure. Il s'agit d'une hausse de 686 % par rapport au Budget principal des dépenses du dernier exercice.

Notre régime vise à empêcher qu'il y ait des déversements, à les nettoyer le cas échéant, et à faire en sorte que les pollueurs en soient tenus responsables.

Ce régime prévoit de nouvelles mesures, notamment l'augmentation du nombre d'inspections des navires-citernes étrangers qui entrent dans les eaux canadiennes; l'accroissement de la surveillance aérienne et du contrôle des navires dans les eaux canadiennes; et l'établissement d'un nouveau système de commandement en cas d'incident pour permettre à la Garde côtière canadienne d'intervenir plus efficacement en cas d'incident.

Afin de nous aider à mettre en oeuvre un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, nous avons mis sur pied un comité d'experts indépendant dirigé par Gordon Houston, ancien PDG du port Metro Vancouver. Le comité a présenté son premier rapport en novembre. Il a formulé 45 recommandations visant à renforcer le Régime de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures. Nous prenons le rapport du comité très au sérieux, et nous discutons des recommandations avec les localités, l'industrie maritime et les gouvernements provinciaux.

Le comité poursuit ses travaux. Il révisé les mesures de sécurité des pétroliers dans l'Arctique ainsi que le transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses. Je m'attends à ce qu'un second et dernier rapport soit déposé plus tard cette année.

Je me suis rendue en Colombie-Britannique récemment, et j'ai pu faire un tour dans un des avions utilisés dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne. J'ai rencontré l'équipe qui s'en occupe. Ce fut toute une expérience. J'ai vraiment été en mesure de constater l'importance d'avoir ces yeux dans le ciel afin que l'on puisse savoir très rapidement ce qui se passe en mer; cette équipe fait d'ailleurs un travail exceptionnel. Je suis très heureuse que l'on double le financement octroyé à ce programme. L'équipe peut ainsi passer beaucoup plus d'heures dans les airs et, du coup, mieux surveiller nos côtes et dissuader les pollueurs potentiels.

L'équipe m'a raconté que ses experts avaient été appelés à la rescousse dans le golfe lors du déversement à la plate-forme *Deepwater Horizon*. Ils étaient les yeux dans le ciel des États-Unis, et ils leur fournissaient l'ensemble des données parce que les États-Unis n'étaient pas équipés pour le faire. Je suis très fière de ce programme, et je sais que cette équipe fait un excellent travail.

Passons aux projets d'infrastructures de transports. Le Plan d'action économique de 2014 reconnaît l'importance du commerce et des investissements pour l'avenir économique du Canada. Le réseau de transport du Canada et ses infrastructures facilitent les échanges commerciaux à l'échelle nationale et internationale. Dans le Budget principal des dépenses, nous demandons 702 millions de dollars pour financer d'importants projets d'infrastructures dans le cadre des programmes de financement visant les portes et les corridors.

● (0850)

Nous nous concentrons sur le commerce international avec les États-Unis et d'autres partenaires clés en veillant à ce que les réseaux de transport soient intégrés et efficaces, et ce, pour tout moyen de transport.

Il faut collaborer avec les autres ordres de gouvernement et le secteur privé pour y parvenir. Nous investissons dans des projets d'infrastructure à des postes frontaliers et nous redoublons d'efforts pour coordonner la planification des investissements en infrastructure dans le cadre de notre initiative Par-delà la frontière. Nous savons que toute amélioration à la frontière favorisera le commerce transfrontalier et contribuera grandement à la croissance économique du Canada.

Enfin, j'aimerais parler de ma priorité absolue, soit l'amélioration de la sécurité ferroviaire. Après la tragédie qui a secoué Lac-Mégantic, le gouvernement a, à l'instar du régime de calibre mondial visant les navires-citernes, mis l'accent sur trois éléments: la prévention, la préparation et l'intervention ainsi que la responsabilité et l'indemnisation.

L'une des premières mesures que Transports Canada a prises a été d'obliger les compagnies ferroviaires à améliorer la sûreté de leurs activités et de réviser les règles visant les trains de marchandises et leur équipement, et non pas seulement la réglementation visant les locomotives.

Le gouvernement a aussi accéléré l'élaboration de dispositions réglementaires et a modifié la réglementation en fonction des modifications qui ont récemment été apportées à la Loi sur la sécurité ferroviaire, notamment en ce qui concerne les dispositions obligeant les compagnies ferroviaires à obtenir un certificat d'exploitation de chemin de fer une fois qu'elles respectent les conditions fondamentales de sécurité. Nous avons aussi ajouté des sanctions administratives pécuniaires; il s'agit d'un outil supplémentaire visant à assurer l'application de la loi.

Transports Canada a également accéléré l'élaboration du règlement sur les passages à niveau. Le règlement a été publié dans la

partie I de la *Gazette du Canada* le 8 février, et les intéressés ont 90 jours pour formuler des observations.

Nous veillons ainsi à la sécurité du réseau ferroviaire, ce qui profitera tant aux localités qu'au bien-être économique général du Canada.

Nous exigeons que toutes les compagnies qui importent ou transportent du pétrole brut analysent la classification du pétrole transporté et soumettent les résultats d'analyse à Transports Canada. Nous les avons obligées à mettre à jour leurs fiches signalétiques, puis à les fournir immédiatement au Centre canadien d'urgence transport du ministère des Transports.

Nous avons également collaboré avec d'autres intervenants fédéraux en matière de sécurité ferroviaire. Alors même que le Bureau de la sécurité des transports du Canada continue d'enquêter sur le déraillement survenu à Lac-Mégantic, il a formulé trois recommandations visant à améliorer le transport ferroviaire des produits dangereux et il présentera son rapport définitif plus tard cette année.

En ce qui concerne le dernier point, soit la responsabilité et l'indemnisation, je crois fermement que nous devons tenir les pollueurs responsables des accidents et qu'on ne devrait pas s'attendre à ce que ce soit les Canadiens qui assument les coûts des dégâts. Voilà pourquoi Transports Canada consulte les intéressés afin de renforcer le régime de responsabilité et d'indemnisation visant le transport ferroviaire.

Nous voulons que, lorsqu'un incident se produit, on dispose des ressources nécessaires pour adéquatement indemniser les victimes, payer le nettoyage et ainsi protéger l'argent des contribuables. Cela s'ajoute aux récentes consultations que l'Office des transports du Canada a menées sur la couverture d'assurance exigée aux compagnies ferroviaires régies par la réglementation fédérale lorsqu'on leur délivre un certificat d'aptitude.

Afin d'améliorer la prévention, nous avons publié, pour que les intéressés puissent formuler des observations, de nouvelles normes réglementaires visant les wagons DOT-111. Elles comprennent l'utilisation d'acier plus épais et l'ajout d'enceintes de protection et de bouliers protecteurs.

En outre, Transports Canada a reçu et publié des rapports produits par trois groupes de travail de l'industrie, à qui l'on avait demandé d'examiner divers facteurs liés au transport de produits dangereux, et les fonctionnaires sont en train de les examiner.

Nous devons collaborer avec les États-Unis parce que les deux pays doivent s'entendre sur les exigences en matière de tests et sur les normes visant le transport du pétrole brut; nous devons aussi veiller à ce que les deux pays mettent en oeuvre les nouvelles normes de fabrication proposées, qui sont plus sévères et qui visent une plus grande gamme de produits.

Enfin, je tiens à confirmer au comité que nos normes d'intervention en matière de transport de pétrole brut sont aussi rigoureuses qu'elles doivent l'être compte tenu de l'augmentation du volume de pétrole qui est transporté par chemin de fer. Afin d'y parvenir, Transports Canada collabore avec le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses afin d'établir des normes visant le plan d'intervention d'urgence concernant le pétrole brut.

Toutes ces mesures montrent que nous renforçons la sécurité du transport par chemin de fer, mais il faut garder à l'esprit que, dans l'ensemble, les chiffres révèlent que le Canada s'est doté de l'un des réseaux de transport ferroviaire les plus sécuritaires du monde, et que nous ne faisons qu'améliorer un excellent réseau et veiller à ce que la sécurité reste une priorité.

• (0855)

Les initiatives que j'ai décrites aujourd'hui montrent que le gouvernement veut que les transports demeurent sécuritaires, sûrs, efficaces et respectueux de l'environnement. Nous prenons cette responsabilité au sérieux, et nous invitons les membres du comité à faire des suggestions concernant ces efforts.

Voilà qui met fin à mes observations, monsieur le président. Je serai heureuse de répondre à toute question du comité.

**Le président:** Merci beaucoup, madame la ministre.

Commençons par M. Mai.

[Français]

**M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Madame la ministre, monsieur le sous-ministre, monsieur le sous-ministre adjoint et madame la sous-ministre déléguée, je vous remercie d'être ici.

Madame la ministre, vous avez déjà abordé la question de la sécurité ferroviaire. Vous avez parlé de la tragédie de Lac-Mégantic et des wagons-citernes de classe DOT-111. Vous avez mentionné qu'il y avait eu trois rapports, dont un qui concernait directement ces wagons. Comme vous l'avez mentionné, le Bureau de la sécurité des transports du Canada avait, longtemps auparavant, éprouvé des inquiétudes et fait des recommandations au sujet de ces wagons. À la suite de la tragédie de Lac-Mégantic, il a indiqué que c'était un des problèmes.

Je comprends que vous parliez de travailler avec nos partenaires au sud de la frontière. Par contre, pourriez-vous nous dire si, oui ou non, il y a un échéancier pour le retrait des wagons? Si oui, serait-ce pour maintenant, dans cinq ans ou dans dix ans? J'aimerais obtenir des clarifications, parce que cela inquiète plusieurs personnes.

[Traduction]

**L'hon. Lisa Raitt:** Je suis d'accord avec vous. Les contenants constituent un des éléments clés du transport des marchandises dangereuses.

Les études que le conseil consultatif nous a remises présentent certaines similitudes, mais elles ne prévoient aucun échéancier. Il incombe à Transports Canada d'établir un point de référence valable aux fins de discussion.

Aux États-Unis, on discute d'un échéancier s'échelonnant sur 10 ans. Mais c'est trop long, nous sommes d'accord.

Nous convenons aussi qu'il faut retirer progressivement les vieux wagons DOT-111. Certains ont 40 ans. Ils ont été fabriqués en 1974.

Nous prenons la chose au sérieux. Nous sommes en train de prendre connaissance des rapports. Les fonctionnaires préparent des consultations avec l'industrie portant sur l'établissement d'un échéancier, mais je garde à l'esprit que le Bureau de la sécurité des transports nous a avisés en janvier que, selon la loi, nous sommes tenus de lui faire rapport dans les 90 jours. Je dois respecter des échéanciers précis, et nous faisons tout en notre pouvoir y parvenir.

[Français]

**M. Hoang Mai:** Merci beaucoup.

J'aimerais passer au dossier de Postes Canada.

Dans le Budget principal des dépenses, il est question de 22 millions de dollars. Le 11 décembre 2013, Postes Canada a annoncé un plan d'action en cinq points. Lors d'une réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, nous avons appris qu'on n'avait pas beaucoup consulté les partenaires, comme la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, et que les organismes de bienfaisance n'avaient pas été consultés.

Un des problèmes soulevés touche le service Poste-lettres pour les entreprises...

[Traduction]

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** J'invoque le Règlement, monsieur le président. N'en déplaise au député, le Budget principal des dépenses ne prévoit rien au sujet de Postes Canada, et la ministre n'en a pas fait mention dans ses observations liminaires.

Pardon? Il en est question dans le budget? D'accord.

Je reconnais mon erreur, et je m'en excuse. Je voulais dire que la ministre n'en a pas parlé dans ses observations préliminaires.

**M. Hoang Mai:** Voilà pourquoi j'ai mentionné les 22 millions de dollars au début de mon intervention.

[Français]

Un des problèmes qui touchent les entreprises, et surtout les petites, c'est l'augmentation de 15 à 35 % des tarifs du service Poste-lettres pour les entreprises, qui est un des services qui rapportent le plus au sein de Postes Canada. Cela aura pour conséquence un taux d'érosion des emplois en petite entreprise d'au moins 6 %. Les petites entreprises embauchent environ 800 000 personnes. Il y aura une perte de près de 50 000 emplois dans les petites entreprises parce qu'elles n'auront pas eu le temps de s'ajuster à cette augmentation. Auparavant, l'augmentation des tarifs était d'environ 3 % par année.

Madame la ministre, lorsque vous avez appuyé le plan de Postes Canada, en avez-vous étudié les répercussions possibles sur les petites entreprises et les organismes de bienfaisance?

• (0900)

[Traduction]

**L'hon. Lisa Raitt:** Il convient de souligner que la Société canadienne des postes, de même que son mandat, sont prévus dans le Budget principal des dépenses parce que le gouvernement du Canada lui verse 22,2 millions de dollars, alors qu'elle est censée être autosuffisante. Nous lui fournissons ces fonds pour qu'elle continue de distribuer le courrier parlementaire et les documents destinés aux aveugles. Je sais que le privilège de franchise postale n'est plus un secret pour l'opposition.

Pour répondre à la question, la société doit compenser la diminution du volume du courrier, et elle a établi un plan en cinq points qui a fait l'objet de consultations partout au pays; elle a même participé à des assemblées publiques.

[Français]

**M. Hoang Mai:** Merci beaucoup.

Excusez-moi de vous interrompre, mais je vois que vous ne changerez pas de position concernant ce plan.

Je vais donc passer immédiatement à la question des infrastructures.

Lorsqu'il est question d'investissements dans les infrastructures, le gouvernement fédéral cherche-t-il des façons de maximiser les retombées économiques pour le secteur manufacturier canadien? Par exemple, en ce qui a trait au pont Champlain, nos partenaires commerciaux, les États-Unis et d'autres pays comme la Chine, ont certaines préoccupations. Aux États-Unis, il y a la Buy American Act.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Mai, je tiens à vous rappeler que les infrastructures ne font pas partie du mandat de la ministre, mais elle peut répondre à la question, si elle le souhaite.

**M. Hoang Mai:** Concernant ce recours au Règlement, la ministre a bel et bien mentionné que Transports Canada contribue au commerce et aux investissements.

[Français]

Y a-t-il une politique pour s'assurer qu'il y aura des retombées économiques pour le Canada? Par exemple, dans le cas du pont Champlain, si on achetait le fer et l'acier de compagnies québécoises et canadiennes, cela pourrait vraiment aider ces dernières.

[Traduction]

**L'hon. Lisa Raitt:** En ce qui concerne le pont Champlain, les hauts fonctionnaires qui sont à mes côtés pourraient y répondre, mais il faut tenir compte du passage international de la rivière Detroit, car il est assujéti à une série d'accords qui ont été conclus avec les États-Unis. Je me tournerais du côté de mes hauts fonctionnaires pour obtenir des détails concernant le pont Champlain, parce que bien des discussions ont déjà été tenues dans le cadre des négociations visant le pont de la rivière Detroit.

[Français]

**M. Louis Lévesque (sous-ministre, ministère des Transports):** Les travaux d'infrastructure qui seront financés par Infrastructure Canada et ceux liés au nouveau pont sur le Saint-Laurent respecteront les règles d'approvisionnement en vigueur. Celles-ci donnent la possibilité aux entreprises canadiennes de soumissionner, évidemment, en tout respect de nos obligations internationales en matière de commerce international.

**M. Hoang Mai:** Autrement dit, le gouvernement n'a pas établi de politique pour exiger qu'il y ait des retombées économiques pour le Canada, alors que les États-Unis ont la Buy American Act, entre autres choses.

Je vais donner la parole à Mme Boutin-Sweet.

[Traduction]

**L'hon. Lisa Raitt:** Nous sommes d'avis que les investissements sont importants afin, notamment, de favoriser les échanges transfrontaliers. Nous nous attendons à ce que l'ensemble des Canadiens profite des retombées. Il faut aussi tenir compte du fait que nous voulons obtenir le meilleur rapport qualité-prix et veiller à ce que l'approvisionnement se fasse en toute transparence. Tous ces éléments entrent en ligne de compte.

Nous ne préconisons ni la fermeture ni l'ouverture de nos frontières. Nous croyons qu'il faut que le processus d'approvisionnement soit transparent et responsable et que nous en ayons pour notre argent. Nous sommes fermement convaincus que les

entreprises canadiennes sauront se montrer concurrentielles. C'est l'une de nos forces.

**Le président:** Monsieur Mai, votre temps de parole est écoulé.

**M. Hoang Mai:** Qu'en est-il du temps que j'ai passé à répondre au recours au Règlement?

**Le président:** Nous n'en avons pas tenu compte. Je vous permettrai une dernière observation, mais faites vite, vous n'avez que quelques secondes.

**M. Hoang Mai:** Mme Boutin-Sweet n'a besoin que de quelques secondes.

[Français]

**Mme Marjolaine Boutin-Sweet (Hochelaga, NPD):** J'avais plusieurs questions au sujet des infrastructures, mais comme elles sont d'ordre politique, la ministre ne pourra pas y répondre.

Par exemple, concernant Chantiers Canada, il y a plusieurs choses que les municipalités aimeraient savoir au sujet des PPP ou du financement fédéral qui plafonne à un tiers.

Comme les témoins présents aujourd'hui ne peuvent pas répondre à ces questions, j'aimerais présenter la motion suivante:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités invite l'honorable Denis Lebel, ministre de l'Infrastructure, à comparaître devant le Comité à propos du Budget principal des dépenses 2014-2015 à la première occasion après le dépôt de la Partie III (plans et priorités) de 2014-2015, et que cette séance soit télévisée.

[Traduction]

**Le président:** Pour votre gouverne, madame Boutin-Sweet, nous avons demandé à M. Lebel d'être présent ici aujourd'hui, mais il n'a pas pu se libérer. Il a dit qu'il pourrait... Pardon?

● (0905)

**Mme Marjolaine Boutin-Sweet:** Ce n'est pas pour aujourd'hui.

**Le président:** Je sais, mais je tenais simplement à vous en informer. Lors de nos dernières discussions, nous avons essayé de trouver une date qui lui conviendrait. D'accord?

M. McGuinty dispose maintenant de sept minutes.

**M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.):** Bonjour, madame la ministre, et madame et messieurs les hauts fonctionnaires. Merci d'être ici.

Madame la ministre, nous n'avons que sept minutes ensemble, j'aurais aimé avoir plus de temps.

Madame la ministre, j'ai toujours cru que le gouvernement a l'obligation de bien gérer les choses importantes. Vous conviendrez certainement avec moi que tout le monde peut faire de beaux discours, les fonctionnaires, le personnel des cabinets, les ministres. J'ai toujours cru que, si l'on veut connaître les priorités du gouvernement, il faut regarder où va l'argent.

Je vous poserai quelques questions très pointues, et je vous soumettrai des chiffres tirés des comptes publics de l'automne dernier. La sécurité aérienne a subi des compressions de 11 %, passant de 222 millions de dollars à 198 millions. La sécurité maritime a subi des compressions de 25 %, passant de 75 millions à 56 millions. La sécurité routière a subi des compressions de 5,5 %, passant de 23 millions à 22 millions. Je reconnais que la sécurité ferroviaire a connu une faible augmentation, passant de 32 millions à 34 millions. Il convient d'informer les Canadiens que vous dépensez plus pour la promotion de votre Plan d'action économique, soit 42 millions de dollars cette année, qu'en matière de sécurité ferroviaire, soit 34 millions de dollars.

Madame la ministre, comment expliquez-vous ces compressions en matière de sécurité?

**L'hon. Lisa Raitt:** Louis.

**M. Louis Lévesque:** Juste pour clarifier les choses quant aux mesures que nous avons prises en matière de sécurité aérienne, il convient de souligner qu'un programme lié à notre contribution à l'amélioration de la sécurité dans les aéroports a été transféré à une autre rubrique de l'architecture des activités du programme. C'est ce qui explique ce changement. Il ne s'agit donc pas vraiment d'une diminution dans ce domaine.

Je tiens à rappeler au député que, comme je l'ai déjà dit, lors de la mise en oeuvre du plan d'action pour la réduction du déficit, le ministère n'a aucunement sacré dans les postes dont le mandat est d'assurer une surveillance directe matière de sécurité aérienne, de sécurité maritime, de sécurité ferroviaire et...

**M. David McGuinty:** Les dépenses en matière de sécurité n'ont donc connu aucune compression?

Compte tenu du temps dont nous disposons, monsieur, vous comprendrez... Si j'avais 70 minutes, nous pourrions discuter bien plus longuement, mais nous n'avons que 7 minutes ensemble pour tenter de se comprendre.

**M. Louis Lévesque:** Je vous l'assure: les compressions ont été effectuées à des échelons supérieurs du ministère. Aucune activité de sécurité n'a fait l'objet de compressions.

**M. David McGuinty:** D'accord. Je vous soumettrai d'autres chiffres dans ma prochaine question.

Transports Canada a instauré un cycle triennal pour s'assurer que le système de gestion de la sécurité soit mis en oeuvre par les 31 compagnies ferroviaire de compétence fédérale, et, selon le rapport du vérificateur général, il a été estimé qu'il faut 20 vérificateurs de systèmes pour soumettre chaque compagnie de chemin de fer à une vérification tous les trois ans. Or, selon le ministère, à l'heure actuelle, il n'y a que de 10 inspecteurs qualifiés pour effectuer ces vérifications. Compte tenu de son effectif actuel, le ministère a effectué très peu de vérifications, soit seulement 26 % des vérifications que Transports Canada même estimait qu'il devrait mener.

À ce rythme, il faudra bien des années avant que le ministère ait vérifié la mise en oeuvre des systèmes de sécurité de base ainsi que des éléments clés prévus par la réglementation quant au système de gestion de la sécurité. Cette vérification prendra encore plus de temps, madame la ministre, puisque le ministère a décidé d'assurer la surveillance d'éléments essentiels de compagnies ferroviaires qui ne sont pas de compétence fédérale.

Voici ma question. Madame la ministre, combien d'inspecteurs qualifiés sont actuellement au service de Transports Canada?

**L'hon. Lisa Raitt:** Je laisserai les hauts fonctionnaires répondre, parce qu'ils sont plus au fait de ces chiffres.

Je profiterai tout de même de l'occasion, puisque je suis accompagnée de mes hauts fonctionnaires, pour souligner que, lorsque le rapport du vérificateur général a été rendu public, nous avons très bien compris qu'il fallait faire mieux. Nous en avons d'ailleurs parlé aux fonctionnaires responsables, qui ont élaboré un plan pour aller de l'avant. Mais il faut reconnaître qu'il s'agissait de bonnes recommandations, et que nous devons améliorer les choses.

En ce qui concerne le nombre d'inspecteurs, le sous-ministre vous répondra.

**M. David McGuinty:** Très rapidement, madame la ministre, combien d'inspecteurs avez-vous?

**M. Louis Lévesque:** Pour revenir à la question des vérifications, le rapport du vérificateur général était très clair: le ministère doit faire mieux.

**M. David McGuinty:** Monsieur Lévesque, je comprends que vous sentiez le besoin de clarifier les choses, mais je n'ai besoin que d'un chiffre. Combien en avez-vous?

**M. Louis Lévesque:** Nous avons 100 inspecteurs qui s'occupent directement des chemins de fer, mais cela ne comprend pas les postes de surveillance. À cet égard, nous instaurons un plan d'action clair grâce auquel nous disposerons de plus d'inspecteurs, mais, comme je l'ai mentionné, nous devons avoir à notre emploi des gens capables de vérifier les systèmes si nous voulons pleinement mettre en oeuvre les systèmes de gestion de la sécurité comme le recommande le vérificateur général.

• (0910)

**M. David McGuinty:** Vous êtes donc passé de 10 à 100 inspecteurs?

**M. Louis Lévesque:** Nous avons 100 inspecteurs de la sécurité ferroviaires. Ce que le vérificateur a dit, c'est que nous devrions avoir davantage d'inspecteurs qualifiés pour mener les vérifications.

**M. David McGuinty:** Combien en avez-vous?

**M. Louis Lévesque:** Il faudrait que je me renseigne.

**M. David McGuinty:** D'accord, ce serait parfait. Je vous en serais reconnaissant.

**M. Louis Lévesque:** Le ministère a reçu instruction de doter les postes nécessaires et de mettre en oeuvre le plan d'action élaboré après la publication du rapport du vérificateur général.

**M. David McGuinty:** Madame la ministre, le prochain chiffre que je souhaite vous soumettre concerne le désastre de 5 milliards de dollars dans l'industrie du grain au Canada. Je pense qu'il est juste d'affirmer que c'est la faute de votre gouvernement. L'abolition de la Commission canadienne du blé était censée créer davantage de débouchés selon votre premier ministre, qui a d'ailleurs souvent dit qu'il fallait que les trains reprennent du service.

Je ne sais pas si vous avez rencontré des agriculteurs au sujet de cette crise, madame la ministre, mais voici l'une des questions qui vous a été posée à la Chambre hier: il y a plus d'un an, on a prévenu le gouvernement que sa nouvelle mesure ne pourrait pas donner les résultats voulus puisqu'elle ne définissait pas clairement les services, ne prévoyait aucune façon objective de déterminer si le service était conforme aux attentes, et n'offrait pas de dommages-intérêts aux agriculteurs si les sociétés ferroviaires ne respectaient pas leurs engagements, ce qui est d'ailleurs le cas à l'heure actuelle. Des navires vides attendent au large des côtes de la Colombie-Britannique, alors même que des milliards de dollars de grains sont stockés dans les fermes canadiennes et qu'aucune solution n'est envisagée.

Vous disposez de toutes les modifications nécessaires pour régler cette crise. Elles ont déjà été rédigées. Voici la question qui vous a été posée hier: êtes-vous prête à régler cette crise en présentant à la Chambre aujourd'hui ou demain ces modifications pour obtenir son consentement unanime afin qu'on aille de l'avant avant que la Chambre n'ajourne pour deux semaines?

**L'hon. Lisa Raitt:** Avec tout le respect que je dois à mon éminent collègue et ami, les modifications qui ont été proposées ne régleraient pas le fond du problème. Nous devons nous concentrer sur le problème principal: les agriculteurs ont récolté 33 % plus de grains que les années passées, un record, et c'est une excellente nouvelle pour eux. Mais les agriculteurs sont frustrés parce que les compagnies ferroviaires n'ont pas la capacité nécessaire pour transporter le grain dans les marchés, et vous savez que je compatissais à leur frustration, ça ne fait aucun doute...

**M. David McGuinty:** Pourquoi la capacité fait-elle défaut, madame la ministre?

**Le président:** Monsieur McGuinty, votre temps est écoulé...

**L'hon. Lisa Raitt:** Vous savez quoi? Je répondrai à toutes vos questions, parce que je pense que c'est l'occasion tout indiquée pour exposer les conclusions de l'analyse que Transports Canada a menée.

Avant d'aller de l'avant et de régler le problème, il faut comprendre le problème. On semble mettre l'accent sur les modifications qui ont été apportées à la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises l'année dernière, mais c'est un autre dossier, et cela n'a rien à voir avec le problème que nous connaissons à l'heure actuelle.

Les compagnies ferroviaires prévoient dans leur plan d'entreprise la capacité de transport qu'elles devraient fournir chaque année en se fondant sur la moyenne quinquennale. Malheureusement, et heureusement, parce qu'il y a deux côtés à la médaille, les agriculteurs ont connu une excellente récolte et ils ont été extrêmement efficaces lors de la moisson. Nous nous attendons bien entendu à ce que les compagnies ferroviaires aient une marge de manoeuvre.

Le problème a été exacerbé par la température que le Canada a connue cette année. Lorsqu'il fait moins 25° ou en deçà, les trains doivent être raccourcis, et il faut également tenir compte de la santé et de la sécurité des opérateurs.

La récolte a donc été exceptionnelle, 33 % plus élevée que dans les années passées, ce qui équivaut, si vous examinez la question, à 20 millions de tonnes de plus que d'habitude. Chaque compagnie ferroviaire devrait donc transporter 10 millions de tonnes de grains, puisque chacune d'entre elles achemine à bon port environ la moitié du grain au Canada. Par exemple, c'est davantage que toute la production annuelle de l'industrie de la potasse, et ce, d'un seul coup.

Quant aux mesures que nous avons prises, nous avons rencontré les chefs de la direction du CN et du CP samedi et nous avons examiné ce qu'ils pourraient faire et combien de wagons ils peuvent faire circuler. Ils comprennent l'urgence de la situation. J'ai bien entendu rencontré des représentants de la Fédération canadienne de l'agriculture ainsi que de sociétés céréalières.

La Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises a été adoptée l'année dernière pour faire en sorte que les expéditeurs et les compagnies ferroviaires communiquent afin d'assurer la bonne marche du système. Or, ni les sociétés céréalières ni les compagnies ferroviaires n'y ont eu recours jusqu'à présent, et c'est un problème. Nous aimerions qu'elles l'utilisent. Plus important encore, nous souhaitons que les compagnies ferroviaires accélèrent immédiatement le transport du grain dans les Prairies, et elles ont dit qu'elles le feraient.

• (0915)

**Le président:** Merci.

Monsieur Komarnicki, vous disposez de sept minutes.

**M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC):** Merci d'être venue, madame la ministre, accompagnée de vos fonctionnaires. Il est beaucoup question des transports ces derniers temps.

Je viens des Prairies, de la Saskatchewan, plus précisément du sud-est de la province. Il y a le champ de pétrole Bakken dans la région, qui a intensifié le transport de pétrole par rail. Il y a également de la potasse dans ma circonscription; de longues files de wagons sont consacrées à sa livraison. Comme vous et M. McGuinty l'avez mentionné, la récolte a été exceptionnelle cette année.

L'économie de la Saskatchewan croît de façon exponentielle; elle a crû de 70 % depuis 2007. L'année dernière, la province a produit 177 millions de barils de pétrole, un record. Et n'oublions pas la récolte de céréales et d'oléagineux, qui s'élevait à 38,4 millions de tonnes.

Les agriculteurs et les exploitants de silos ont communiqué avec nous. Ils sont frustrés de ne pas pouvoir obtenir suffisamment de wagons. Ils sont incapables de livrer leurs produits à temps au port, et les bateaux restent amarrés, sans parler du fait que les marchés des produits de base attendent eux aussi avec impatience l'arrivée des produits.

Les agriculteurs se soucient du fait qu'ils ne peuvent pas livrer leur récolte, et leurs bénéficiaires commencent à prendre un coup. Ils ont des problèmes de liquidité. Ils savent bien que c'est l'hiver, mais en Saskatchewan, il fait très froid l'hiver. Ils cherchent des solutions à court terme, parce qu'ils ont avant tout besoin de vendre la dernière récolte. Ils s'intéressent également à des solutions à long terme, parce qu'ils savent bien que le problème va persister. Même s'ils finissent par vendre cette dernière récolte abondante, ils savent que la demande ne cesse d'augmenter de façon exponentielle dans les Prairies. Ils aimeraient savoir si on a la capacité de répondre à cette demande croissante et ce que le ministère des Transports a l'intention de faire.

J'ai deux questions pour vous. Premièrement, étant donné les retards dans le transport du grain, que fait-on dans l'immédiat, et que pourrait-on faire d'autre? Deuxièmement, y a-t-il quelque chose qu'on peut faire à plus long terme? Vous avez mentionné dans vos observations préliminaires qu'il est nécessaire que le réseau ferroviaire continue de répondre aux besoins en matière de transports à mesure que notre économie se développe.

Allez-y, madame la ministre. Il y a beaucoup à dire.

**L'hon. Lisa Raitt:** Merci de vos questions.

Elles démontrent à quel point tout le monde se soucie de ce qui se passe actuellement. Comme je l'ai déjà dit, il n'est pas facile d'entendre parler des agriculteurs qui ont des problèmes de liquidité. C'est particulièrement difficile parce qu'ils se débrouillaient si bien avant. Ils ont une merveilleuse récolte abondante à nous offrir, comme vous l'avez fait remarquer, mais la frustration règne car ils ne peuvent l'expédier dans l'immédiat.

Je vais me concentrer sur le court terme et ensuite sur le long terme. La situation est grave, parce qu'il va falloir reporter une partie de la récolte à l'année suivante. Les lois de la physique font qu'on ne peut expédier plus qu'un certain montant de grain dans une période donnée avec l'infrastructure ferroviaire que l'on a. Ils comprennent cela. Ils comprennent le problème.

Le ministre Ritz est en communication avec les responsables depuis des semaines. De mon côté, j'ai rencontré des représentants des voies ferrées. Ce qu'il faut, c'est qu'ils nous disent la quantité maximale de grain qu'ils peuvent bouger, et qu'ils le bougent. C'est la seule façon, à court terme, d'acheminer le grain; il faut travailler avec les exploitants de silos, les terminaux et les administrations portuaires pour s'assurer que le grain est acheminé sans heurts et pour éviter qu'on se retrouve avec 200 wagons dans les voies d'évitement en attendant qu'un autre train passe parce qu'il a la priorité.

Il faut que la chaîne fonctionne à capacité. Il faut que tous ses éléments travaillent dans le même sens. Voilà ce qu'il faut faire lorsqu'on travaille avec ces deux entités, les sociétés céréalières et les sociétés ferroviaires.

Si vous me le permettez, j'aimerais dire qu'à long terme, on a appris qu'il y a un goulot d'étranglement dans notre chaîne d'approvisionnement qui a fait qu'on n'a pas su composer avec deux choses: l'augmentation de la demande, et des conditions météorologiques totalement inouïes.

Entre autres choses, la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises a mené à la création de la table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des marchandises, chargée de discuter de ces questions, et d'un autre groupe au ministère de l'Agriculture chargé de la question du grain. Ces groupes doivent travailler ensemble et produire des résultats. Les tensions entre les sociétés ferroviaires et les sociétés céréalières perdurent depuis cent ans parce que tout le monde veut que son produit soit expédié le plus rapidement possible, et le rôle du gouvernement dans tout ça est d'établir de bonnes politiques publiques pour veiller au bon fonctionnement du système et faire en sorte que les producteurs puissent expédier leur grain et leurs autres produits aux marchés. Nous sommes en train d'établir une table ronde, que nous annoncerons bientôt, aux termes de la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises. Nous travaillons également avec les sociétés.

Comme le ministre Ritz l'a fait remarquer à la Chambre hier, en envisage présentement toutes les possibilités, parce que la situation a des répercussions réelles sur les agriculteurs de l'Ouest, ce qui suscite de nombreuses inquiétudes. Nous ferons une annonce dès que nous nous serons entendus sur une solution, mais nous n'en sommes pas encore là.

• (0920)

**M. Ed Komarnicki:** Merci. Lorsqu'on examine les grandes tendances... Un de mes électeurs m'a envoyé une lettre attirant mon attention sur le fait que, outre le caractère exceptionnel de la présente récolte, il semble que, pour diverses raisons, la production de son exploitation augmente progressivement. La production de pétrole en Saskatchewan augmente elle aussi; on a déjà du mal à assumer la production des champs Bakken, et de potasse aussi. La production globale semble grimper. Ce que tout le monde veut savoir, c'est s'il y a un problème de capacité à résoudre. Y a-t-il quelqu'un qui s'intéresse à ça? Nous n'avons pas beaucoup d'options étant donné qu'il y a seulement deux sociétés ferroviaires, et les accords commerciaux qui se multiplient ces derniers temps sont censés nous permettre d'exporter nos produits à l'étranger. Nous sommes en quelques sortes un pays enclavé, surtout dans les Prairies; on peut seulement expédier nos produits par rail, et il y a seulement deux sociétés ferroviaires.

Y a-t-il quelqu'un qui s'intéresse à la question de la capacité à long terme? Quand je dis long terme, je parle dans les cinq à dix

prochaines années. Avons-nous les moyens de croître avec la demande? Il me semble qu'il va falloir prendre des mesures considérables pour nous permettre de passer à l'étape suivante et pour nous adapter à l'évolution du marché au XXI<sup>e</sup> siècle.

**L'hon. Lisa Raitt:** Comme je l'ai dit dans mon introduction, c'est une excellente question. Notre rôle, au ministère des Transports, est de nous assurer de pouvoir appuyer et renforcer le plan gouvernemental de développement responsable des ressources, compte tenu des éléments actuels de notre chaîne logistique. Nous voulons que notre chaîne logistique puisse croître de manière à ne pas limiter la prospérité que nous voulons encourager au Canada. C'est ce que nous faisons au quotidien au gouvernement: nous stimulons l'emploi et la croissance et l'emploi à long terme grâce aux ressources et à l'agriculture, et nous ne pouvons permettre à une étape de la chaîne d'approvisionnement de nous empêcher d'atteindre nos objectifs.

Le sous-ministre à des chiffres à vous donner.

**M. Louis Lévesque:** Pour mettre les choses en contexte, j'aimerais revenir sur ce qu'a dit la ministre au début. La récolte moyenne totale dans les Prairies ces cinq dernières années était d'environ 50 à 55 millions de tonnes. La récolte l'année dernière était de 76 millions de tonnes. Normalement, quoique ça varie d'année en année, de 30 à 35 millions de tonnes sont destinées à l'exportation. Il va sans dire qu'on ne pourra pas consommer le reste de la récolte en Amérique du Nord. C'est le but des exportations.

Le volume a augmenté d'environ 20 millions de tonnes comparativement à ce qu'on produisait normalement, soit de 30 à 40 millions de tonnes; c'est une augmentation massive. Il est très clair qu'il va falloir augmenter la capacité du système. Les sociétés ferroviaires ont annoncé d'importants investissements pour accroître leur capacité au fil du temps, mais il reste à voir combien les choses pourront bouger rapidement, car le simple fait est qu'on a produit 20 millions de tonnes de plus que notre production habituelle. C'est un problème grave.

**Le président:** Merci.

Madame la ministre, je pose rarement des questions en ma qualité de président, mais j'aimerais approfondir la discussion sur la capacité. À vous de nous dire si vous voulez répondre.

Je sais que ni vous ni le ministre Ritz ne peut dire aux agriculteurs et aux expéditeurs où envoyer leurs produits, mais certaines personnes bien informées m'ont dit à quelques reprises maintenant que les ports de Thunder Bay et des Grands Lacs ne sont pas exploités à leur maximum. Le Manitoba et même l'est de la Saskatchewan sont suffisamment proches de Thunder Bay et des Grands Lacs pour envisager d'acheminer la production à travers ces ports-là.

Je ne sais pas si vous allez vouloir vous prononcer là-dessus, mais pensez-vous que c'est une option à envisager?

• (0925)

**L'hon. Lisa Raitt:** Il ne fait aucun doute qu'il faut exploiter toutes nos ressources au maximum pour pouvoir acheminer le grain. Mais vous avez raison; il est important de reconnaître qu'il revient aux agriculteurs de décider sur quels marchés vendre leurs produits.

Nous exploitons actuellement certains corridors. Il semble que les gens estiment que le corridor qui débouche sur la côte ouest — et tous les terminaux qui y ont été construits, comme le terminal de Prince Rupert ou le port du Grand Vancouver — est le moyen le plus rapide et le plus efficace d'expédier leurs produits.

Mais il y a d'autres options. Il y a Churchill, que l'on utilise parfois. On peut également passer par les États-Unis. On peut se rendre directement sur la côte est, à Halifax et dans le coin. Il y a également Thunder Bay. On se fie sur le transport maritime pour sortir le produit du système. Idéalement, toutes ces options sont disponibles. Ainsi, nous pouvons acheminer le plus de grain possible le plus rapidement possible.

Il y a une chose dont on n'a pas encore parlé, et c'est la façon dont fonctionnent les marchés cette année. Ce qui apparaît évident, c'est que c'est une chose de planifier en fonction d'une récolte normale, et une toute autre chose quand on se retrouve avec une récolte qui dépasse la norme d'un certain pourcentage et qu'on se retrouve à combler toutes sortes de commandes en même temps. En temps normal, il y a environ 4 200 wagons par voie qui se rendent jusqu'à la côte ouest. Lorsqu'on reçoit une demande pour 7 200 wagons, on comprend vite les limites du système.

Mais je vais vous dire une chose. Je ne suis pas ici pour faire des excuses pour les sociétés ferroviaires. Notre rôle, au ministère des Transports, est de faire en sorte qu'on comprenne la chaîne et qu'on en fasse le plus possible pour veiller au maintien de l'équilibre dans cette relation. Le gouvernement souhaite la prospérité économique pour tous et il veut que tout le monde puisse vendre ses produits. Nous continuerons de nous employer à atteindre cet objectif.

Je suis heureuse que vous ayez mentionné Thunder Bay, monsieur le Président, parce que c'est une solution viable.

Les Grands Lacs sont recouverts de glace à l'heure actuelle; c'est un corridor qui dépend du climat. Le Canada est un merveilleux pays, mais il faut effectivement profiter de toutes les possibilités, ne serait-ce que pour continuer d'exceller dans le monde. Nous nous classons au huitième rang mondial au chapitre du blé, et j'aimerais qu'on accomplisse davantage.

**Le président:** Merci.

Monsieur Watson, vous avez sept minutes s'il-vous-plaît.

**M. Jeff Watson:** Merci monsieur le président d'avoir mentionné l'autoroute H<sub>2</sub>O, qui traverse la région des Grands Lacs. Nous avons battu des records de glace sur les Grands Lacs cette année. Les demandes pour les services de déglacage ont augmenté de près de 25 % dans les Grands Lacs.

Monsieur le président, j'ai quelques courtes observations à faire, et je partagerai mon temps de parole avec Mme Young.

Avant tout, pour revenir à la question de M. Mai et la participation canadienne au projet dont nous sommes responsables, notamment le passage international de la rivière Detroit, nous sommes exemptés de l'application des dispositions d'achat aux États-Unis de manière à permettre l'utilisation d'acier américain et canadien dans ce projet très important auquel participent nos deux pays.

Je ne suis pas souvent d'accord avec M. McGuinty, mais c'est vrai qu'il est très important de suivre l'argent. D'ailleurs, je pense qu'un comité provincial ainsi que le vérificateur général de l'Ontario suivent la trace de l'argent suite à l'annulation du projet de construction de deux centrales au gaz, mais je m'éloigne du sujet.

Monsieur Lévesque, à entendre M. McGuinty, on croirait que le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires — qui est d'une importance capitale pour les petits aéroports car il leur permettra de respecter une norme de sécurité élevée conformément au règlement — a été entièrement éliminé.

Ce n'est pas vraiment le cas, cependant, n'est-ce pas Monsieur Lévesque?

**M. Louis Lévesque:** Non.

**M. Jeff Watson:** Non. En fait, il est comptabilisé sous la rubrique infrastructure de transport et non la rubrique sécurité aérienne. Est-ce exact?

**M. Louis Lévesque:** Exact.

Je peux demander à Helena de répondre à cette question.

**M. Jeff Watson:** J'ai la réponse à cette question, et la réponse est « oui ».

C'est important, car les fonds du programme servent à financer des projets d'amélioration de l'infrastructure, y compris les pistes, les voies de circulation, l'éclairage et l'équipement de lutte contre les incendies d'aéronef. La liste est très longue. En fait, ce programme maintient l'intégrité de la sécurité aérienne.

Je sais que cela ne cadre pas avec les discours de l'opposition au sujet des compressions, mais, en fait, dans le Budget des dépenses, les dépenses globales du ministère ont augmenté de 9,5 %, presque 10 %. Est-ce exact?

**M. Louis Lévesque:** [Note de la rédaction: inaudible]...exact.

**M. Jeff Watson:** C'est exact. D'accord.

Monsieur le président, je n'ai plus de questions. Je cède la parole à Mme Young.

**Le président:** Madame Young, vous avez la parole.

**Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC):** Merci beaucoup, madame la ministre, d'être présente aujourd'hui et merci aux représentants du ministère.

Je viens de la Colombie-Britannique et j'aimerais parler d'enjeux qui nous importent sur la côte Ouest, notamment le Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. Je vais également poser d'autres questions. Je veux simplement vous prévenir, si jamais nous manquons de temps et si vous voulez vous préparer. Ma deuxième question concerne l'activité de programme « Eau propre - Transport » et la troisième concerne la taxe sur l'essence.

Beaucoup de gens dans ma circonscription me posent des questions au sujet du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. Par exemple, ils me demandent de quoi il s'agit et comment je peux leur garantir que ce système de sécurité pour les navires-citernes est bel et bien un système de classe mondiale et que ce ne sont pas simplement des paroles en l'air. J'aimerais donner à la ministre et au personnel du ministère l'occasion de répondre à ces questions.

Pourquoi ce programme est-il nécessaire? Pourquoi savons-nous que le Canada a besoin de ce programme? Quelles modifications apporte-t-on pour assurer aux Britanno-Colombiens et aux autres Canadiens que ce système de sécurité pour les navires-citernes est un système de classe mondiale?

• (0930)

**L'hon. Lisa Raitt:** D'accord, merci de me donner l'occasion de répondre.

Le gouvernement a pris cette question au sérieux. Ce sont les ministres Lebel et Oliver qui ont fait l'annonce de ce système l'année dernière. Nous reconnaissons que le trafic maritime augmentera sur la côte Ouest, voilà pourquoi nous l'avons mis sur pied.

En réalité, il y a du trafic maritime le long de toutes nos côtes et il est important de mettre en place les règles, la réglementation et les systèmes capables de nous protéger en cas d'incident. La première étape, c'est la prévention. À cette étape, on inspecte les navires étrangers qui pénètrent dans les eaux canadiennes pour s'assurer qu'ils sont en bon état de navigabilité, qu'ils n'auront pas d'accident et qu'ils ne causeront pas de déversement. Nous veillons également à ce qu'ils comprennent où se trouvent nos bouées et nos voies navigables, que la Garde côtière possède une cartographie et qu'ils s'y retrouvent.

La deuxième étape, c'est le Programme national de surveillance aérienne, le PNSA. C'est ce dernier qui nous permet de voir rapidement s'il y a une fuite, si le navire cause un déversement ou s'il n'est pas en bon état de navigabilité. Il est vraiment important d'être immédiatement informé de tout incident, afin de pouvoir intervenir rapidement. Je pense que le risque d'incident inquiète beaucoup de Britanno-Colombiens, car la côte est magnifique et ils ne veulent pas qu'elle soit souillée. Nous savons que la capacité d'intervenir rapidement et de contenir un déversement fera de nous un pays de classe mondiale.

D'autres mesures, qui ne relèvent pas forcément de Transports Canada, doivent être prises dans le cadre de l'initiative de sécurité, comme faire des recherches sur les produits pétroliers non conventionnels pour comprendre comment ils se comportent dans l'eau afin que nous puissions prendre les mesures appropriées pour les contenir en cas de déversement.

Avec l'augmentation du trafic maritime le long de la côte de la Colombie-Britannique, il est important de montrer aux Canadiens que notre système est bon, même s'il est possible de l'améliorer. Le comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes l'a étudié pour nous. Il nous a fait des recommandations et nous y donnons suite.

**Mme Wai Young:** Notre comité a récemment adopté la Loi visant la protection des mers et ciel canadiens, sans amendements. Je crois savoir que la loi prévoit une augmentation du nombre d'inspecteurs. Est-ce exact? Pouvez-vous répondre à cette question et expliquer pourquoi on augmente leur nombre?

**L'hon. Lisa Raitt:** Nous avons renforcé le Programme national de surveillance aérienne, le PNSA. Comme je l'ai mentionné, je suis très heureuse que le comité ait adopté le projet de loi C-3, car il double les fonds alloués à ce programme. En conséquence, on augmente le temps passé dans les airs et on consacre plus de temps à...

Je peux vous dire que, tout récemment, ils ont repéré un voilier en détresse et ont sauvé des gens qui n'avaient plus d'eau et de nourriture. Ils ont appelé la Garde côtière pour l'informer qu'ils les avaient repérés.

Il est très important d'avoir des yeux dans le ciel, non seulement pour détecter les déversements et les fuites, mais également pour assurer la sécurité en général.

**Mme Wai Young:** En ce qui concerne l'activité de programme « Eau propre - Transport », je crois savoir que le financement pour ce programme augmente de 686 %. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi?

**L'hon. Lisa Raitt:** Oui, bien sûr.

**Mme Helena Borges (sous-ministre déléguée, ministère des Transports):** En fait, ce montant est alloué au financement du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. Nous y allouons près de 60 millions de dollars de plus. De ce montant, quelque 15 millions de dollars sont affectés aux ressources opérationnelles, comme le Programme national de surveillance

aérienne et l'augmentation du nombre d'inspections que vous avez mentionnée. De plus, nous devons investir du capital pour équiper nos aéronefs, afin qu'ils puissent faire ce genre de surveillance.

Le ministère a obtenu ces fonds supplémentaires en raison du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes.

**Mme Wai Young:** Pouvez-vous garantir aux Canadiens que ces changements et ces fonds supplémentaires feront de notre système un système de classe mondiale?

**L'hon. Lisa Raitt:** Absolument, l'intention est d'avoir un système de classe mondiale. Nous tenons compte des recommandations que le comité directeur a formulées et nous en discutons avec l'industrie. Nous continuerons à renforcer notre système; c'est l'objectif.

• (0935)

**Mme Wai Young:** Merci.

**Le président:** Merci. Votre temps de parole est écoulé.

Monsieur Sullivan, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD):** Merci, madame la ministre, de votre présence.

Dans le Budget des dépenses, il est très difficile de comprendre le budget alloué à VIA Rail, car, du moins l'année dernière, la plupart des fonds figuraient dans le Budget supplémentaire des dépenses et non dans le Budget principal des dépenses. Dans l'actuel Budget principal des dépenses, il y a 4 millions de dollars de moins que dans celui de l'année dernière.

J'aimerais parler des dépenses en capital que le gouvernement fédéral a faites entre 2007 et 2009 et qu'il a prolongées, dans une moindre mesure, jusqu'à cette année. Le montant des dépenses en capital au cours des six dernières années s'élève à 501 millions de dollars. La totalité de ce montant a été investie en Ontario.

Madame la ministre, les collectivités entre Miramichi et Bathurst risquent de perdre leur service de trains voyageurs, parce que le CN abandonne la ligne et que le gouvernement fédéral ne dispose apparemment pas de 10 millions de dollars pour aider le Nouveau-Brunswick. Pourquoi le gouvernement fédéral accepte-t-il d'aider l'Ontario, mais pas le Nouveau-Brunswick?

**L'hon. Lisa Raitt:** Nous sommes très fiers de notre investissement des dernières années dans VIA Rail. Les montants versés sont en réalité de l'ordre du milliard de dollars. Je ne ferais pas de comparaison avec le Nouveau-Brunswick. VIA Rail a présenté son plan d'activités. Elle a indiqué les secteurs où il lui fallait améliorer ses immobilisations, et c'est ce que nous avons financé. Nous avons suivi leur plan d'activités et c'est ce qu'elle nous a présenté.

Je vais dire, à propos du Nouveau-Brunswick, la même chose que je dis à la Chambre. Le CN est sur le point d'abandonner cette section de la ligne. Le dossier est en traitement à l'OTC, et il a demandé au gouvernement fédéral s'il voulait l'acheter, ce à quoi nous avons répondu non.

Il faut souligner qu'il ne s'agit pas de mettre fin au service de VIA Rail, car une autre ligne passe par le Nouveau-Brunswick, mais je comprends très bien qu'on se préoccupe de la perte du service dans le secteur Miramichi-Campbellton. Nous travaillons à cela avec VIA Rail. Nous comprenons les préoccupations des gens du Nouveau-Brunswick à ce sujet.

En fin de compte, VIA Rail est en mesure de prendre les décisions qu'il faut pour s'assurer de fonctionner aussi efficacement que possible, compte tenu de son réseau de transport des passagers. Cela ne signifie cependant pas que nous ne pouvons pas continuer de discuter de la question, au fil du processus de traitement du dossier du CN à l'OTC. Comme je l'ai indiqué à mes collègues du Nouveau-Brunswick, nous allons continuer d'en parler et de chercher à comprendre les préoccupations, mais VIA Rail ne mettra pas fin au service au Nouveau-Brunswick, car il y a une autre ligne.

**M. Mike Sullivan:** Sauf que l'autre ligne passe par Plaster Rock, où personne ne vit. C'est là le problème. Entre Miramichi et Bathurst, plein de gens ont besoin du train.

J'aimerais maintenant passer à autre chose, soit la question de la sécurité du transport ferroviaire et des wagons-citernes DOT-111 qui, déjà en 1991, était considérés comme n'étant pas sûrs pour le transport de matières dangereuses. Vous et vos fonctionnaires avez remarqué que le recours à ces wagons pour le transport de matières dangereuses au Canada a augmenté 600 fois depuis ce temps, le brut étant considéré comme une matière dangereuse. En ce moment, Transports Canada ne considère pas le brut comme étant une matière dangereuse. C'est du moins ce qu'ils nous ont dit en comité au mois de novembre — que les DOT-111 sont sûrs pour le transport du brut, mais qu'ils se penchent là-dessus.

Il y a deux choses. Il semble que Transports Canada n'a toujours pas réalisé d'analyse du risque qui vient avec cette multiplication par 600 du transport d'une matière qui est dangereuse, comme nous l'avons découvert à Lac-Mégantic. De plus, vous dites que nous devrions suivre le même genre de règlements que ceux des États-Unis. À ma connaissance, les États-Unis sont loin devant nous pour certains aspects de la question. Ils ont ordonné que les trains roulent lentement dans les villes. Pas nous. Que fait le ministère pour que notre système soit aussi sûr qu'aux États-Unis?

**L'hon. Lisa Raitt:** Je suis très fière de notre système, et nous soutenons très bien la comparaison avec les États-Unis.

Ce dont vous parlez, c'est d'une directive récente donnée aux États-Unis concernant l'exploitation des trains et ce qu'il faut faire. Nous avons déjà ces normes au Canada. La vitesse est déjà réduite pour certaines matières. Le problème avec la modification des tracés — une solution que les États-Unis envisagent —, c'est que nous n'avons tout simplement pas la même infrastructure qu'eux, ou le même nombre d'options qu'eux pour ce qui est du réseau ferroviaire.

Permettez-moi d'ajouter à cela que nous avons travaillé très fort avec la Fédération canadienne des municipalités pour répondre à leurs préoccupations au sujet du passage de matières dangereuses dans les collectivités. Nous avons donné un ordre pour que les municipalités reçoivent l'information disponible et pour que la communication entre les compagnies de chemin de fer et les collectivités leur permette de discuter du transport des matières dangereuses dans leurs secteurs.

Pour votre gouverne, comme je l'ai dit tout à l'heure, les wagons DOT-111 seront retirés graduellement. Il reste à déterminer le délai. Nous avons déjà pris une mesure que les États-Unis n'ont pas encore prise, et c'est de publier dans la *Gazette* le nouveau règlement que nous souhaitons adopter pour garantir l'application de normes plus sévères de construction des nouveaux wagons-citernes. Cela n'existe pas aux États-Unis, où il y a plutôt une vague entente avec l'industrie au sujet de la façon de construire les wagons-citernes. Nous intégrons cela dans un règlement pour que les normes soient fermes.

Comme je l'ai dit, le Bureau de la sécurité des transports du Canada nous a fait trois recommandations, en janvier. Je suis conscient du temps que j'ai pour faire rapport au Bureau de la sécurité des transports. Nous allons travailler avec les comités consultatifs mis sur pied pour discuter du transport, du confinement et de la classification des matières dangereuses, et bien sûr des mesures d'intervention et des PRAE. Quand nous aurons cela, nous pourrons adopter une politique et prendre des décisions.

• (0940)

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Toet, vous avez les cinq dernières minutes.

**M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je tiens à signaler que des questions ont été posées à propos du froid. Bien des gens ont demandé pourquoi le froid aurait un effet sur les trains, cette année. Je peux vous dire qu'au Manitoba, d'où je viens, le mercure n'était jamais tombé aussi bas en 100 ans, pour un mois de décembre. Une fois seulement en 100 ans, il a fait plus froid que cette année, en décembre et janvier. L'hiver a été extrêmement froid. Ça n'excuse personne, mais c'est la réalité. Certaines personnes ont dit que cet hiver n'avait pas été extraordinairement froid, et c'est faux. Je tiens à le souligner.

Quiconque vit dans les Prairies, que ce soit en milieu rural ou urbain, comprend l'importance de l'agriculture et sait à quel point il est crucial pour notre économie de résoudre ce problème aussi rapidement que possible et de penser à long terme. Je suis content d'entendre qu'on se penche sur des solutions à court terme et à long terme, de sorte que cette situation ne se présente pas de nouveau. C'est vraiment très important pour les régions des Prairies.

J'aimerais aussi parler des DOT-111. Vous avez parlé des améliorations à apporter et des normes qui s'appliqueront aux nouveaux DOT-111. Nous avons parlé de l'échéancier. Je suis content de vous avoir entendu dire que 10 ans, c'est trop long. Je suis content de ces mesures très énergiques. Je crois aussi qu'il est important de bien comprendre ce que seront les nouvelles normes. J'aimerais que vous nous parliez des nouvelles normes qui s'appliqueront aux DOT-111.

**L'hon. Lisa Raitt:** C'est une excellente question, car il y a d'autres discussions qui portent là-dessus.

Nous avons publié dans la *Gazette* les normes qui devraient s'y appliquer. C'est à cela que l'industrie se conforme depuis 2011. De nombreux DOT-111 améliorés sont déjà sur les rails ou sur le point d'être achetés. Nous voulions nous assurer d'inscrire les nouvelles normes dans un règlement, et c'est ce que nous faisons.

Il y a une autre discussion en ce moment, aux États-Unis. Outre la question du nouveau règlement, elle porte sur l'aspect d'un nouveau wagon-citerne DOT-111. C'est en discussion en ce moment aux États-Unis. Nous suivons cela. Nous en faisons partie, et les compagnies de chemin de fer du Canada en font partie aussi. Tout le monde veut que les matières dangereuses, le brut ou autre soient transportés de la façon la plus sûre possible. L'ensemble de l'industrie peut faire cela.

Il y a deux semaines, Irving Oil a décidé de ne pas accepter les wagons qui ne sont pas conformes aux nouvelles normes que nous venons d'inclure dans le règlement. C'est une décision d'affaires. Je les en félicite, parce qu'ils font quelque chose sans y être forcés.

Je m'attends que d'autres industries, entreprises et expéditeurs se penchent sur les wagons DOT-111 et sur les recommandations faites au fil des années, et qu'ils arrivent à la même conclusion, tandis que nous poursuivons nos efforts de notre côté en vue de l'adoption le plus rapidement possible d'un règlement ou d'une politique, compte tenu des conditions qui s'appliquent aux États-Unis. Des discussions ont cours en ce moment. Des deux côtés de la frontière et à Transports Canada, on se penche sur cette très importante question. Il est important que nous fassions la bonne chose, que nous travaillions ensemble et que nous le fassions sans répercussions négatives sur notre chaîne d'approvisionnement et sur notre prospérité.

● (0945)

**M. Lawrence Toet:** Toujours au sujet de la sécurité du transport ferroviaire, d'après ce que je comprends, vous avez demandé à votre conseil consultatif de vous faire des recommandations. Je me demande si vous pouvez faire le point sur ces recommandations.

**L'hon. Lisa Raitt:** Tous les groupes axés sur l'industrie ont répondu dans le délai. Ils nous ont fourni de bons rapports que nous avons publiés sur notre site Web dans les deux langues officielles.

Les fonctionnaires les parcourent en ce moment et préparent à notre intention des recommandations et des conseils sur la façon de procéder. Comme je l'ai dit précédemment, je sais que nous avons une échéance à respecter concernant la réponse au Bureau de la sécurité des transports. Nous travaillons maintenant à la façon de réagir et à ce qu'il faudra faire concernant les questions que nous étudions.

**M. Lawrence Toet:** J'ai une dernière question à poser. Elle porte en fait sur les passages à niveau. Il y en a beaucoup, en particulier à Winnipeg. Je crois comprendre qu'on travaille à cela depuis la collision tragique entre un autobus d'OC Transpo et un train VIA Rail, et qu'on scrute les mesures de sécurité aux passages à niveau. Je me demande si vous pouvez nous en dire davantage à ce sujet, car c'est vraiment très important dans ma région du Manitoba.

**L'hon. Lisa Raitt:** Les municipalités et les propriétaires de compagnies de chemin de fer discutent depuis 20 ans des passages à niveau qui sont acceptables, car fondamentalement, on veut que tout endroit où des personnes et des trains se croisent soit aussi sûr que possible.

L'une des choses que nous avons, au ministère, c'est un programme qui sert à aider à la fermeture de certains de ces passages à niveau. Je suis fière de ce financement et des subventions que nous versons en ce sens.

Surtout, nous avons obtenu une entente et nous sommes allés de l'avant avec la publication d'un nouveau règlement sur les passages à niveau. Il est essentiel de veiller à ce que les municipalités et les compagnies de chemin de fer travaillent ensemble. Il n'est pas question que de la sécurité, mais aussi de la synchronisation et de la signalisation. Cela comporte beaucoup d'éléments, et c'est un bon coup que nous avons réussi en faisant publier cela dans la *Gazette du Canada*. Je suis impatiente d'en arriver à la fin de la période des commentaires pour que nous puissions passer au processus et à la mise en oeuvre.

**Le président:** Merci beaucoup.

Il ne nous reste plus de temps. Madame la ministre, je sais que vous avez une réunion du Cabinet, mais je vais vous donner l'occasion de tirer la conclusion.

**L'hon. Lisa Raitt:** Monsieur le président, je m'en remets à vous. Comme vous le savez, j'avais recommandé au comité de poursuivre l'étude du transport des matières dangereuses. J'espère que le comité va considérer cette étude comme étant urgente et se mettre à accueillir les commentaires et les représentations sur cette question.

Nous devons absolument continuer de concentrer notre attention là-dessus, car il n'y a pas que ce que le gouvernement peut faire, mais aussi ce que vous pouvez faire pour assurer la sécurité de nos collectivités et de nos citoyens. C'est un travail très important et je vous sais gré de vous y mettre.

**Le président:** Merci. Je peux vous dire, madame la ministre, que nous allons commencer à entendre des témoins sur la question dès la première séance qui suivra le congé.

Merci encore, madame la ministre, monsieur Lévesque et madame Borges. Merci d'être venus.

Nous allons poursuivre à huis clos pour nous occuper des affaires du comité. Je vais donc demander à tout le monde, sauf le personnel, de quitter la pièce le plus rapidement possible. Merci.

Nous allons nous arrêter quelques minutes.

[La séance se poursuit à huis clos.]





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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

---

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