



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 004

Le jeudi 10 février 2022

Président : M. Peter Schiefke



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

Le jeudi 10 février 2022

• (1545)

[Français]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la quatrième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le jeudi 25 novembre 2021. Les membres du Comité peuvent participer en personne ou par l'application Zoom.

Je profite de l'occasion pour rappeler à tous les participants et observateurs à cette réunion qu'il n'est pas permis de faire des captures d'écran ni de prendre des photos de votre écran.

[Traduction]

Compte tenu de la pandémie et des recommandations des autorités de la santé publique ainsi que de la directive adoptée par le Bureau de régie interne le 28 janvier 2022, pour rester en bonne santé et en sécurité, il est recommandé à tous ceux qui participent à la réunion en personne de suivre les conseils suivants:

Toute personne présentant des symptômes doit participer par Zoom et s'abstenir d'assister à la séance en personne. Chacun doit maintenir une distance physique de deux mètres, qu'il soit assis ou debout, et porter un masque non médical lorsqu'il circule dans la salle. Il est recommandé, dans les termes les plus forts possible, que les membres portent leur masque en tout temps, y compris lorsqu'ils sont assis. Des masques non médicaux, qui offrent une meilleure clarté que les masques en tissu, sont disponibles dans la salle. Toutes les personnes présentes doivent maintenir une bonne hygiène des mains en utilisant le désinfectant qui se trouve à l'entrée de la salle. Les salles de comité sont nettoyées avant et après chaque séance. Dans le même ordre d'idées, tous sont invités à nettoyer les surfaces comme le bureau, la chaise et le microphone avec les lingettes désinfectantes fournies avant de partir ou lorsqu'ils prennent place.

En tant que président, je vais faire respecter ces mesures pendant toute la durée de la séance, et je remercie à l'avance les députés de leur collaboration.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le lundi 31 janvier 2022, le Comité se réunit pour étudier la sécurité ferroviaire.

Nous accueillons deux groupes de témoins.

Les témoins du premier groupe proviennent du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Nous accueillons Kathleen Fox, présidente, ainsi qu'André Lapointe, administrateur en chef des opérations.

Le deuxième groupe comprend Gian-Carlo Carra, conseiller municipal de Calgary, Chris J. Apps, directeur du Service des terres et des ressources de Kitselas, de la Première Nation Kitselas, et Lyndon Isaak, président de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada.

Je le répète, le Comité poursuit son étude de la sécurité ferroviaire et des répercussions des activités ferroviaires sur les collectivités et les propriétés avoisinantes. Les membres ont convenu que les témoins auraient cinq minutes pour faire leur déclaration liminaire et que, dans la mesure du possible, ils communiqueraient cette déclaration au Comité 72 heures à l'avance.

Madame Fox et monsieur Lapointe, bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Nous allons commencer par vous céder la parole pour votre exposé liminaire.

[Français]

Mme Kathleen Fox (présidente, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): Monsieur le président et membres du Comité, bonjour.

Je vous remercie d'avoir invité des représentants du Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou BST, à venir vous parler au sujet de la sécurité ferroviaire.

[Traduction]

Comme vous le savez, notre mandat et unique fonction est de promouvoir la sécurité des transports dans les modes aérien, ferroviaire, maritime et pipelinier qui relèvent de la compétence fédérale, en menant des enquêtes indépendantes, en cernant les lacunes de sécurité, les causes et les facteurs contributifs, en formulant des recommandations et en publiant des rapports.

[Français]

Le BST est indépendant et il mène ses activités sans lien de dépendance à l'égard des autres ministères et organismes fédéraux. Il rend des comptes au Parlement par l'entremise du président du Conseil privé de la Reine pour le Canada. Cela lui permet d'être impartial et libre de toute influence externe, réelle ou perçue.

Il est également important de préciser ce que le BST ne fait pas. Il n'attribue aucun blâme ni ne détermine aucune responsabilité civile ou criminelle.

[Traduction]

La sécurité ferroviaire demeure une grande préoccupation du BST, et j'aimerais vous faire part de quelques statistiques de 2020 en matière de sécurité ferroviaire. Selon le rapport annuel du BST de 2020, 1 192 événements ferroviaires ont été signalés au BST, soit 965 accidents et 227 incidents. Ces 965 accidents représentent une diminution de 23 % par rapport à 2019 et une diminution de 11 % par rapport à la moyenne décennale.

Le taux d'accidents en voie principale en 2020 était de 2,7 accidents par million de trains-milles en voie principale, en baisse par rapport au taux de 3,3 en 2019, mais en hausse de 12 % par rapport à la moyenne décennale de 2,4. En tout, 59 pertes de vies ont été signalées dans le secteur ferroviaire. Deux d'entre elles touchaient des employés des chemins de fer, 39 sont survenues lors d'intrusions et 18 sont survenues lors d'accidents aux passages à niveau.

En ce qui concerne les passages à niveau, nous avons récemment lancé une enquête approfondie sur la sécurité afin d'examiner les facteurs qui contribuent à l'augmentation constatée du taux d'accidents mettant en cause des véhicules automobiles lors des mois hivernaux.

Nous publierons bientôt nos statistiques préliminaires pour 2021 et serons heureux de présenter ces données au Comité dès qu'elles seront disponibles. Je signale que, parfois, les statistiques des années précédentes changent à cause d'une reclassification ou d'un réexamen. Il peut donc y avoir des différences par rapport aux chiffres que je vous ai donnés à l'instant.

Nous sommes en train de faire une mise à jour sur les progrès accomplis à l'égard de la Liste de surveillance 2020 du BST, qui décrit les principaux enjeux de sécurité auxquels il faut remédier pour rendre le système de transport canadien encore plus sécuritaire. La liste actuelle comprend deux enjeux propres au secteur ferroviaire: le respect des indications des signaux ferroviaires, c'est-à-dire que les équipes de train ne sont pas toujours en mesure de reconnaître ou de respecter les signaux ferroviaires. Cela pose un risque de collisions ou de déraillements de trains; les mouvements non contrôlés d'équipement ferroviaire, qui peuvent engendrer des situations très risquées aux conséquences potentiellement catastrophiques — en particulier si des marchandises dangereuses sont en cause, comme on l'a vu à Lac-Mégantic. En 2020, il y a eu 50 événements mettant en cause des mouvements non contrôlés de matériel roulant, une baisse par rapport aux 78 événements de ce type survenus en 2019.

Les autres enjeux de la Liste de surveillance qui affectent la sécurité ferroviaire sont les enjeux multimodaux de la gestion de la fatigue dans l'exploitation des trains de marchandises, la gestion de la sécurité et la surveillance réglementaire. Bien qu'on exige depuis 2001 que les compagnies ferroviaires de compétence fédérale disposent de systèmes de gestion de la sécurité, nos enquêtes ont mis en évidence de nombreuses lacunes ayant fait en sorte que des dangers n'ont pas été cernés et des mesures efficaces d'atténuation des risques n'ont pas été prises. De plus, les suivis et les interventions effectués par Transports Canada ne parviennent pas toujours à amener les entreprises à cerner et à changer des pratiques d'exploitation non sécuritaires.

Depuis sa création, en 1990, le Bureau a émis 149 recommandations à l'intention des organismes de réglementation et du secteur ferroviaire. Au 30 septembre 2021, 91,3 % des réponses à ces recommandations ont obtenu l'évaluation la plus élevée du Bureau, soit qu'elles dénotaient une « Attention entièrement satisfaisante ».

Il reste toutefois — et j'insiste — beaucoup de choses qui peuvent être faites pour améliorer la sécurité ferroviaire, surtout en ce qui concerne les enjeux qui sous-tendent notre Liste de surveillance. La plus vieille recommandation active en suspens remonte à 2013. Nous entamons tout juste notre processus annuel de réévaluation des recommandations en suspens. Nous fournirons une mise à jour à ce sujet dans notre rapport annuel au Parlement, et les résultats de ce processus nous éclaireront lors de l'élaboration de la Liste de surveillance 2022 du BST.

● (1550)

[Français]

Parmi les éléments qui éclaireront l'élaboration de la Liste de surveillance à venir, il y a les consultations que nous menons auprès des intervenants du secteur, dans le cadre desquelles nous discutons des progrès accomplis à l'égard des défis existants et nous sollicitons leur point de vue sur les défis émergents.

Nous avons pratiquement terminé nos consultations auprès des secteurs aérien et maritime l'automne dernier, et nous rencontrerons les intervenants du secteur ferroviaire au cours des prochains mois.

[Traduction]

Merci beaucoup. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, madame Fox.

Les interprètes viennent de me dire qu'il y a un peu de bruit qui vient de votre micro. Pourriez-vous le placer un peu plus haut ou un peu plus bas, et pas directement devant vous. Merci beaucoup. Je suis sûr qu'ils vous en seront très reconnaissants.

Pour la première série de questions, nous allons donner la parole à Mme Gladu, qui aura six minutes.

Chers collègues, pour m'assurer que nous respectons les temps de parole, j'ai emprunté à mon collègue, M. Badawey, un drapeau jaune pour signifier qu'il vous reste une minute, et un drapeau rouge pour montrer que votre temps de parole est écoulé.

Madame Gladu, vous avez la parole.

Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC): Merci aux témoins d'avoir accepté de comparaître. Merci à eux du travail qu'ils font pour essayer d'améliorer la sécurité ferroviaire au Canada.

Je vais m'intéresser d'abord à certains incidents. J'ai examiné les rapports d'incident. Parfois, des enquêtes s'imposent. Je constate que 21 enquêtes ont été menées depuis 2019, mais il n'y a pas encore eu de rapport dans un certain nombre de cas. Dans un cas, un employé a trouvé la mort, il y a eu 11 déraillements, 11 incidents à des passages à niveau, cinq collisions et trois autres incidents.

Pourquoi n'y a-t-il pas de rapport sur ces incidents, dont certains remontent à deux ans?

Mme Kathleen Fox: J'ignore si les incidents évoqués par la députée sont des incidents ou des accidents, car nous classons les événements dans ces deux catégories.

Comme je l'ai dit, nous avons, d'après les statistiques, près de 1 200 rapports d'événement par année. Nous ne pouvons pas faire enquête sur tous les événements et nous ne le faisons pas. Nous avons une politique sur la classification des événements qui détermine le niveau d'enquête à faire dans chaque cas.

L'année 2019 a été particulièrement chargée, et nous avons en ce moment le plus grand nombre d'enquêtes ferroviaires importantes en cours. Nous ne contrôlons pas notre charge de travail, et nos ressources sont limitées. Lorsque nous voulons nous saisir d'un grand nombre d'événements, nous devons répartir les ressources entre toutes les enquêtes, ce qui allonge parfois les délais. Je puis vous assurer que nous faisons le travail le plus rapidement possible, et nous espérons publier dans les prochains jours, semaines ou mois les rapports sur les enquêtes complètes.

J'ajouterais que nous évaluons tous les événements, que nous faisons ou non une enquête complète suivie d'un rapport public. Nous consignons les données et nous les utilisons dans l'analyse statistique et pour éclairer les enquêtes futures.

Mme Marilyn Gladu: Je vois que les recommandations qui découlent de vos travaux sont censées influencer le plan annuel suivant du gouvernement.

D'où tirez-vous vos ressources? Du gouvernement fédéral?

• (1555)

Mme Kathleen Fox: Si vous voulez parler de nos enquêteurs, des membres de notre personnel, ils sont issus de divers milieux. Beaucoup viennent de l'industrie.

Mme Marilyn Gladu: Ma question porte sur le financement gouvernemental. J'essaie de comprendre pourquoi il n'y a pas assez de ressources pour faire le travail.

Mme Kathleen Fox: J'avais mal compris la question.

Notre budget est voté par le Parlement, mais peut-être M. Lapointe aurait-il quelque chose à ajouter au sujet des ressources.

M. André Lapointe (administrateur en chef des opérations, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): Certainement.

Comme Mme Fox l'a fait remarquer, nous sommes une petite organisation. Nous comptons environ 230 employés. Nous avons une expertise approfondie dans nos différentes directions d'enquête. Les équipes sont relativement petites, et nous avons un roulement régulier et des départs à la retraite.

Mme Marilyn Gladu: Vous auriez probablement besoin de plus de ressources pour rattraper les retards.

M. André Lapointe: Nous avons reçu une injection de 2,9 millions de dollars en 2018-2019 pour renforcer notre budget.

Mme Marilyn Gladu: Comme je n'ai que peu de temps, permettez-moi de changer de sujet et de passer à ma prochaine question, qui porte sur les passages à niveau.

Le sujet m'intéresse, car je constate que le gouvernement a injecté 11 millions de dollars. Il a reconnu qu'il était important d'améliorer la sécurité aux passages à niveau, mais voici ce qui se passe dans une circonscription comme la mienne, où une petite localité de 2 000 habitants compte sept passages à niveau. Le gouvernement a donné 27 000 \$ par passage à niveau, alors que le coût des travaux sur un seul passage est plutôt de l'ordre de 350 000 \$. Les travaux ne se font donc pas et les progrès laissent à désirer.

Avez-vous des recommandations à formuler au sujet des passages à niveau que, à votre avis, le gouvernement n'a pas améliorés assez rapidement?

Mme Kathleen Fox: Nous n'avons pas de recommandations en attente concernant les passages à niveau à proprement parler. Nous

en avons eu par le passé. En fait, la sécurité aux passages à niveau a figuré sur la Liste de surveillance jusqu'en 2014 environ.

C'est en 2014 que le gouvernement fédéral a pris de nouveaux règlements et instauré de nouvelles normes au sujet des passages à niveau. L'application devait s'échelonner sur une certaine période. J'ai appris récemment que cette période serait prolongée.

La sécurité aux passages à niveau est une question intéressante, car elle relève de multiples compétences. D'une part, l'administration routière a un rôle à jouer et l'exploitant ferroviaire aussi. Le partage des coûts présente parfois des difficultés, j'en suis sûre, surtout dans les petites localités, lorsqu'il s'agit de moderniser les passages à niveau.

Mme Marilyn Gladu: Certainement.

Qu'en est-il de la Liste de surveillance? Comment y inscrit-on un sujet de préoccupation?

Mme Kathleen Fox: Cette liste a été établie en 2010, parce que nous avons un certain nombre de recommandations de longue date auxquelles aucune suite n'était donnée. Nous avons pensé que c'était une façon d'attirer l'attention et d'exercer plus d'influence pour obtenir des changements. En ce sens, cela a donné des résultats.

Essentiellement, c'est la combinaison de nos données, de nos enquêtes en cours et de nos recommandations en attente qui détermine le contenu de la Liste de surveillance. Nous la renouvelons tous les deux ans.

Mme Marilyn Gladu: Très bien.

Si vous aviez des conseils à donner au Comité, à votre avis que devrait faire le gouvernement fédéral pour promouvoir la sécurité ferroviaire et qu'il ne fait pas?

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, nous avons dit ce que nous souhaitons mettre au centre des préoccupations en matière de sécurité ferroviaire. Cela figure sur notre Liste de surveillance, avec les cinq questions que j'ai signalées au Comité aujourd'hui.

Le président: Merci beaucoup, madame Gladu.

Au tour de M. Badawey d'avoir ses six minutes.

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci à tous d'avoir accepté de comparaître. Nous sommes heureux de vous accueillir.

Mes questions vont sans doute porter sur la sécurité ferroviaire, mais aussi sur l'impact que subissent les collectivités environnantes, sur les plans non seulement de la sécurité, mais aussi de leur mode de vie. J'ignore si cela relève de votre compétence, mais vous pourrez en tenir compte dans vos réponses.

Dans son rapport de 2016, *Le point sur la sécurité ferroviaire*, le Comité a recommandé que les compagnies de chemin de fer soient tenues de « fournir des renseignements en temps réel sur les marchandises dangereuses [...] aux premiers intervenants des collectivités, par téléphone cellulaire ou service Internet » et qu'elles étudient d'autres façons de communiquer ces renseignements « aux collectivités sans service cellulaire ».

Voici ma première question: à votre connaissance, quel accès les premiers intervenants ont-ils aux renseignements en temps réel sur les marchandises dangereuses transportées par chemin de fer dans leurs collectivités respectives?

Mme Kathleen Fox: Je peux vous donner une réponse partielle. Nous pourrions peut-être fournir d'autres données au besoin.

Toutes les compagnies ferroviaires doivent avoir un plan d'intervention d'urgence. Elles communiquent sur demande les numéros communs aux collectivités qu'elles traversent. Sauf erreur, les premiers intervenants peuvent avoir un accès immédiat à l'information sur tout ce qui se trouve à bord d'un train en cause dans un événement particulier.

Transports Canada serait peut-être mieux placé pour vous fournir des détails, ou encore les compagnies de chemin de fer qui, je crois, vont comparaître d'ici une ou deux semaines.

• (1600)

M. Vance Badawey: Ma deuxième question concerne les passages à niveau eux-mêmes.

Dans un secteur de ma circonscription, à Thorold — à Port Robinson, pour être exact, localité qui fait partie de Thorold —, un passage à niveau est parfois bloqué pendant 20 à 25 minutes, parfois 30. C'est le seul accès à la collectivité pour les premiers intervenants et pour les personnes qui vont rejoindre leur famille.

Quels processus ou protocoles le Bureau juge-t-il appropriés pour veiller à ce que ces passages à niveau soient dégagés lorsque les premiers intervenants doivent les franchir?

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, voilà encore une question qu'il vaudrait peut-être mieux poser à Transports Canada.

Il existe des règles qui précisent combien de temps un train peut occuper un passage à niveau, sauf dans des circonstances exceptionnelles. En fait, c'est une question que nous examinons dans le cadre d'une enquête en cours à un passage à niveau en Ontario. Je ne peux pas entrer dans les détails parce que l'enquête est en cours, mais nous sommes certainement au courant des problèmes que cela cause, et nous nous y intéressons au cours de nos enquêtes actuelles.

M. Vance Badawey: Monsieur le président, dans le rapport de 2016, *Le point sur la sécurité ferroviaire*, le Comité a formulé la recommandation suivante: « Que les municipalités reçoivent un préavis et aient la possibilité d'être consultées relativement aux règles et aux exemptions aux règles. » Dans sa réponse, le gouvernement du Canada a dit que Transports Canada mettrait en place un mécanisme à cet effet.

Ces questions s'adressent aux témoins. Premièrement, à votre connaissance, Transports Canada a-t-il mis en place un mécanisme de cette nature? Deuxièmement, à votre connaissance, Transports Canada a-t-il consulté les municipalités pour concevoir ce mécanisme? Troisièmement, quelle est la participation typique des municipalités à l'élaboration des changements aux règles de Transports Canada en matière de sécurité ferroviaire?

Mme Kathleen Fox: Désolée, monsieur le président, mais je ne suis pas en mesure de répondre à aucune de ces questions.

M. Vance Badawey: Ma dernière question, monsieur le président, concerne les collectivités. C'est une question que j'ai posée à l'Office des transports du Canada en juin, lors d'une séance que nous avons consacrée à ce sujet. Il s'agit des effets des activités fer-

roviaires sur les municipalités. Je suppose que c'était par rapport aux heures des activités. Bien sûr, avec le bruit, les odeurs et les vibrations, la sécurité des personnes et des communautés peut être menacée.

La réponse que j'ai obtenue de l'OTC, c'est qu'il contrôlerait les situations existantes et qu'il mettrait en place, en fonction des plaintes, une ordonnance limitant les activités à certaines heures de la journée, par exemple. Si les impacts sont importants la nuit, les exploitants ne pourront évidemment pas mener leurs activités la nuit.

Quelle compétence votre organisation a-t-elle à cet égard, en ce qui concerne les effets des activités ferroviaires sur les collectivités avoisinantes?

Mme Kathleen Fox: Nous n'avons pas compétence à cet égard, à proprement parler, monsieur le président, mais lorsque nous enquêtons sur un accident à un passage à niveau, nous examinons les répercussions que ces problèmes ont eues sur un événement particulier. Si un train est retardé à un passage à niveau, ce qui peut influencer le comportement des conducteurs et des piétons et peut-être mener à des pratiques dangereuses, nous en tenons compte dans notre enquête. Nous tenons assurément compte de cet élément, comme nous considérons les normes et les règlements en place.

M. Vance Badawey: En ce qui concerne les « autres » situations qui se produisent aux passages à niveau et sur les voies d'évitement, les recommandations du rapport que vous avez sont-elles transmises, dans certaines circonstances, à Transports Canada et à l'OTC?

Quel est le protocole à suivre au sujet des situations sur lesquelles vous enquêtez et, bien sûr, les recommandations que, par ailleurs, vous feriez?

Mme Kathleen Fox: Si nous devons faire une recommandation précise sur les passages à niveau, elle serait adressée au ministre des Transports, car Transports Canada et l'OTC font partie de son portefeuille. Nous soumettons nos recommandations au ministre des Transports ou au titulaire d'un ministère fédéral chargé de surveiller la sécurité dans le cas qui nous occupe.

Le président: Merci, monsieur Badawey.

• (1605)

[Français]

Je cède maintenant la parole à M. Barsalou-Duval pour six minutes.

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

Madame Fox, dans votre allocution d'ouverture, vous avez parlé des mouvements incontrôlés des trains. Or, nous sommes plusieurs à savoir que c'est ce qui a mené à la tragédie de Lac-Mégantic. Récemment, j'ai pris connaissance d'un document publié par le BST dans lequel on disait que la tendance, quant aux mouvements incontrôlés des trains, était à la hausse. Vous avez aussi mentionné, je crois, que les mouvements incontrôlés des trains figuraient dans la Liste de surveillance.

D'après vous, pourquoi la tendance est-elle à la hausse?

Le BST a-t-il fait à ce sujet des recommandations qui n'ont toujours pas été mises en œuvre, mais qui permettraient de changer les choses?

Mme Kathleen Fox: Les mouvements non contrôlés découlent de trois situations. Faute de temps, je ne décrirai pas chacune d'entre elles en détail. Nous avons observé 78 de ces cas en 2019, mais nous avons constaté qu'ils étaient en baisse en 2020 et 2021. Nous ne savons pas si cette baisse était attribuable à des mesures prises par les intervenants pour améliorer la sécurité ou à une diminution de l'activité ferroviaire pendant la pandémie. C'est une question que nous voulons analyser.

Deux recommandations ont été formulées. L'une d'entre elles l'a été à la suite de l'accident de Lac-Mégantic et l'autre plus récemment. Dans cette dernière, nous recommandons que Transports Canada travaille de concert avec l'industrie ferroviaire et les représentants syndicaux afin de déterminer ce qui cause les mouvements incontrôlés. L'objectif est de trouver des solutions pour réduire le nombre de ces événements et le risque qu'ils comportent.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie beaucoup.

Selon l'audit de suivi effectué en 2021, le gouvernement n'arrivait pas à mettre en œuvre adéquatement des mesures suggérées dans le rapport du vérificateur général de 2013.

Trouvez-vous que le ministère fournit des réponses satisfaisantes aux problèmes soulevés dans le cadre de vos enquêtes?

Mme Kathleen Fox: Nous avons assurément vu des améliorations, notamment en ce qui a trait à la surveillance effectuée par Transports Canada. Par contre, nous voudrions voir des progrès plus marqués dans certains domaines. Par exemple, toutes les compagnies ferroviaires du Canada ont fait l'objet d'un audit portant sur les systèmes de gestion de la sécurité. L'idée était de confirmer que ces compagnies avaient en place un système conforme au règlement.

Ce que nous voulons savoir, c'est si leur système est efficace, s'il fonctionne et s'il donne les résultats désirés. Or, nous n'en avons pas eu la preuve à ce jour. C'est ce qui explique que cela se trouve sur la Liste de surveillance.

M. Xavier Barsalou-Duval: L'efficacité d'un système est importante. En effet, si le système n'est pas efficace, il n'a guère d'utilité.

Dans une pétition que les Teamsters ont fait circuler récemment, on disait que les enquêteurs du BST avaient les mains liées lorsqu'il s'agissait d'attribuer une faute lors d'un accident ferroviaire.

Considérez-vous que les enquêteurs du BST ont suffisamment de pouvoirs pour apporter les améliorations nécessaires en matière de sécurité ferroviaire au Canada?

Mme Kathleen Fox: Je ne suis pas certaine d'avoir bien compris votre question.

Il est certain que les enquêteurs mènent des enquêtes sur les événements ferroviaires. Des rapports et des recommandations sont produits, au besoin, par l'entremise du BST.

Je ne sais pas exactement quel est le but de votre question et je m'en excuse.

M. Xavier Barsalou-Duval: En fait, j'aimerais savoir si vous jugez que les pouvoirs du BST sont suffisants pour que soient apportés d'importants changements.

Mme Kathleen Fox: En matière d'enquêtes et de collecte de données, par exemple, nous avons suffisamment de pouvoirs en vertu de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.

Par ailleurs, la mise en œuvre de nos recommandations n'est pas obligatoire et elle ne devrait pas l'être non plus. Cela nous permet de donner des arguments à l'appui de changements sans que nous participions à la prise de décision, puisque cela pourrait mener à un conflit d'intérêts au moment des enquêtes.

• (1610)

M. Xavier Barsalou-Duval: Dans votre allocution, vous avez dit que votre rôle n'était pas de trouver des coupables ni d'infliger des blâmes lors d'enquêtes sur des situations déterminées.

Est-ce que cela peut parfois mettre un frein à votre travail, d'une certaine façon?

Mme Kathleen Fox: Ce n'est pas du tout le cas.

En fait, je vois cela comme un avantage. Nous pouvons demander des renseignements aux gens, parce que ceux-ci savent que leurs témoignages sont protégés par la Loi et que nous ne sommes pas là pour établir si un acte est criminel ou s'il relève de la responsabilité civile. Cela les amène à faire davantage confiance aux enquêteurs lorsqu'ils leur posent des questions.

Si les gens pensaient que nous pouvions juger leurs actes et peut-être porter des accusations, ils seraient moins enclins à collaborer avec nous et à nous donner des renseignements.

M. Xavier Barsalou-Duval: Ma dernière question concerne...

Le président: Je suis désolé, monsieur Barsalou-Duval, mais il vous reste 15 secondes. Si vous êtes d'accord, vous pourriez poser votre question au prochain tour.

M. Xavier Barsalou-Duval: Parfait.

Le président: Je cède maintenant la parole à M. Bachrach.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, vous avez six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, madame Fox. Je suis heureux de vous revoir au Comité.

Je reviens sur les remarques de mon collègue, M. Barsalou-Duval, au sujet des systèmes de gestion de la sécurité. Lorsque j'ai pris connaissance de la Liste de surveillance du BST et des préoccupations qu'il y a inscrites au fil du temps, espérant que des mesures correctives soient prises, j'ai appris avec étonnement que les systèmes de gestion de la sécurité figurent sur cette liste depuis sa création.

Pourquoi ces systèmes de gestion de la sécurité sont-ils sur la liste depuis si longtemps, soit depuis plus de 10 ans? Pourquoi Transports Canada n'a-t-il pas été en mesure d'en faire assez pour répondre à vos préoccupations et aux questions que vous soulevez au sujet de ces éléments essentiels de la sécurité ferroviaire?

Mme Kathleen Fox: Vous avez raison de dire que les systèmes de gestion de la sécurité figurent sur la Liste de surveillance du BST depuis 2010. Mais si nous en comparons les versions successives, nous constaterions que cette question de sécurité a évolué au fil des ans au point qu'on peut maintenant parler de sécurité multimodale, car les préoccupations sont différentes selon qu'il s'agit de transport aérien, maritime ou ferroviaire.

En ce qui concerne le rail, les compagnies ferroviaires sont tenues d'avoir des systèmes de gestion de la sécurité depuis 2001. Le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, le SGS, a été considérablement renforcé en 2015 avec l'ajout de certificats d'exploitation de chemin de fer et de dispositions beaucoup plus normatives et détaillées.

Nous constatons deux choses qui expliquent pourquoi la gestion de la sécurité ferroviaire figure toujours sur la liste de surveillance. Dans nos enquêtes, nous avons remarqué que les compagnies de chemin de fer ne cernent pas les dangers et ne procèdent pas à des évaluations des risques tout le temps, ou du moins pas pendant la durée de nos enquêtes. De plus, elles n'atténuent pas efficacement les risques liés à leurs activités, ce qui a contribué à des accidents et incidents.

En ce qui concerne le ministère des Transports, sa surveillance du SGS n'a pas encore porté sur l'efficacité de la gestion de la sécurité ferroviaire, même s'il a fait savoir qu'il avait entrepris ce travail.

C'est pourquoi ces questions figurent toujours sur la Liste de surveillance des chemins de fer.

M. Taylor Bachrach: Je vais revenir sur le dernier point que vous avez soulevé. Des enquêtes récentes du Bureau de la sécurité des transports ont-elles permis de déceler dans les systèmes de gestion de la sécurité des lacunes qui ont contribué aux incidents ferroviaires?

Je reformule ma question. Ces lacunes des systèmes de gestion de la sécurité contribuent-elles aux accidents, et vos enquêtes ont-elles permis de le montrer?

Mme Kathleen Fox: Soyons clairs, monsieur le président, elles contribuent à certains événements, mais pas à tous, je refuse de le dire. Il arrive certainement que ce soit le cas. Certaines enquêtes sont en cours, et lorsque les rapports seront publiés, vous verrez certainement en quoi la surveillance exercée par Transports Canada a été un facteur contributif ou a créé un risque d'accident.

L'enquête sur l'accident survenu en 2013 à Lac-Mégantic, dont le rapport a paru en 2014, a certainement mis ce facteur en évidence. Mais il faut dire en toute justice pour Transports Canada, qu'il a accompli de grands progrès. Il a fait beaucoup de choses, mais certains rapports relèvent encore des problèmes. Nous continuons donc à examiner la question et à formuler des recommandations ou nous gardons le sujet sur notre liste de surveillance.

M. Taylor Bachrach: À propos de la surveillance de l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité par Transports Canada, pouvez-vous expliquer en termes simples pourquoi elle est importante? Ces systèmes sont très complexes et opaques pour la plupart des habitants de ma circonscription.

Pourquoi est-il important que Transports Canada vérifie l'efficacité de ces systèmes?

• (1615)

Mme Kathleen Fox: Au départ, ce sont les chemins de fer qui sont d'abord et avant tout responsables de la gestion de la sécurité de leurs opérations, comme tout exploitant de services de transport. Il faut un cadre réglementaire solide, puis une surveillance rigoureuse pour s'assurer que les entreprises sont en mesure de repérer ce qui risque de mal fonctionner, de faire ce qu'il faut pour éviter les conséquences regrettables et de s'assurer que les mesures prises règlent bien le problème décelé.

C'est ainsi qu'on réduit les risques dans les opérations. Moins de risques, moins de dangers d'accidents.

M. Taylor Bachrach: Les incidents majeurs liés à la sécurité ferroviaire peuvent avoir de profondes répercussions sur les collectivités, mais ces systèmes de gestion de la sécurité, qui sont les piliers de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire, sont tout à fait opaques pour les collectivités, les municipalités, les habitants et les citoyens. Ce sont des documents exclusifs qui appartiennent aux sociétés ferroviaires.

Une plus grande transparence de ces systèmes de gestion de la sécurité serait-elle avantageuse pour la sécurité ferroviaire en général?

Mme Kathleen Fox: Les citoyens veulent avoir l'assurance que les systèmes de transport de notre pays fonctionnent efficacement et en toute sécurité, et que celui qui monte à bord d'un avion, d'un train ou d'un navire arrivera à destination en toute sécurité, etc. Cela se comprend.

Il est très difficile d'expliquer à qui que ce soit un système de gestion de la sécurité, parce que ce n'est pas un simple ouvrage posé sur une tablette. Il faut que ce système imprègne les activités et les mentalités au quotidien.

Un jour, j'ai trouvé une formule: il faut en somme trouver les problèmes avant d'en avoir et agir en conséquence.

M. Taylor Bachrach: Quand vous parlez de chercher les problèmes, vous voulez peut-être parler de la culture de sécurité. Je crois qu'il s'agit de l'un des objectifs déclarés des systèmes de gestion de la sécurité.

Croyez-vous que le système de gestion de la sécurité actuellement en place atteint cet objectif de créer une culture de la sécurité dans les compagnies ferroviaires?

Mme Kathleen Fox: C'est un peu comme l'œuf et la poule. Il faut une solide culture de sécurité pour soutenir un système robuste de gestion de la sécurité, mais la culture seule sans processus concret ne sera pas efficace.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Pour le prochain tour, nous allons donner la parole à Mme Lantsman d'abord. Cinq minutes.

Mme Melissa Lantsman (Thornhill, PCC): Merci, madame Fox, de vous être jointe à nous.

Je voudrais entrer dans les détails et creuser le même sillon que mes collègues. Il s'agit des ressources. Sur le site Web du BST, on énumère de nombreux incidents liés à la sécurité dont le ministère des Transports ne s'est pas occupé. Je vais prendre des cas précis.

En août 2019, il y a eu un décès à la gare de triage MacMillan du CN, et Transports Canada n'a pas, d'après ce que j'ai vu, fixé de date pour la publication du rapport sur ce décès.

Avez-vous d'autres renseignements sur la date à laquelle nous pouvons nous attendre à recevoir de l'information à ce sujet? Entretiens, que fait-on pour prévenir d'autres décès?

Mme Kathleen Fox: C'est le Bureau de la sécurité des transports qui fait enquête sur l'événement survenu à la gare de triage Mac-Millan. Nous avons terminé l'enquête. Nous en sommes aux dernières étapes de la production du rapport, qui sera publié sous peu. Impossible de vous donner une date précise aujourd'hui, mais je peux vous dire que le travail est terminé. Il ne reste que les dernières étapes à franchir pour rendre le rapport public.

Le Comité doit savoir que le BST n'attend pas de terminer l'enquête et de publier un rapport avant de communiquer ses observations sur la sécurité à Transports Canada et à l'exploitant. Il le fait au moyen d'autres modes de communication en matière de sécurité, comme des avis de sécurité ferroviaire et des lettres d'information sur la sécurité ferroviaire, afin que les intéressés reçoivent de l'information tout au long de l'enquête. Il s'agit d'aider l'organisme de réglementation ou l'exploitant, avant même la fin de l'enquête, à prendre des mesures pour réduire le risque qu'une situation semblable ne se reproduise.

Mme Melissa Lantsman: À votre avis, cela se produit-il de façon générale? Dans ce cas précis, croyez-vous que des changements ont été apportés, étant donné qu'il n'y a pas eu d'enquête ou de déclaration à ce sujet depuis deux ans?

• (1620)

Mme Kathleen Fox: Je peux donner au Comité l'assurance que des mesures de sécurité ont été prises à la suite de cet événement et qu'elles seront abordées dans le rapport final, que nous espérons publier en mars ou au début d'avril.

Mme Melissa Lantsman: Bien sûr. Madame Fox, pensez-vous avoir suffisamment de ressources pour mener ces enquêtes dans les meilleurs délais?

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, nous avons les ressources voulues pour un certain nombre d'événements, mais lorsqu'il y a une enquête de très grande envergure comme celle de Lac-Mégantic, ou toute une série d'enquêtes moins vastes, il peut arriver que nos ressources soient sous tension.

Nous ne pouvons prédire ni quand ni comment les accidents ou les incidents ne vont se produire. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avons un certain nombre d'enquêtes en cours en 2019, une demi-douzaine d'enquêtes ferroviaires importantes. Par conséquent, nous sommes un peu sous tension et il faut un peu plus temps, mais il faut ajouter que chaque enquête est différente et que nous devons faire un travail minutieux et correct.

Mme Melissa Lantsman: Comme le gouvernement, du moins il me semble, est en train de démolir le secteur canadien de l'énergie, le nombre d'incidents ferroviaires a été à la baisse parce que la circulation a diminué. Quel est votre avis? Après tout, le pétrole est la ressource la plus dangereuse à transporter.

En 2021, le Canada a transporté 1,6 million de barils de pétrole par rail. La catastrophe de Lac-Mégantic nous a montré les graves dangers du transport ferroviaire du pétrole. Pensez-vous que le transport du pétrole par pipeline va améliorer la sécurité ferroviaire ou faire diminuer le nombre d'incidents?

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, nous ne comparons pas la sécurité ferroviaire à la sécurité des pipelines sinon pour dire que chaque mode de transport comporte des risques et que chacun doit être aussi sécuritaire que possible.

Mme Melissa Lantsman: Croyez-vous que le transport du pétrole par chemin de fer est aussi sécuritaire que le transport par pi-

peline? Vous ne faites pas de comparaison, mais on peut considérer le nombre d'incidents sous l'angle du risque.

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, il y a différentes façons de comparer les risques. Lorsqu'un train-bloc transportant du pétrole brut déraile, les conséquences dépendent de nombreux facteurs: quantité de pétrole déversé, lieu de l'accident, impact sur l'environnement, possibilité de pertes de vie. Par contre, un pipeline risque de déverser plus de pétrole et d'avoir plus de conséquences pour l'environnement. Il est vraiment difficile de faire des comparaisons.

Mme Melissa Lantsman: Madame Fox, je veux simplement m'assurer que si vous faites des comparaisons, vous les faites du point de vue de l'environnement et de celui des pertes de vie. Ma question porte sur la sécurité. À votre avis, si on transporte moins de pétrole par train, cela favorisera-t-il la diminution du nombre d'incidents qui pourraient par exemple causer des pertes de vie.

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, il serait difficile de l'affirmer, car ce n'est pas le produit transporté qui cause le déraillement. Ce sont la voie, les roues ou d'autres défaillances. Nous disons donc que s'il s'agit de transporter du pétrole ou quelque autre produit dangereux par train, il faut prendre toutes les mesures voulues pour assurer le confinement et atténuer les risques de déraillement, et aussi les risques que présentent les wagons-citernes, de sorte que les conséquences d'un déraillement soient moins graves.

Le président: Merci, madame Lantsman.

Madame Koutrakis, vous avez la parole. Cinq minutes.

Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.): Merci, madame Fox et monsieur Lapointe, d'avoir accepté de comparaître. Votre témoignage est très important et je vous en remercie.

Madame Fox, dans votre témoignage, vous avez dit que le Bureau de la sécurité des transports ne savait pas avec certitude pourquoi le nombre d'accidents et de mouvements non contrôlés avait diminué en 2020. Globalement, de combien le trafic ferroviaire a-t-il diminué?

Mme Kathleen Fox: Je n'ai pas toutes les données de base sur les activités. C'est l'une des difficultés et cela fait l'objet d'une des initiatives auxquels nous travaillons avec Transports Canada et l'industrie ferroviaire, y compris les grandes compagnies ferroviaires et l'Association des chemins de fer du Canada.

Si on considère les distances parcourues, il y a eu 79 millions de trains-milles en 2021 et un peu plus de 80 millions en 2020. Il y a une différence de niveau d'activité, mais nous n'avons pas une bonne façon de calculer un taux.

Les mouvements non contrôlés peuvent se produire dans les gares de triage; ils peuvent se produire sur la voie principale ou sur une voie secondaire. Il s'agit d'essayer de calculer un taux. Nous n'avons tout simplement pas les données voulues sur l'activité pour calculer un taux lorsqu'il s'agit de mouvements non contrôlés, mais c'est l'une des questions auxquelles nous travaillons avec Transports Canada et l'industrie.

• (1625)

Mme Annie Koutrakis: Comment trouver une méthode de calcul? Vous avez des recommandations? Il me semble qu'il est très important d'avoir ce genre de données.

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, nous sommes tout à fait d'accord. Il est important d'avoir des données sur l'activité et le volume pour pouvoir comparer des pommes avec des pommes d'une année à l'autre. Tout ce que je dis, c'est que pour 2020 et 2021, compte tenu des effets de la pandémie et d'autres facteurs, le niveau d'activité a diminué. Nous n'avons pas des modalités satisfaisantes de mesure pour pouvoir comparer les taux.

Nous pouvons dire que les chiffres ont baissé. Est-ce à cause des mesures de sécurité prises depuis 2019? À cause d'un ralentissement de l'activité? Là, nous ne connaissons pas la réponse.

Mme Annie Koutrakis: Récemment, à Montréal — pas très loin de chez moi, en fait — au coin de Van-Horne et de Saint-Laurent, un accident tragique est survenu. Une jeune femme de 31 ans a perdu la vie parce qu'elle se trouvait illégalement sur les voies ferrées.

Que pourrait-on faire de plus, selon vous, pour prévenir les intrusions sur les voies ferrées. Ce problème s'aggrave-t-il ou se résorbe-t-il?

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, les accidents survenus à cause d'intrusions sur les voies sont ceux qui causent le plus grand nombre de décès chaque année au Canada. C'est dramatique. Diverses raisons expliquent le phénomène.

Diverses questions de sécurité et de sensibilisation du public se conjuguent. Nous n'avons pas mené beaucoup d'enquêtes sur ce type d'accident. Lorsque nous l'avons fait, nous avons examiné la possibilité de mesures de sécurité accrues, comme l'installation de clôtures. Nous avons examiné également les questions de compétence relatives à la construction et aux terrains, et aussi ce qui est construit à proximité des voies. S'il y a une école d'un côté et un établissement de restauration rapide de l'autre, il y a des gens qui prendront des raccourcis en passant sur les voies.

Ce sont des questions très importantes. Opération Gareautrain est très au fait du problème, tout comme Transports Canada et l'industrie ferroviaire le sont.

Mme Annie Koutrakis: Nous savons également, grâce aux témoignages et aux faits relatés aux informations, que les équipages et les exploitants de trains ne suivent pas toujours toutes les mesures ou recommandations en matière de sécurité.

Selon vous, que devraient faire les compagnies de chemin de fer pour s'assurer que les équipes reconnaissent les signaux ferroviaires et se conforment?

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, nous croyons que pour réduire le risque que les indications ne soient pas suivies, ce qui, souvent, n'est pas une simple question de passer outre un signal... Il se peut que les signaux soient mal interprétés ou que le mauvais temps soit en cause. Une foule de raisons peuvent expliquer ces manquements.

La solution ultime, si nous voulons atténuer ce risque, réside dans la technologie. En fait, le week-end dernier, Transports Canada a publié un avis d'intention sur l'amélioration de la technologie ferroviaire, proposant des mesures que nous réclamons depuis 2000.

Mme Annie Koutrakis: Une dernière question. Il s'agit surtout de faire mon éducation.

Je vous ai entendu parler d'accidents et d'incidents. Pourriez-vous préciser, s'il vous plaît? Quelle est la distinction entre les deux?

Mme Kathleen Fox: Il y a une définition précise dans nos règlements. En termes simples, un accident entraîne habituellement des dommages, des blessures ou la mort, tandis qu'on parle d'incident lorsque, par exemple, une équipe de train ne s'est pas arrêtée à un signal, mais sans que le train heurte quoi que ce soit ou qu'il déraile.

Mme Annie Koutrakis: Merci.

Pas d'autres questions, monsieur le président.

[Français]

Le président: Je vous remercie, madame Koutrakis.

M. Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

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

Étant donné que je n'ai pas posé de questions à M. Lapointe, responsable des enquêtes, je vais en profiter.

Monsieur Lapointe, depuis un certain nombre d'années, on constate qu'il y a une augmentation — du moins, une tendance à la hausse — du transport de matières dangereuses, particulièrement du transport de pétrole, qui semble être très populaire.

S'il y avait, dans les années à venir, une hausse du transport de pétrole par rail passant par nos villes, cela pourrait-il engendrer d'autres catastrophes ou augmenter les risques de catastrophes?

• (1630)

M. André Lapointe: Je vous remercie de la question.

Je vais revenir sur un point que Mme Fox a mentionné plus tôt. Il faut se pencher davantage sur l'entretien et sur tout ce qui vise la sécurité du moyen de transport, qu'il s'agisse de pétrole ou d'autres matières dangereuses.

Pour ce qui est d'une éventuelle augmentation du transport de matières dangereuses, il faudra voir. Pour l'instant, nous nous concentrons sur ce que nous voyons. Il y a plusieurs accidents sur lesquels nous avons enquêté, et sur lesquels nous enquêtons toujours dans certains cas, où la performance des wagons-citernes fait l'objet de surveillance. Nous pourrions alors nous prononcer sur les répercussions des changements qui ont été apportés à ces wagons.

M. Xavier Barsalou-Duval: Le BST a étudié l'accident de Lac-Mégantic, et un rapport a été produit. Depuis, la mise en place d'une voie de contournement a été annoncée et le gouvernement fait la promotion d'un projet en lien avec cette voie.

Nous avons appris dans les médias que l'on voudrait quadrupler la vitesse des trains et doubler la longueur des convois, selon le plan d'exploitation du Canadien Pacifique, ou CP.

Le BST a-t-il été consulté à ce sujet ou sinon, a-t-il donné des avis, par exemple sur certaines décisions et autorisations?

Mme Kathleen Fox: À ma connaissance, nous n'avons pas été consultés et ce n'était pas nécessaire non plus. Nous n'avons pas d'opinion à exprimer au sujet de la voie de contournement. Je comprends très bien pourquoi, sur le plan psychologique, les citoyens de Lac-Mégantic voudraient une voie de contournement.

De notre point de vue, peu importe où les trains passent, il faut que ce soit de façon sécuritaire.

M. Xavier Barsalou-Duval: Quand on change le trajet d'une voie, n'êtes-vous pas consultés ou appelés à donner votre opinion sur le caractère plus ou moins sécuritaire du changement?

Mme Kathleen Fox: Non. Ce n'est pas notre rôle de nous exprimer sur le caractère sécuritaire d'un changement de voie. Par contre, s'il y a une enquête à la suite d'un accident ou d'un incident et que nous constatons que des éléments n'ont pas été pris en considération lors du changement, nous le mentionnons dans notre rapport.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, vous avez deux minutes et demie. La parole est à vous.

M. Taylor Bachrach: Madame Fox, la gestion de la fatigue est sur la Liste de surveillance depuis plusieurs années. Lorsque je discute avec des cheminots là où j'habite, et ils sont nombreux, ils me parlent souvent de la fatigue.

Les plans actuels des chemins de fer concernant la gestion de la fatigue reflètent-ils les avancées les plus récentes de la science?

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, il me serait difficile de répondre, car je n'ai pas vu chaque plan de chaque compagnie de chemin de fer. Il incombe à Transports Canada d'examiner et d'approuver ces plans. Je ne peux donc pas vous dire si, en matière de gestion de la fatigue, ils sont à la page.

Nous encourageons certainement l'application des dernières avancées, cependant. Nous voulons que les règles et les horaires soient respectés, surtout dans l'exploitation des trains de marchandises, car il arrive souvent qu'il n'y ait pas d'horaire, ou en tout cas pas d'horaire prévisible. Ces trains roulent 24 heures sur 24, sept jours sur sept, ce qui a un impact certain sur la fatigue des équipes.

M. Taylor Bachrach: Madame Fox, lorsque vous parlez de gestion de la fatigue aux compagnies, quelles sont les difficultés qu'elles soulèvent? Pourquoi ne règlent-elles pas le problème à votre satisfaction? Pourquoi ne l'ont-elles pas fait au fil des ans?

Mme Kathleen Fox: Il y a, j'en suis sûr, un certain nombre de considérations. Tout d'abord, tout horaire conçu pour régler le problème de la fatigue doit faire l'objet de négociations collectives. Bien que la négociation collective ne doive jamais faire obstacle à une saine gestion de la fatigue, l'établissement des horaires est un élément important de cette négociation et peut avoir une incidence certaine sur la gestion de la fatigue.

M. Taylor Bachrach: Dans un autre ordre d'idées, vous avez parlé de technologies améliorées de contrôle des trains. Je crois comprendre que le BST a mené sur un déraillement survenu en 2012 près de Burlington une enquête dont le rapport a recommandé l'amélioration des contrôles ferroviaires. C'était il y a près de dix ans. Le gouvernement fédéral vient d'annoncer qu'il allait implanter ces contrôles.

Pourquoi a-t-il fallu près d'une décennie pour donner suite à cette recommandation du Bureau de la sécurité des transports?

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, en fait, il a fallu encore plus de temps. En effet, la première recommandation que nous avons faite au sujet des moyens de défense physiques remonte à 2000. En 2013, nous l'avons actualisée après l'accident de Burlington dont vous venez de parler.

Nous avons très hâte de voir les détails de cet avis d'intention. Nous estimons que c'est très important. Il y a environ 30 événements par année. Ils n'entraînent pas tous des accidents et des déraillements, mais le risque d'une catastrophe existe tant que nous nous en remettons strictement à un être humain pour respecter les règles.

• (1635)

M. Taylor Bachrach: Je pourrais peut-être ajouter une autre question, monsieur le président. Le CN et le CP ont commencé à installer ces technologies sur leurs voies aux États-Unis depuis plusieurs années. Pourquoi les États-Unis sont-ils si avancés dans l'adoption de cette technologie?

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, c'est une très bonne question, et nous l'avons posée dans un rapport récent.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Pour le prochain tour, nous allons passer à M. Dowdall.

Monsieur Dowdall, vous avez cinq minutes.

M. Terry Dowdall (Simcoe—Grey, PCC): Je tiens à remercier les témoins de leur présence aujourd'hui.

Pour commencer, je sais que le BST est un organisme indépendant, mais cela dit, il s'agit de notre première réunion en six mois depuis « les élections les plus importantes depuis 1945 », je crois. Je suis simplement curieux. Comme les temps ont changé, nous avons, en ce moment, la société la plus divisée que j'ai vue de mon vivant. J'ai des préoccupations. Je sais qu'il y a des blocages routiers et des convois ici, et nous voyons des camions et des véhicules se déplacer, que ce soit aux postes frontaliers ou ici à Ottawa. Il va sans dire que c'est une préoccupation à tous les postes frontaliers.

Pour ce qui est de ma question, je n'ai pas vraiment entendu de plan de la part du gouvernement sur la façon dont nous allons nous sortir de la situation actuelle, alors je suis un peu curieux de savoir quelle est la position de votre organisme. Je vais vous poser des questions comme celle-ci: quels sont les protocoles de sécurité en place pour gérer les risques associés au blocus? De plus, je suis davantage préoccupé par le fait que, peu importe ce que nous pensions que cela aurait pu être auparavant, la situation actuelle est un peu différente. Il y a beaucoup de véhicules lourds en cause. De toute ma vie, je n'ai jamais vu autant de gens frustrés.

Je me demande. Avez-vous reçu un appel du gouvernement, tout d'abord pour vous assurer que votre plan est solide? Si oui, le plan a-t-il changé en raison de ce que nous voyons avec ce genre de blocus?

Mme Kathleen Fox: Monsieur le président, nous enquêtons sur les accidents aériens, ferroviaires, maritimes et pipeliniers. Nous n'avons rien à voir avec le transport de surface, alors cela ne relève pas vraiment de notre compétence.

M. Terry Dowdall: Je parle des blocages des voies ferrées.

Mme Kathleen Fox: [Difficultés techniques] je ne suis au courant d'aucun blocage de voies ferrées, mais encore une fois, c'est au gouvernement, aux compagnies de chemin de fer ou à l'organisme de réglementation de s'en occuper. Nous enquêtons sur les accidents et les incidents, pas sur ce genre d'événements.

M. Terry Dowdall: Je vais passer à la partie suivante. Je suppose que cela nous ramène aux passages à niveau. J'ai été maire d'une ville pendant de nombreuses années, et j'ai manifestement vu les risques associés à bon nombre de ces passages à niveau. Vous avez dit tout à l'heure — je ne me souviens plus exactement du nombre — que des gens avaient été impliqués dans des accidents. Plus particulièrement, peut-être que certaines personnes ont par erreur... Je connais des gens dans ma collectivité qui conduisaient, et la radio était trop forte, ou peu importe... Ces gens peuvent être fatigués, mais il y en a beaucoup d'autres à l'égard desquels on apprend plus tard qu'ils étaient soumis à un stress mental ou quelque chose du genre dans leur vie.

Je me demande si vous pourriez nous en parler. Obtenez-vous des données à ce sujet? Y a-t-il un suivi sur ce que nous pourrions peut-être faire pour les rendre plus sécuritaires?

Mme Kathleen Fox: Eh bien, nous avons des statistiques sur les accidents aux passages à niveau. Au fil des ans, nous avons mené un certain nombre d'enquêtes sur des passages à niveau. Nous sommes en train d'en faire un d'ailleurs.

Une amélioration importante a été apportée à la réglementation et aux normes sur les passages à niveau que Transports Canada a mises en œuvre en 2014, mais il y a un certain nombre de problèmes en ce qui concerne les passages à niveau. C'est leur conception. C'est leur entretien. Il s'agit de maintenir les lignes de visibilité du passage à niveau. Comme on l'a mentionné plus tôt, il s'agit de ne pas bloquer les passages à niveau pendant plus de cinq minutes, ce qui est le maximum prévu par les règlements. Il s'agit aussi du comportement des conducteurs et des piétons.

Nous allons examiner un certain nombre de ces questions dans le cadre d'une enquête en cours sur un accident à un passage à niveau en Ontario.

M. Terry Dowdall: D'accord, mais vous n'obtenez pas exactement une indication détaillée de l'état de la personne, je suppose, et des raisons pour lesquelles cela s'est produit. Je me demande simplement si nous en faisons assez, par exemple, pour beaucoup de gens qui utilisent les chemins de fer. En raison de la frustration qu'ils ressentent dans leur vie, devrions-nous envoyer le message que nous devons en faire plus pour la santé mentale?

• (1640)

Mme Kathleen Fox: Si vous examinez certains des incidents liés aux intrusions — et je n'ai pas de bonnes statistiques sur le nombre d'accidents liés aux intrusions qui étaient intentionnelles ou accidentelles, si je peux m'exprimer ainsi —, vous constaterez que nous examinons le comportement des conducteurs lorsque nous enquêtons sur des accidents aux passages à niveau. Nous ne menons pas beaucoup d'enquêtes sur des accidents liés à des intrusions, mais nous en avons mené quelques-unes. Dans la mesure du possible, nous examinons le comportement des conducteurs dans le cas des accidents aux passages à niveau, étant donné qu'il n'y a peut-être pas de caméra ni de survivant, etc.

Nous allons bien sûr nous pencher sur le comportement des conducteurs dans le cadre de l'étude sur les passages à niveau que nous sommes en train de faire en lien avec l'augmentation du nombre d'accidents aux passages à niveau en hiver.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Dowdall.

Monsieur Iacono, vous avez la parole et vous disposez de cinq minutes.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Madame Fox, monsieur Lapointe, bienvenue au Comité. Je suis heureux de vous revoir.

Madame Fox, en novembre 2020, Transports Canada a approuvé les nouvelles règles relatives au temps de travail et de repos des employés d'exploitation ferroviaire. Vous avez mentionné par le passé que le nombre de victimes a diminué. Ces nouvelles règles correspondent-elles mieux aux dernières données scientifiques sur la gestion de la fatigue? S'agissait-il d'une amélioration importante par rapport aux anciennes règles?

Mme Kathleen Fox: Je ne suis pas en mesure de comparer les nouvelles et les anciennes populaires, mais nous allons bien entendu examiner cet aspect dans le contexte de nos enquêtes. Étant donné que ces nouvelles règles relatives au temps de travail sont entrées en vigueur en novembre 2020, il faut un certain temps avant d'en constater l'impact dans le système, mais nous examinons manifestement la fatigue comme un facteur de risque causal ou contributif possible dans toute enquête ferroviaire que nous menons, ou dans tout autre mode, d'ailleurs.

[Français]

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

Comment Transports Canada pourrait-il améliorer les conseils qu'il donne aux compagnies de chemin de fer quant à la façon de recueillir et de communiquer leurs données sur la sécurité ferroviaire?

Mme Kathleen Fox: C'est une grande question.

Les compagnies ferroviaires sont évidemment obligées de transmettre certaines données à Transports Canada. Nous avons suggéré dans une ancienne recommandation d'élargir la diversité des données transmises à Transports Canada afin d'améliorer la surveillance des compagnies ferroviaires. Il ne suffit pas, par exemple, d'examiner seulement les bris. Il faut aussi repérer les signes précurseurs des incidents et des accidents.

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

Quel rôle devraient jouer les municipalités et les associations communautaires dans l'amélioration de la sécurité ferroviaire au Canada?

Mme Kathleen Fox: Les municipalités et les organisations, comme la Fédération canadienne des municipalités, ont certainement un rôle à jouer quant à la sécurité des passages à niveau, pas seulement sur le plan de l'entretien, mais aussi sur celui du développement des subdivisions ou du développement communautaire.

Par exemple, si l'on veut construire un passage à niveau à un endroit très achalandé, il faut se demander si cela ne vaudrait pas la peine de plutôt construire un passage souterrain ou un pont d'étagement pour éviter le risque de collision. Cependant, ce genre de construction est quand même assez coûteux.

M. Angelo Iacono: Je suis tout à fait d'accord.

[Traduction]

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

Mme Kathleen Fox: Je suis désolée, monsieur le président, mais cela dépasse un peu mon champ de compétence, ou du moins ma capacité à trouver une bonne réponse aujourd'hui.

J'ai assisté à certaines réunions de la Fédération canadienne des municipalités où cette question a fait l'objet de nombreuses discussions. Il s'agit d'une responsabilité partagée entre les municipalités et les exploitants ferroviaires, sous la supervision de Transports Canada, qui établit les normes et les règles.

M. Angelo Iacono: Madame Fox, j'ai quelques questions factuelles. Premièrement, la GRC enquête-t-elle sur la tragédie de Field, en Colombie-Britannique? Deuxièmement, avez-vous des observations générales à faire au sujet de la surveillance policière sur les voies ferrées au Canada? Est-il approprié qu'il y ait un service de police ferroviaire spécialisé, ou est-ce que tout devrait être délégué à la GRC ou au service de police local?

• (1645)

Mme Kathleen Fox: Pour répondre à la première question, je crois savoir que la GRC mène une enquête criminelle sur ce qui est survenu à Field, qui est complètement distincte et indépendante de l'enquête de sécurité du BST sur le même événement.

Je n'ai pas d'opinion à exprimer sur le rôle de la police ferroviaire par rapport aux forces policières fédérales ou provinciales.

M. Angelo Iacono: Merci, madame Fox.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Iacono.

Merci, chers collègues.

Je remercie sincèrement nos témoins, Mme Fox et M. Lapointe. Vous pouvez maintenant vous déconnecter et quitter la réunion.

Chers collègues, je vous demanderais de rester pendant que je suspends temporairement les travaux, afin que nous puissions accueillir notre prochain groupe de témoins.

Merci à tous.

• (1645)

(Pause)

• (1650)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

J'aimerais remercier le deuxième groupe de témoins de sa présence aujourd'hui.

Nous accueillons M. Gian-Carlo Carra, conseiller municipal de Calgary; M. Chris Apps, directeur du Service des terres et des ressources de Kitselas pour la Première Nation de Kitselas; et M. Lyndon Isaak, président de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada.

Je souhaite la bienvenue aux témoins qui comparaissent devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Nous allons maintenant entendre votre déclaration préliminaire.

Monsieur Carra, je vous cède la parole. Vous avez cinq minutes.

• (1650)

M. Gian-Carlo Carra (conseiller municipal, City of Calgary): Merci.

Ce sera un peu différent de la première section. J'espère que cela suscitera une conversation intéressante.

Ma position est que le chemin de fer, tout particulièrement le Chemin de fer Canadien Pacifique, était un projet en PPP qui a bâti le Canada. Aujourd'hui, à une époque d'instabilité climatique croissante, nous avons besoin d'approches à émissions de carbone nette-

ment plus faibles pour presque toutes les composantes de la vie moderne si nous voulons survivre et prospérer comme projet de civilisation à l'échelle continentale. À l'instar de la bicyclette, le chemin de fer est une technologie de transport de la vieille école qui doit jouer un rôle renouvelé dans cet avenir. Autrement dit, le chemin de fer doit être aussi important pour le Canada dans 100 ans qu'il l'était il y a 100 ans.

La sécurité est un élément clé de la façon de mieux intégrer cette vieille technologie à la vie moderne à un moment de changement important et contesté dans ce que signifie réellement la vie moderne. Si nous ne parvenons pas à comprendre la proposition de changement qui nous est faite, il est très probable que nous nous tromperons sur la question de la sécurité.

Notre expérience à la Ville de Calgary offre une excellente étude de cas sur ce que cela signifie, en particulier alors que nous nous employons à concilier les approches d'aujourd'hui en matière de sécurité ferroviaire avec l'urbanisme de demain à faibles émissions de carbone et axé sur le transport en commun dont nous avons besoin.

Tout comme le chemin de fer a établi le Canada sous la forme d'une série de peuplements près des gares formant un réseau le long de la route avec de vastes étendues de terres agricoles et de régions sauvages, notre approche initiale de la construction de nos grands peuplements a suivi la même tendance à une échelle plus petite. Des réseaux de tramways reliaient les centres de quartier les uns aux autres et aux paysages industriels exploités. Aujourd'hui, partout au Canada, ces centres-villes, ces soi-disant banlieues desservies par le tramway et ces paysages industriels sont parmi les plus productifs, les plus précieux, les plus séduisants et les plus sobres en carbone de nos villes.

La ville de Calgary est extrêmement représentative de ce phénomène. Quatre-vingt-cinq pour cent de notre ville a été construite depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, parallèlement à la montée de l'automobile et au déclin du chemin de fer. Les 15 % qui représentent la ville antérieure axée sur le transport en commun et construite par le tramway surpassent considérablement la ville conçue pour l'automobile sur les plans social, environnemental, économique, fiscal et de santé publique. Par conséquent, notre approche pour l'avenir consiste à faire de notre ville, conçue pour l'automobile, une ville de grands quartiers axée sur le transport en commun, grâce à des projets financés par le gouvernement fédéral comme la ligne verte.

Au moment où nous commençons à planifier la ligne verte il y a plus de cinq ans, avec la participation de la collectivité, le secteur de la gare et les exercices de planification urbaine — et en raison de la proximité de la ligne verte et, dans certains cas, de l'utilisation intense d'emprises ferroviaires actives —, nous avons été submergés de politiques de sécurité ferroviaire. Ce conflit a été beaucoup plus sensible en raison de la récente tragédie de Lac-Mégantic. D'une part, nous avons examiné une pratique exemplaire en matière de sécurité, soit une marge de recul de 30 mètres par rapport à ces corridors. Il s'agit d'un corridor de 200 pieds de largeur le long d'une grande partie de la ligne. D'autre part, nous envisagions des quartiers à usage mixte desservis par un transport en commun à faibles émissions de carbone qui avaient désespérément besoin de ces précieux biens immobiliers pour bâtir cet avenir.

Nous avons eu une très grande conversation sur la sécurité et le risque. Lorsque nous avons fait les calculs, il est devenu évident que notre paramètre par défaut, qui était de protéger notre population contre les catastrophes à incidence élevée, mais à très faible fréquence, comme celle de Lac-Mégantic, était en fait un résultat beaucoup moins sûr, alors que nous soumettions notre population à une fréquence très élevée d'événements à faible incidence, depuis la proximité d'accidents automobiles jusqu'aux effets à long terme des modes de vie sédentaires, en passant par une contribution significativement plus élevée aux changements climatiques.

Notre solution consistait à établir un profil de sécurité et de risque très réfléchi tout le long de la ligne, à se protéger contre les déraillements qui pourraient se produire et à limiter l'accès tout en le protégeant pour les interventions d'urgence et les réparations. La zone morte de 200 pieds s'est considérablement rétrécie pour devenir un corridor beaucoup plus sécuritaire et utilisable. Des limites de vitesse en fonction de l'environnement et du profil de risque étaient également essentielles à ces considérations.

La ville de l'automobile, qui est la ville du changement climatique, est fondée sur une séparation discrète des utilisations et des composantes de la ville. Une ville axée sur le transport en commun, qui est la ville de l'action climatique, nécessite une combinaison robuste et réfléchie d'utilisations. « L'ère de la salade César de 3 000 milles », comme le dit James Howard Kunstler, doit cesser. Les Canadiens doivent manger des aliments qui sont produits beaucoup plus près de chez eux. Nous devons utiliser des biens qui sont produits beaucoup plus près de chez nous. Le chemin de fer doit jouer un rôle beaucoup plus intégré dans l'avenir de nos villes et villages, comme c'était le cas auparavant, mais avec beaucoup plus de sensibilité que par le passé. Pour ce faire, il faut mieux comprendre les risques et mieux comprendre la sécurité.

• (1655)

Enfin, le transport de marchandises dangereuses et les conflits entre le transport ferroviaire et les autres usagers sont évidemment des éléments clés de la sécurité. La qualité de l'air est également essentielle. L'hydrogène et l'électrification offrent des solutions à plus long terme, mais les mélanges de diesel qui réduisent la consommation totale de carburant et les émissions d'hydrocarbures complexes sont une piste très importante à court terme et nous devons également l'explorer.

Merci. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Carra.

Nous passons maintenant à M. Apps.

Monsieur Apps, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes pour votre déclaration préliminaire.

M. Chris J. Apps (directeur, Service des terres et des ressources de Kitselas, Première nation Kitselas): Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités dans le cadre de son étude sur la sécurité ferroviaire.

Je représente aujourd'hui la Première Nation Kitselas, avec laquelle je travaille depuis cinq ans à titre de directeur du Service des terres et des ressources. La Première Nation Kitselas est située dans le nord-ouest de la Colombie-Britannique. Sur un territoire de 1,8 million d'hectares qui s'étend sur 200 kilomètres le long de la rivière Skeena et jusqu'à la côte nord du Pacifique, il y a sept ré-

serve et deux collectivités principales. Ces collectivités sont situées près de Terrace, en Colombie-Britannique.

Les Kitselas ont une histoire longue et conflictuelle avec le chemin de fer. À bien des égards, il est l'incarnation moderne du colonialisme aux yeux des habitants du canyon, qu'on appelle les Gitse-lasu, qui étaient autrefois les gardiens des péage de la rivière Skeena. L'infrastructure qui a été construite autrefois au milieu des terres des Kitselas, les éloignant de leur économie, demeure encore aujourd'hui, scindant les réserves, les collectivités et le territoire. Aujourd'hui, les Kitselas sont de nouveau touchés par les plus grands projets d'infrastructure du Canada, y compris les installations d'exportation de LNG Canada et le pipeline Coastal GasLink. Plus de 25 projets industriels touchent le territoire et les membres de notre collectivité.

En 2019, à la suite des préoccupations exprimées par nos dirigeants et par la collectivité, nous avons demandé à Mme Janis Shandro, spécialiste de la santé et de la sécurité des collectivités et qui a une clientèle internationale, d'évaluer les risques pour la santé et la sécurité associés à ce niveau sans précédent d'industrialisation. Dans le rapport technique qu'elle a remis à notre nation, elle a souligné la nécessité de mieux comprendre les risques pour la santé et la sécurité des collectivités associés au transport ferroviaire. Au moment de son évaluation, les professionnels des services d'urgence locaux ont signalé que le trafic ferroviaire augmentait considérablement. Dans le cadre de ces travaux elle a pu constater par elle-même que le trafic qui traverse nos collectivités peut atteindre trois trains toutes les heures. Si l'on considère les projets industriels proposés dans la région, la croissance observée du trafic ne fera qu'augmenter, les marchandises dangereuses étant la cargaison principale.

Le développement industriel dans la région a aussi eu d'autres répercussions. La participation des Kitselas aux tables rondes trimestrielles de LNG Canada a permis de constater de façon répétée, preuves à l'appui, que la capacité des services d'urgence dans la région de Terrace et de Kitimat est insuffisante pour répondre aux besoins actuels. Les conséquences de cet état de fait en cas de catastrophe ferroviaire sont considérables. Nous avons exercé des pressions à tous les niveaux du gouvernement provincial pour que des améliorations soient apportées à ce secteur des services essentiels, mais en vain.

En se fondant sur les recommandations du rapport de 2019 de Mme Shandro, les Kitselas ont commandé une autre étude et ont à nouveau fait appel à un expert mondial. Dans ce cas-ci, nous avons confié le travail à M. Franco Oboni et à son équipe de Riskope, une société d'experts-conseils de premier plan en évaluation des risques, qui a étudié les risques liés au transport ferroviaire et d'autres risques pour des clients du monde entier. Nous l'avons chargé d'entreprendre une évaluation indépendante des risques liés au transport ferroviaire et routier.

L'objectif de cette enquête était de déterminer, à l'aide des renseignements et des données disponibles, s'il y avait effectivement des risques pour les populations humaines qui devraient être pris en compte. L'enquête a porté sur trois tronçons de voie allant de la frontière nord du territoire des Kitselas jusqu'à Prince Rupert et Kitimat; deux tronçons correspondants de la route 16 et de la route 37; et le réseau routier local dans un rayon d'un kilomètre maximum de la voie ferrée. L'enquête s'est également penchée sur les interactions possibles entre le trafic ferroviaire et le trafic routier, car d'importants alignements des infrastructures ont été mis en évidence dans lesquels la voie ferrée est adjacente à la route 16. La proximité des routes et des chemins de fer est susceptible de causer des problèmes supplémentaires.

L'étude a conclu que si l'on tient compte à la fois des accidents ferroviaires et des accidents de la route, les préjudices causés aux populations sont déjà à la limite des seuils d'acceptabilité internationaux pour les risques sociétaux. Cette constatation a été faite uniquement à partir de renseignements accessibles au public. L'étude de Riskope a révélé que, selon la structure de la circulation, les taux d'accidents et de mortalité pourraient augmenter considérablement. Je répète qu'au moment de l'étude, sur la seule base des informations que nous pouvions obtenir, nous étions à la limite de seuils de risque acceptables. D'autres projets s'en viennent. Ces faits devraient favoriser une attention renforcée, des mesures d'atténuation préventives et des programmes de sécurité tout le long de la route et de la voie ferrée.

L'étude entreprise par les Kitselas contient plusieurs recommandations, que nous avons préparées sous la forme d'un mémoire supplémentaire à l'intention du Comité. Les recommandations ne sont pas complexes; elles sont très pratiques. Il est évident qu'elles sont nécessaires pour protéger nos collectivités.

En conclusion, je tiens à souligner l'importance de la santé et de la sécurité pour les Kitselas. Nous avons commandé ces enquêtes de façon indépendante, aux frais de la nation, car nos organismes de réglementation fédéraux et provinciaux ne l'ont pas fait. J'espère sincèrement que mon témoignage d'aujourd'hui servira à autre chose qu'à simplement fournir une preuve de plus que les Kitselas ont officiellement exprimé leurs préoccupations au sujet de la sécurité ferroviaire. Nous devons donner suite à ces recommandations formulées par des professionnels internationaux de la gestion des risques, et nous devons le faire maintenant. La vie des gens en dépend.

• (1700)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Apps.

Monsieur Isaak, bienvenue au Comité. La parole est à vous. Vous avez cinq minutes pour votre déclaration préliminaire.

M. Lyndon Isaak (président, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada): Merci beaucoup.

Je m'appelle Lyndon Isaak et je suis président de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada. Ce syndicat représente 10 000 employés des transports au Canada d'un océan à l'autre. Cela comprend les mécaniciens de locomotive, les chefs de train, les agents de triage et les contrôleurs de la circulation ferroviaire du CN, du CP, de VIA Rail et de plusieurs lignes ferroviaires sur courtes distances.

Pour vous donner une idée de mes antécédents, j'ai été embauché par le CN en 1987 comme serre-frein. J'ai obtenu les qualifications de chef de train en 1989 et de mécanicien en 1992. J'ai travaillé

comme mécanicien de locomotive jusqu'en janvier 2019, date à laquelle j'ai été élu à mon poste actuel.

Le 4 février de cette année marquait le troisième anniversaire de la tragédie qui a frappé le CP à Field Hill. Un train parti à la dérive est descendu de façon incontrôlée un flanc de montagne en Colombie-Britannique, causant la mort de trois de nos membres. Après avoir initialement autorisé le service de police du CP à enquêter sur l'accident, comme l'exige la Loi sur la sécurité ferroviaire, près de deux ans après cette tragédie, les pressions publiques ont forcé la GRC à mener une enquête criminelle.

Il est essentiel de modifier l'article 44 de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Cet article de la loi accorde une compétence exclusive aux corps de police privés des entreprises sur les propriétés ferroviaires et à moins de 500 mètres de « biens que la compagnie de chemins de fer administre ou possède ou dont elle est propriétaire ». Les enquêtes sur les accidents et les décès doivent être exclues de la portée et de la compétence des services de police privés et d'entreprise. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada, le BST, Transports Canada ou la GRC devraient être chargés d'enquêter sur ce genre de situations.

J'ajoute que concernant l'accident de Field Hill, le BST n'a pas encore publié de rapport final, trois ans après l'incident.

Le deuxième sujet de préoccupation que j'aimerais aborder aujourd'hui — vous en avez parlé brièvement lorsque je vous ai rejoint sur Zoom — est la question de la fatigue dans l'industrie ferroviaire. En décembre 2018, le ministre des Transports a émis un arrêté ministériel pour demander aux compagnies de chemins de fer de modifier les règles sur les heures de travail et de repos. Après le rejet de la première soumission, le deuxième ensemble de règles relatives au temps de travail et de repos proposé par l'Association des chemins de fer du Canada au nom des transporteurs ferroviaires a été accepté par Transports Canada et publié par le ministre Garneau en novembre 2020. À ce jour, nous travaillons avec Transports Canada pour clarifier l'application et l'intention de certains termes contenus dans ce document.

Notre préoccupation désormais concerne les plans de gestion de la fatigue, qui devaient être achevés fin 2021. Nous avons recommandé à Transports Canada de rejeter les projets de plans de gestion de la fatigue présentés par le CN et le CP parce qu'ils sont insuffisants. Nous soutenons que les plans de gestion de la fatigue doivent tenir compte des stipulations contenues dans l'arrêté ministériel et qui ne figurent pas dans les règles relatives au temps de travail et de repos, en particulier l'incidence des déplacements haut le pied sur la période maximale de service et le préavis donné aux employés pour les horaires de travail.

Il y a un autre problème qu'il faut absolument régler, celui des installations de repos utilisées par les chemins de fer. À l'heure actuelle, certains lieux disposent en guise d'installations de repos de remorques ou de structures qui ont parfois 60 ans et qui sont terriblement inadaptées pour offrir un repos significatif. De nombreuses installations de repos utilisées aujourd'hui sont construites sur une propriété ferroviaire, à proximité des gares de triage ou de nos lignes principales, ce qui entraîne des problèmes de bruit et de vibrations excessifs à l'intérieur des installations. Je crois que les installations de repos devraient être régies par des normes distinctes légiférées par le gouvernement fédéral. On ne peut pas blâmer les employés pour le manque de repos et la fatigue lorsqu'il n'y a pas de réelle possibilité de repos significatif.

Je vous remercie de nous avoir donné aujourd'hui l'occasion de vous faire part de certaines de nos préoccupations.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Isaak.

Nous allons maintenant passer à la première série de questions.

Monsieur Muys, vous avez la parole.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Ma première question s'adresse à vous, monsieur le conseiller Carra. Je suis heureux de voir qu'il y a une arche de chinook à Calgary aujourd'hui. J'ai vécu à Calgary pendant près de 10 ans et j'ai utilisé régulièrement le système léger sur rail, le SLR. La ligne verte n'existait pas encore.

Un de mes collègues du Comité a posé une question au groupe de témoins précédent au sujet de l'interaction entre les municipalités et les compagnies de chemins de fer et des imbrications en matière de sécurité ferroviaire. Selon vous qui êtes conseiller municipal, quelles sont ces imbrications? Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet?

• (1705)

M. Gian-Carlo Carra: Je représente les collectivités du quartier 9, à l'est de Calgary. C'est là que se trouve une grande partie de l'infrastructure ferroviaire ainsi que le siège social mondial de Chemins de fer Canadien Pacifique Limitée, le CFCP. Je suis également l'un des plus anciens membres du conseil, c'est mon quatrième mandat, j'ai été élu aux côtés du maire Nenshi en 2010. J'ai passé les 11 dernières années de ma vie à développer avec le CFCP une relation plus solide que la ville n'en a jamais connue. Je dirais que cette relation ressemble vraiment à de la diplomatie, parce qu'il s'agit en fait d'un autre gouvernement sur lequel nous n'avons absolument aucun contrôle et avec lequel nous n'avons aucun moyen tangible d'interagir. Je pense que l'on hérite de l'idée que nos projets sont en conflit. Nous bâtissons une ville et le CFCP exploite un chemin de fer. Il y a eu 11 années de progrès et de revers, mais je peux dire que nous avons aujourd'hui avec le CFCP la meilleure relation de travail que nous ayons connue depuis des décennies, et cela tient davantage aux relations directes entre acteurs plutôt qu'à un cadre systémique qui aiderait vraiment à établir les relations dont nous avons besoin entre nos chemins de fer et nos municipalités.

C'est une question très importante qu'il faut régler si nous acceptons la proposition que je vous soumetts, à savoir que le chemin de fer est essentiel à notre réussite à long terme dans un avenir à faibles émissions de carbone. Lorsque le chemin de fer a été créé, l'idée que la majorité des Canadiens vivraient dans de grandes villes et de grandes métropoles était impossible à envisager. Or c'est désormais précisément là qu'ils vivent et ils ont besoin d'une bien meilleure relation de travail avec le chemin de fer que celle que nous connaissons actuellement. Elle ne peut pas être fondée sur le modèle de ségrégation des banlieues. Elle doit être fondée sur l'intégration réfléchie et mutuelle de cette infrastructure de transport essentielle et d'échelle continentale avec toute une gamme de choix en matière de mobilité.

J'encourage le gouvernement fédéral à faire tout son possible — en ce qui concerne la sécurité ferroviaire et notre relation à ce qui s'impose à l'avenir — pour réfléchir à la nature du cadre qui pourrait être établi afin d'améliorer les relations, parce que cela ne peut pas reposer uniquement sur des relations d'acteur à acteur.

M. Dan Muys: Je vais changer de sujet, parce que notre discussion concerne l'étude sur la sécurité ferroviaire. J'aimerais que quelques-uns de nos invités, sinon tous, fassent des commentaires à

ce sujet. Dans ce domaine, nous avons constaté une réduction du nombre d'accidents au cours des dernières années puisque moins de pétrole brut est transporté par train que par pipeline. Les pipelines sont un moyen plus sécuritaire d'expédier du gaz naturel et du pétrole brut. On a vu ce qui s'est passé à Lac-Mégantic.

Que pensez-vous de la pertinence ou de la sécurité des pipelines par rapport au transport ferroviaire?

M. Gian-Carlo Carra: Je crois que certaines marchandises devraient être expédiées par pipeline, parce que c'est beaucoup plus sécuritaire que le transport ferroviaire. Certaines choses devraient être expédiées par train, et je vous dirais aussi que la majorité de nos expéditions se font par camion. On estime que le transport par train est 250 fois plus efficace et qu'il produit moins de carbone que le transport par camion. Nous devons comparer ce qui est comparable pour déterminer quel mode de transport est le plus dangereux.

Le problème du transport ferroviaire est qu'il constitue une source ponctuelle de pollution. C'est comme lorsqu'un avion s'écrase. Cela fait les manchettes internationales, mais nous savons que les gens meurent beaucoup plus souvent dans des accidents de voiture. Personne ne craint de monter dans une voiture, mais tout le monde est inquiet de monter dans un avion, même si c'est beaucoup plus sécuritaire. On peut faire exactement la même analogie avec le rail.

Il est impératif d'expédier les marchandises de la façon la plus sécuritaire possible, et nous devrions également intégrer la question climatique à nos conceptions en matière de sécurité. Dans un avenir prévisible, jusqu'à ce que nous parvenions à des émissions de carbone faibles ou nulles dans les décennies à venir, nous expédierons des produits énergétiques qui émettent beaucoup de carbone, et nous devrions le faire de la façon la moins polluante et la plus sûre possible.

Si vous me demandez comme Calgarien, et comme personne très soucieuse de l'environnement, de parler du transport, je pense que le transport ferroviaire, en ce qui concerne les produits chimiques, le pétrole et le gaz, est certainement...

• (1710)

M. Dan Muys: Permettez-moi de poser une question à M. Isaak avant que mon temps soit écoulé.

Vous avez évoqué la gestion de la fatigue. Je ne pense pas que nous en ayons suffisamment parlé. C'est évidemment important pour la sécurité ferroviaire. Pouvez-vous développer vos propos au sujet des pratiques exemplaires que vous aimeriez voir mises en place, de ce qui a été fait ou non par Transports Canada et de ce que nous devrions examiner à l'avenir?

M. Lyndon Isaak: La grande lacune dont vous parlez dans les règles relatives au temps de travail et de repos à l'heure actuelle est qu'elles s'appliquent sur une période de trois ans. C'est ainsi que Transports Canada les a conçues. Nous n'en connaissons pas tous les effets avant au moins trois ans.

On nous a dit que les plans de gestion de la fatigue allaient combler les lacunes des règles sur le temps de travail et de repos approuvées par Transports Canada. Nous étions censés participer à ce processus avec les transporteurs. Cela n'a pas vraiment eu lieu. Je crois que Transports Canada va rejeter l'ébauche des plans de gestion de la fatigue qui ont été proposés. Les plans sont très incomplets, d'après ce que j'ai vu.

Nous espérons que notre contribution permettra de rendre ces plans de gestion de la fatigue beaucoup plus robustes et de combler les lacunes actuelles.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Muys.

Je cède maintenant la parole à M. Chahal, pour six minutes.

M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.): Merci, monsieur le président. Je vais partager mon temps avec mon collègue, Jaime Battiste.

À titre de député de Calgary Skyview, je suis pleinement concerné par le rail lourd. Le CP passe en plein milieu de ma circonscription et une ligne du CN passe sur le bord de celle-ci. Il y a aussi la ligne bleue, qui est très fréquentée par les passagers et les piétons, et la ligne verte qui est en construction. La sécurité ferroviaire est extrêmement importante pour mes électeurs et pour tous les Calgariens.

Monsieur Carra, vous avez beaucoup parlé dans votre exposé des changements climatiques, de la lutte contre les changements climatiques, de l'utilisation des terres, de la planification et des pratiques. Pouvez-vous nous donner des exemples des pratiques exemplaires d'aménagement du territoire qui favorisent le développement commercial et résidentiel dans nos collectivités tout en assurant la sécurité communautaire?

M. Gian-Carlo Carra: Cela a été démontré partout en Amérique du Nord au cours des trois dernières décennies. Les défis budgétaires, climatiques et sociaux que posent les villes conçues autour de l'automobile ont été cernés, et nous avons commencé à nous orienter davantage vers un développement axé sur les transports en commun. En réalité, l'investissement public dans les infrastructures de transport en commun est le principal moteur de l'assiette fiscale, du potentiel piétonnier, de l'action climatique, de l'inclusion sociale et de l'équité sociale.

Votre cousine, la ministre des Transports du gouvernement conservateur, a récemment pris la parole, et c'était un virage vraiment étonnant. Elle a dit que l'accès à la mobilité et aux transports en commun est un déterminant social de la santé, ce qui était vraiment encourageant de la part d'une ministre conservatrice.

Nous savons que c'est vrai. Qu'il s'agisse de solutions ferroviaires régionales entre Calgary et Edmonton, qu'il s'agisse de la possibilité de descendre d'un avion et d'emprunter un réseau de transport en commun principal vers n'importe quelle destination de la ville, ou qu'il s'agisse de visiter les montagnes à Calgary grâce à un train qui relie Calgary à Banff, nous savons que cela crée une valeur incroyablement grande. Il y a un fort potentiel commercial, mais c'est aussi une voie particulièrement favorable au climat.

Est-ce que cela répond à la question que vous allez poser?

M. George Chahal: Oui, et je vous suis vraiment reconnaissant d'avoir mentionné les possibilités d'établir des liens avec Edmonton à partir de ma circonscription et des montagnes. Le pôle d'échanges serait situé dans ma circonscription.

Je vais céder la parole à mon collègue, mais auparavant monsieur le conseiller Carra, s'agissant des répercussions des changements climatiques... Une tempête de grêle dévastatrice a frappé ma circonscription, et il y a eu des inondations en 2013, la même année que la catastrophe de Lac-Mégantic.

Pouvez-vous nous parler des répercussions des inondations de 2013 sur notre infrastructure ferroviaire et sur la sécurité des Calga-

riens? Qu'avons-nous fait pour améliorer les choses, et pouvez-vous également nous parler de votre rôle au sein du comité de gestion des urgences?

M. Gian-Carlo Carra: Il sera difficile de répondre brièvement à votre question.

Tous les écosystèmes du Canada seront affectés par les changements climatiques de façon très différente. Calgary se trouve dans un désert de plaines d'altitude et une rivière traverse notre collectivité à 160 kilomètres de sa source glaciaire. La rivière Bow est l'un des cours d'eau les plus importants du Canada. Elle représente 4 % de l'eau douce de la province de l'Alberta, et alimente 40 % de la population et une grande partie de notre industrie.

Nous savons qu'en raison des changements climatiques, il y aura de plus en plus de phénomènes météorologiques extrêmes comme la tempête de grêle qui a secoué Calgary — et qui a malheureusement gardé ses plus gros grêlons pour la circonscription de George Chahal — ainsi qu'une augmentation de l'incidence des inondations et des sécheresses. En 2013, comme vous le savez, nous avons été frappés par les inondations. Je pense que cet épisode n'est désormais plus qu'au quatrième rang des catastrophes naturelles les plus coûteuses de l'histoire du Canada.

Notre pont ferroviaire s'est effondré. Pour protéger Calgary, ainsi que le moteur économique et le gisement de possibilités qu'est la ville, et qui le restera longtemps dans un avenir incertain, nous travaillons aujourd'hui sur l'atténuation en amont. Le gouvernement fédéral a généreusement appuyé le SR1, un réservoir de protection contre les inondations en amont du bassin de la rivière Elbow, et nous nous tournons maintenant vers la rivière Bow. Nous avons des plans qui coûteront bien plus cher que le SR1 pour créer un barrage qui servira à la fois à atténuer les crues et à protéger des inondations la ville de Calgary et tous ses systèmes d'infrastructure essentiels, comme le chemin de fer, ainsi que pour nous protéger de la sécheresse, qui sera tout aussi dommageable dans ce désert des plaines d'altitudes dans lequel nous nous trouvons.

• (1715)

M. George Chahal: Jaime Battiste, allez-y.

M. Jaime Battiste (Sydney—Victoria, Lib.): Monsieur Carra, brièvement, vous avez dit que le transport ferroviaire doit jouer un rôle renouvelé au Canada. Je crois que c'est quelque chose que nous devons faire d'un océan à l'autre.

Les Canadiens appuient une économie verte pour l'avenir. J'ai surtout entendu le témoignage de la Scotia Rail Development Society, qui est un ardent défenseur du transport en commun écologique dans ma circonscription. Je crois vous avoir entendu dire que le transport ferroviaire est bien meilleur pour l'environnement que d'autres moyens, notamment le camionnage.

Pourriez-vous nous parler un peu de la façon dont nous pourrions trouver un équilibre entre la nécessité de rechercher des technologies vertes et intelligentes et les préoccupations potentielles en matière de sécurité qu'elles suscitent.

M. Gian-Carlo Carra: Les problèmes de sécurité liés au transport ferroviaire sont très semblables aux problèmes environnementaux qu'il pose. Il constitue une source ponctuelle de pollution, c'est vrai, et nous devons faire en sorte d'écologiser cette source ponctuelle de pollution et nous devons nous assurer qu'en nous concentrant sur le développement autour du chemin de fer, nous réfléchissons davantage à la façon de le faire.

C'est un peu comme une autoroute. Si la règle standard est que rien ne peut être construit à moins de 200 pieds du chemin de fer, vous avez une grande surface de terrains précieux qui constituent une zone morte du point de vue immobilier. Cependant, on peut envisager la situation davantage comme le font les ingénieurs routiers. Sur les autoroutes il n'y a pas des barrières et des clôtures le long de tous les tronçons, mais il y en a dans les courbes, et là où il y a un risque de sortie de route ou de déraillement, on renforce le talus. Les limites de vitesse sont diverses et variées, parce qu'à certains endroits, il y a davantage de risques de déraillements ou de sorties de route.

Il faut vraiment créer un contexte beaucoup plus adapté à l'environnement. Il est tout à fait logique de laisser du champ dans des milieux ruraux à faible densité, mais dans les grandes villes, la séparation est une approche dépassée. Il faudra absolument insister sur l'intégration dans le cadre d'une approche axée sur le climat et la sécurité. Il faut élaborer une approche en matière de sécurité qui sera essentielle à cet égard.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Chahal et monsieur Battiste.

[Français]

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

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

Ma première question s'adresse à M. Carra.

Monsieur Carra, j'ai porté beaucoup d'intérêt à vos propos touchant les difficultés liées à la communication qui existent entre les municipalités et les compagnies ferroviaires.

Les municipalités de ma circonscription s'en plaignent aussi. Elles éprouvent un sentiment d'impuissance quand elles voient que les compagnies ferroviaires ne donnent pas satisfaction à leurs revendications ou à leurs demandes.

C'est comme si les compagnies ferroviaires avaient droit de vie ou de mort sur tout. C'est particulièrement frustrant, parce que les citoyens demandent aux élus de rendre des comptes quant aux revendications. Au bout du compte, pour ce qui est des compagnies ferroviaires, on se heurte à un mur. La frustration des citoyens augmente lorsqu'ils s'aperçoivent que les élus ne sont pas en mesure de faire bouger les choses.

Monsieur Carra, la Ville de Calgary a-t-elle vécu le même genre de situation?

• (1720)

[Traduction]

M. Gian-Carlo Carra: Oui. J'ai très souvent rencontré ce type de situation. Je partage les frustrations de vos électeurs.

Je vous dirais que la relation actuelle entre les municipalités et le chemin de fer est fondée sur un conflit inutile. Il est entendu que les chemins de fer sont essentiels au succès de la nation et qu'ils s'opposent fondamentalement au projet de bien vivre au sein d'une collectivité. Je pense que si nous rejetons ce cadre fondamental et suggérons que ces deux projets sont essentiels à notre réussite à long terme, alors nous devons élaborer un cadre différent qui le permette. Cela relève entièrement du gouvernement fédéral.

Les collectivités et les chemins de fer seraient plus disposés à travailler ensemble si leur relation n'était pas préconçue comme

conflictuelle, mais s'il était admis que la réussite des deux était fondamentale. Je peux citer de nombreux autres exemples en matière de planification où les oppositions antérieures ont été refondues dans la perspective d'un monde émergent où les intérêts sont mutuels.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Cela m'amène à vous poser la question suivante.

Selon vous, serait-il pertinent de revoir le cadre législatif pour qu'il y ait une reddition de comptes minimale de la part des compagnies ferroviaires ou pour que celles-ci soient au moins tenues de collaborer avec les municipalités, ce qui ne semble pas être le cas actuellement?

[Traduction]

M. Gian-Carlo Carra: Il faut établir un climat beaucoup plus axé sur la collaboration. Les compagnies de chemins de fer seraient plus disposées à s'asseoir à la table s'il était entendu que leur réussite est aussi celle d'une municipalité, plutôt que d'avoir une opposition fondamentale entre les deux.

Il y a encore des conversations en cours aujourd'hui. Certains rêvent de sortir la voie ferrée du CP de la ville de Calgary et de simplement contourner la ville, ce qui coûterait littéralement des milliards de dollars qu'ils n'ont pas. Je pense que c'est au détriment à long terme de la ville de Calgary dans l'optique d'un avenir à faibles émissions de carbone.

La loi actuelle est fondée sur l'incompatibilité mutuelle. Si nous construisons un nouveau cadre qui comprenne le rôle essentiel que les deux parties jouent dans la réussite l'une de l'autre, on trouverait une meilleure façon d'aller de l'avant pour les municipalités et le chemin de fer. Si nous essayons de donner plus de pouvoir à l'un ou à l'autre dans un système axé sur les conflits, vous verrez beaucoup de résistance de la part des deux parties et davantage de conflits.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Isaak, dans votre présentation, vous avez parlé d'une certaine incongruité qui existe encore aujourd'hui dans le monde ferroviaire. En effet, les compagnies ferroviaires, ayant leur propre police, mènent leurs propres enquêtes internes.

Votre organisation a-t-elle eu des échanges avec Transports Canada à ce sujet?

Pouvez-vous m'en dire davantage sur les raisons qui font que cela constitue un problème?

Avez-vous senti que Transports Canada ou les différents intervenants à qui vous avez parlé avaient une certaine ouverture d'esprit?

[Traduction]

M. Lyndon Isaak: Pour ce qui est des services de police privés ou d'entreprise qu'utilisent actuellement le CN et le CP, nous n'en avons pas vraiment discuté avec Transports Canada. Une modification de la Loi sur la sécurité ferroviaire serait nécessaire pour modifier leurs compétences ou limiter leurs pouvoirs.

Toute l'histoire de l'enquête de Field Hill a pesé au cours des trois dernières années. Les enquêteurs du BST ont parlé de la nécessité d'une enquête indépendante et ont dit qu'il fallait que la GRC se penche sur la question. Le fait est que lorsque la police du CP a fait son enquête, elle a conclu que le CP n'était pas responsable. Cela devrait suffire à nous indiquer le problème.

Je ne connais pas d'autre exemple d'un organisme enquêtant sur lui-même. Les services de police ferroviaire ont vu le jour au début des chemins de fer dans les années 1800. Leurs pouvoirs et leurs compétences auraient dû être restreints il y a des décennies.

Je trouve absolument ahurissant qu'ils enquêtent sur eux-mêmes pour déterminer les responsabilités, alors que des membres de notre organisation meurent. C'est fou.

• (1725)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Isaak.

[Français]

Je vous remercie beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Les six minutes restantes vont à M. Bachrach.

La parole est à vous.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à tous nos témoins du temps qu'ils nous ont consacré aujourd'hui.

J'ai quelques questions pour M. Apps. Je vous remercie de votre présentation.

Pour commencer, pourquoi la Première Nation Kitselas a-t-elle estimé qu'elle devait effectuer sa propre évaluation de la sécurité à un coût que je suppose considérable?

M. Chris J. Apps: C'était une décision stratégique pour de nombreuses raisons. D'abord, la collectivité a observé la croissance du trafic ferroviaire dans la région en raison, évidemment, de la croissance et du développement industriel. Nous avons également vu des groupes d'intérêt autres que les Premières Nations de la région commencer à exprimer leurs préoccupations.

Les Kitselas participent à plusieurs de ces projets dont un bon nombre comportent des composantes ferroviaires, alors nous avons appris à les connaître tout au long des consultations qui les accompagnent. Nous avons commencé à être frustrés par le fait que ces aspects importants n'étaient pas évalués ni intégrés aux évaluations fédérales ou provinciales.

Selon nous, la croissance cumulative du trafic ne pouvait qu'accroître la probabilité de catastrophes. Nous savions que des évaluations quantitatives des risques étaient légalement requises pour les projets industriels de grande envergure. Nous avons constaté que des évaluations étaient effectuées dans le cadre du transport maritime. Les études TERMPOL étaient au départ une sorte de système honorifique et sont devenues une attente normale.

Nous nous sommes demandés pourquoi cela n'était pas le cas pour le fret arrivant par le train. Ce constat, conjugué aux recommandations du rapport de Mme Shandro, nous a vraiment amenés à faire l'étude.

M. Taylor Bachrach: Lorsque les dirigeants de la Première nation de Kitselas ont reçu ces études indépendantes et en ont lu le contenu, ont-ils eu l'impression que le transport ferroviaire dans

leurs collectivités était sécuritaire ou ces lectures ont-elles soulevé des préoccupations importantes?

M. Chris J. Apps: Obtenir ces informations et entendre ces conclusions était pour nous une confirmation que nous étions déjà au bord du précipice alors que le trafic allait augmenter. C'est l'une de ces situations à multiples facettes où nous savons qu'il y a beaucoup de choses en jeu.

La Première nation Kitselas considère le développement industriel dans la région comme une occasion en or, mais elle doit aussi s'assurer que les membres de sa collectivité sont protégés. Comment pouvons-nous trouver un équilibre?

M. Taylor Bachrach: Vous avez dit que les évaluations environnementales pour l'agrandissement des ports et les projets de terminaux sur la côte n'incluent pas le transport ferroviaire.

Cela devrait-il changer? Si oui, comment?

M. Chris J. Apps: C'est certainement quelque chose qui doit changer. Nous faisons toutes sortes d'analyses sur les différents effets de ces projets, petits et grands. Notre rapport sur les déterminants de la santé de 2019 faisait partie de ces études. Aucune loi n'évalue ou n'aborde les effets possibles de l'augmentation du trafic, tant effective que potentielle, ainsi que ses effets environnementaux et socioéconomiques.

D'après notre expérience, c'est un manque de compétence qui explique que cela a été inclus dans le champ d'application. Les promoteurs n'assurent généralement pas la garde et le contrôle des produits transportés par chemins de fer. La province doit s'en remettre à Transports Canada en qualité de principal organisme de réglementation du transport, mais les lois et les règlements du ministère régissent exclusivement l'exploitation sécuritaire de la circulation, habituellement sous la forme de plans d'intervention d'urgence, les PIU.

Les répercussions potentielles qui en découlent, y compris l'augmentation du bruit, les collisions avec la faune, les émissions atmosphériques et les freins à l'accès des membres de la collectivité à des sources vitales, comme la rivière où ils pêchent, sont tous négligés.

Pour les Kitselas et de nombreuses autres collectivités de la région — autochtones et autres — qui sont concernées par le chemin de fer, cela représente une énorme lacune réglementaire pour notre collectivité.

• (1730)

M. Taylor Bachrach: Monsieur Apps, j'ai une autre question.

Je sais que lorsque le volume de propane liquide acheminé par le corridor ferroviaire a augmenté de façon importante, un règlement fédéral intitulé « Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés » a été mis en place. Cela a obligé la compagnie de chemins de fer à effectuer sa propre évaluation des risques.

La compagnie ferroviaire a-t-elle consulté les Kitselas au sujet de cette évaluation des risques? Avez-vous déjà été consultés sur les risques ferroviaires, soit par le gouvernement fédéral, soit par la compagnie de chemins de fer?

M. Chris J. Apps: La réponse courte est non. La consultation, avec ou sans majuscule, a beaucoup de répercussions, surtout en 2022. Cependant, on nous a dit que nous pourrions participer à ce processus. C'était très difficile pour nous, parce que nous avons seulement eu la possibilité de soumettre une lettre et de faire des commentaires, et on nous a dit que le CN avait un site Web où nous pouvions soumettre nos commentaires.

Mon équipe et moi-même avons rédigé une réponse afin de signaler notre présence et nous avons dit que nous aimerions participer en tant que nation concernée par cette ligne et comme partie intéressée, parce que nous savions qu'une évaluation de l'itinéraire clé allait être entreprise. Cependant, lors de la soumission, nous étions limités à 500 caractères, nous étions donc plus ou moins en train de « gazouiller » notre demande d'être inclus dans le processus de consultation. Nous l'avons soumise et nous n'avons jamais reçu de réponse.

Je vais inclure à notre note d'information au Comité une capture d'écran et la lettre que nous voulions soumettre.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Apps.

Voici ma dernière question. Lorsque vous parlez aux sociétés ferroviaires, comment décriez-vous leur engagement auprès des Premières Nations le long du corridor ferroviaire? Diriez-vous qu'elles ont tenu compte des préoccupations soulevées par ces Premières Nations et ces collectivités des Premières Nations?

M. Chris J. Apps: Je dirais qu'il est extrêmement difficile pour ces sociétés de se montrer réceptives. Depuis que je travaille avec les Kitselas et que j'essaie d'établir un dialogue avec le CN, la réaction a consisté en tergiversations.

Je ne connais pas les capacités du CN en matière de personnel ni sa capacité à communiquer avec les autres. Les groupes autochtones sont de plus en plus conscients des risques et des menaces que pose le transport ferroviaire, ce qui est très inquiétant pour le CN.

Non, le processus de construction relationnelle n'a pas vraiment été consultatif, surtout à cet égard.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup, monsieur Apps.

Monsieur le président, j'ai une question pour M. Isaak, si vous me le permettez.

Monsieur Isaak, vous avez parlé des préoccupations liées au fait que les compagnies de chemins de fer ont des services de police privés qui enquêtent sur les accidents majeurs, y compris les accidents mortels. Vous avez fait allusion à la nécessité de changer radicalement la situation à l'avenir.

Dans quelle mesure est-il important que des modifications législatives soient effectuées pour garantir que des comptes soient rendus en cas de catastrophe ferroviaire? À quoi ressemblerait cette loi pour que les enquêtes sur ces accidents aient plus de comptes à rendre, soient plus transparentes et plus efficaces?

Le président: Veuillez répondre brièvement, s'il vous plaît, monsieur Isaak. Merci.

M. Lyndon Isaak: C'est extrêmement important. Trois personnes sont mortes au bas de Field Hill à cause de ce qui a été décrit jusqu'à maintenant comme une défaillance des freins. Comme je l'ai dit, nous n'avons toujours pas reçu le rapport final du BST, mais c'est son point de vue initial.

Au cours des trois dernières années, environ 12 personnes ont perdu la vie dans l'industrie ferroviaire au Canada. Je ne sais pas dans quel monde nous pensons qu'une compagnie de chemins de fer va mener l'enquête et s'assigner elle-même devant un tribunal pour crime. Dans quel monde vivons-nous?

Il faudra modifier l'article 44 de la Loi sur la sécurité ferroviaire pour restreindre ou modifier la compétence et le pouvoir de ces corps de police. Voilà ce qui sera nécessaire.

Le président: Merci, monsieur Isaak.

Si vous souhaitez étoffer votre réponse, nous vous encourageons à nous la soumettre par écrit.

Je tiens à vous remercier tous, chers collègues, de vos questions réfléchies et à remercier nos témoins, au nom de tous les membres du Comité, de vos témoignages aujourd'hui. Cela met fin à la réunion.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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