



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 005 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 9 mars 2016

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mercredi 9 mars 2016

•(1550)

[Traduction]

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

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions le mandat du ministre des Transports.

Conformément au paragraphe 81(4) du Règlement, nous examinons le Budget principal des dépenses 2016-2017: crédit 1 sous la rubrique Administration canadienne de la sûreté du transport aérien; crédit 1 sous la rubrique Office des transports du Canada; crédit 1 sous la rubrique Marine Atlantique S.C.C.; crédits 1, 5 et 10 sous la rubrique Bureau de l'infrastructure du Canada; crédit 1 sous la rubrique La Société des ponts fédéraux Limitée; crédit 1 sous la rubrique Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.; crédits 1, 5, 10, 15 et 20 sous la rubrique Transports; crédit 1 sous la rubrique VIA Rail Canada Inc.; et crédit 1 sous la rubrique Autorité du Pont Windsor-Détroit, renvoyés au Comité le mardi 23 février 2016.

La présidence met en délibération le crédit 1 sous la rubrique Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

Monsieur le ministre, soyez le bienvenu. Félicitations pour votre nouveau mandat. C'est un grand défi. Je suis sûre que le Comité est plus que disposé à travailler avec vous et vos fonctionnaires.

Je tiens à souligner que nous avons également avec nous Mme Kate Young, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Vous avez la parole, monsieur Garneau.

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports): Merci beaucoup, madame la présidente. Je vous félicite pour votre élection à la présidence.

Je remercie les membres du Comité de m'avoir invité à venir dire quelques mots et à répondre à leurs questions.

J'ai le plaisir d'être accompagné de mon sous-ministre, Jean-François Tremblay. Il occupera d'autres fonctions à partir de dimanche soir, mais aujourd'hui, il est mon sous-ministre. Je suis également accompagné d'Helena Borges, sous-ministre déléguée, d'André Lapointe, dirigeant principal des finances, et de Laureen Kinney, sous-ministre adjointe principale, Sécurité et sûreté.

[Français]

C'est un plaisir pour moi d'accepter l'invitation du Comité pour venir discuter de ma lettre de mandat, présenter notre budget principal des dépenses et faire une mise à jour sur plusieurs enjeux ayant trait au secteur des transports au Canada.

[Traduction]

Je comparais pour la première fois aujourd'hui devant ce comité depuis que je suis ministre des Transports, et je remercie le Comité de l'intérêt qu'il porte aux questions relatives au transport.

J'aimerais commencer par parler de la lettre de mandat que m'a remise le premier ministre. C'est le document de premier niveau qui me guide.

Dans ce document, le premier ministre m'a chargé de prendre des mesures concernant plusieurs enjeux, dont les trois suivants, sur lesquels je veux mettre l'accent aujourd'hui. Le premier est l'importance d'améliorer la sécurité de notre réseau de transport ferroviaire. Le deuxième, c'est ma réponse initiale au rapport sur l'examen de la Loi sur les transports au Canada. Le troisième, c'est la nécessité d'examiner les questions liées à la sécurité maritime, notamment la circulation des pétroliers au large de la côte nord de la Colombie-Britannique.

Permettez-moi de vous parler davantage de ces questions. Je vais commencer par la sécurité ferroviaire.

Premièrement, je veux souligner que la sécurité sera toujours ma priorité dans le secteur du transport ferroviaire. Je suis convaincu que tout ministre des Transports, dans tout gouvernement, dirait exactement la même chose.

[Français]

En tant que Québécois, je considère l'accident survenu à Lac-Mégantic en 2013 comme l'un des moments les plus tragiques du secteur canadien des transports. Je me suis récemment rendu là-bas pour rencontrer le maire de la ville et pour appuyer l'ouverture d'un nouveau bureau de reconstruction du centre-ville.

En réaction à la tragédie de Lac-Mégantic, Transports Canada travaille à renforcer la réglementation et l'application de la sécurité ferroviaire, particulièrement en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses. Cela comprend des initiatives pour améliorer la transparence et pour partager davantage de renseignements concernant la production, l'entreposage et le transport des marchandises dangereuses au Canada.

Dans la réalisation de ce travail, j'examine plus particulièrement comment les collectivités et le public peuvent être davantage mobilisés, informés et inclus dans la prise de décisions. À une date ultérieure, je devrais pouvoir vous parler plus longuement des mesures précises que le gouvernement compte prendre à cet égard.

[Traduction]

En ce qui concerne l'examen de la Loi sur les transports au Canada, je ne le cache pas: je crois très fermement qu'il est nécessaire que le transport contribue à notre économie.

[Français]

Une des façons que le gouvernement peut démontrer l'importance accordée à cet engagement est par l'entremise de notre réponse au rapport de l'Examen de la Loi sur les transports au Canada.

Sous la direction de l'honorable David Emerson, cet examen a envisagé la situation 20 à 30 ans dans l'avenir et a suggéré comment les politiques et les initiatives du gouvernement dans l'ensemble du secteur des transports pourraient aider, le plus efficacement possible, notre réseau de transport afin de rendre le Canada plus compétitif dans le domaine du commerce international.

[Traduction]

Vous savez peut-être que j'ai reçu le rapport de l'examen de la Loi sur les transports au Canada en décembre dernier et que je l'ai déposé au Parlement le 25 février, bien avant l'échéance du 12 avril. Je l'ai fait parce que même si nous étudions encore ce document, je voulais que les groupes intéressés puissent l'examiner le plus tôt possible. Je voulais que les Canadiens voient ce rapport, même si notre analyse n'est pas terminée.

Le dépôt du rapport sera suivi d'un effort considérable pour obtenir de la rétroaction des parties intéressées de partout au Canada à l'égard des conclusions de l'examen. Cela nous permettra de proposer des initiatives visant à renforcer le réseau de transport et sa contribution à l'économie canadienne.

Plus particulièrement, avec l'aide du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, je compte me pencher sur les questions touchant le réseau canadien de transport des grains. Ces mesures auront pour but de réaliser de vrais changements, afin que le transport au Canada puisse à la fois tirer parti des possibilités offertes et répondre aux besoins changeants de tous les Canadiens.

● (1555)

[Français]

De plus, elles s'ajoutent aux mesures que nous prenons pour renforcer notre utilisation de la recherche et de l'analyse afin d'élaborer des politiques en matière de transport fondées sur des données probantes et qui aideront à répondre aux pressions croissantes aux fins suivantes: élargir nos relations commerciales; accélérer et élargir les initiatives sur les données ouvertes; communiquer nos investissements en matière d'infrastructure; prendre des mesures sur le changement climatique; et finalement, renouveler les partenariats liés au transport avec les États-Unis et le Mexique, avec qui nous faisons beaucoup de commerce.

[Traduction]

Permettez-moi de parler de la collaboration et de la transparence. Notre approche à l'égard de l'examen de la Loi sur les transports au Canada témoigne de notre engagement à renforcer la collaboration et la transparence au sein du gouvernement fédéral. Comme vous le savez, la responsabilité du réseau de transport du Canada est partagée entre différentes administrations. Voilà pourquoi nous devons collaborer avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, le secteur privé, ainsi que les groupes autochtones et les collectivités en vue de renforcer ce réseau.

Il y a quelque temps, j'ai eu le plaisir de rencontrer les 10 premiers ministres provinciaux et les trois ministres des gouvernements territoriaux responsables du transport. Ils examinent actuellement le rapport d'examen de la Loi sur les transports au Canada.

[Français]

C'est donc pour cette raison qu'en janvier dernier, je me suis rendu, par exemple, en Colombie-Britannique pour rencontrer des

membres de la population autochtone ainsi que d'autres intervenants. C'était là une occasion d'entendre leur point de vue sur la manière dont les investissements gouvernementaux dans le transport peuvent appuyer l'économie, tout en atténuant les répercussions des transports sur l'environnement.

[Traduction]

L'atteinte de cet équilibre me tient à coeur. Même si je considère le portefeuille des transports en grande partie comme un portefeuille à caractère économique, je sais que le secteur des transports est la deuxième source en importance d'émissions de gaz à effet de serre au Canada, et nous devons explorer des façons de réduire l'impact des transports sur notre planète.

J'aimerais maintenant parler de la sécurité maritime et des navires-citernes. J'ai l'intention de travailler avec mes collègues, le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, la ministre de l'Environnement et du Changement climatique, la ministre de la Justice, la ministre des Affaires autochtones et du Nord et le ministre des Affaires étrangères afin d'améliorer la sécurité maritime de nos eaux côtières.

Le travail avec ces ministres et avec d'autres membres du Cabinet comprendra la prise de mesures visant à officialiser un moratoire sur le transport de pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique, un engagement que le gouvernement a à coeur et qui est clairement énoncé dans ma lettre de mandat.

Permettez-moi maintenant de parler du Budget principal des dépenses.

Madame la présidente, c'est avec plaisir que je parlerai de ces engagements pendant la période de questions et réponses. Toutefois, avant de terminer, j'aimerais souligner deux questions budgétaires qui touchent Transports Canada.

[Français]

Le Budget principal des dépenses fournit une liste des ressources requises par le ministère pour le prochain exercice à un moment précis. Il ne comprend pas les fonds qui pourraient être reçus pendant l'exercice, qui sont le plus souvent liés à des postes annoncés dans le budget du gouvernement.

Le financement reçu par le ministère pour les postes budgétaires serait, le cas échéant, obtenu au moyen du processus du Budget supplémentaire des dépenses, qui, comme vous le savez, est normalement réalisé trois fois par année à la suite du Budget principal des dépenses.

● (1600)

Ce financement pourrait comprendre des fonds pour de nouveaux programmes ou des fonds renouvelés pour des programmes existants.

[Traduction]

La valeur totale de notre Budget principal des dépenses pour 2016-2017 s'élève à environ 1,3 milliard de dollars, soit une diminution de 21,6 % par rapport aux plans de dépenses approuvés lors du Budget principal des dépenses de 2015-2016. Le financement temporaire de programmes comme le Programme de transfert des installations portuaires, le financement de programmes qui s'achèvent comme le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, et le financement pour le projet du passage international de la rivière Detroit, qui a depuis été transféré à Infrastructure Canada, ne sont plus inclus ou sont inclus à un moindre coût dans le Budget principal des dépenses de cette année, ce qui aide à expliquer la diminution.

Pour terminer, j'aimerais dire quelques mots au sujet des changements aux subventions et aux contributions. Je devrais également souligner que ces estimations reflètent les changements qu'a faits Transports Canada à la structure des crédits pour les subventions et les contributions. J'aimerais prendre quelques minutes pour vous expliquer cela.

[Français]

Comme vous le savez peut-être, le contrôle parlementaire des subventions et des contributions dans les organismes fédéraux a été accordé selon le type de dépenses, notamment les coûts d'exploitation, le capital, les subventions et les contributions, plutôt que par les objectifs de programme de ces dépenses.

En 2012, le Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires a recommandé que le Secrétariat du Conseil du Trésor passe de son modèle actuel à un modèle axé sur les activités de programme. Dans le cadre de ce type d'approche, les crédits de subventions et de contributions des organismes, comme Transports Canada, seraient organisés en fonction des programmes plutôt que du type de dépenses. C'est le point central. Ainsi, les dépenses seraient classées selon leur objectif plutôt que selon leur place dans la structure d'un organisme fédéral. Pour les parlementaires, cela offrirait davantage un contrôle informé sur les dépenses fédérales.

À la lumière de ces recommandations, Transports Canada a décidé de mettre le nouveau modèle en pratique en tant que projet pilote pour voir comment il fonctionne, tant pour les parlementaires que pour le ministère. Par conséquent, nous espérons que ce type de classification vous donnera une meilleure compréhension du travail que fait Transports Canada.

[Traduction]

Madame la présidente, je crois que les initiatives que j'ai soulignées aujourd'hui mettent en évidence l'orientation que prend Transports Canada afin de maintenir un réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

[Français]

Je serai heureux de prendre connaissance des commentaires des membres du comité. Je suis impatient de collaborer avec vous afin de renforcer notre réseau de transport et de jeter des bases solides pour l'avenir du Canada.

[Traduction]

Voilà qui conclut ma déclaration préliminaire. Je répondrai maintenant à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Garneau.

Je vous suis reconnaissante d'avoir livré votre exposé en moins de 13 minutes sur une période de deux heures. Vous donnez aux membres du Comité beaucoup de temps pour poser des questions intéressantes. Merci beaucoup.

Nous allons commencer par Mme Block, pour six minutes.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je partagerai mon temps de parole avec ma collègue, Mme Raitt. Je vais poser quelques questions, puis je lui céderai la parole.

Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue, à vous et aux fonctionnaires de votre ministère. Nous sommes heureux que vous vous joigniez à nous aujourd'hui. Puisque c'est votre première comparution devant notre comité à titre de ministre, je voudrais

profiter de l'occasion pour vous féliciter publiquement de votre nomination à cet important ministère.

Monsieur le ministre, l'un des dossiers clés mentionnés dans votre cahier de transition, c'est la proposition de Ports Toronto visant à prolonger les pistes de l'aéroport Billy Bishop de Toronto. C'est à la page 171. Dans le cahier de transition, on indique qu'actuellement, l'aéroport n'est pas certifié en vertu des Normes et pratiques recommandées pour les aérodromes, TP 312, 5^e édition, qui ont été adoptées en septembre 2015. Étant donné la nature de l'aéroport, il est impossible d'adopter ces normes.

Mes questions sont les suivantes. Quelles exemptions êtes-vous prêt à accorder à l'administration portuaire de Toronto afin qu'elle puisse respecter ces nouvelles normes réglementaires? Quels renseignements n'ont pas été divulgués en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, au bas de la page? La piste principale devra-t-elle être prolongée pour respecter les nouvelles normes et pratiques recommandées par votre ministère pour les aérodromes?

• (1605)

L'hon. Marc Garneau: Je vous remercie beaucoup de votre question, madame Block, et de vos félicitations.

Je vais demander à ma collègue, sous-ministre adjointe pour la Sécurité et la sûreté, de répondre à la question.

Mme Laureen Kinney (sous-ministre adjointe, Sécurité et Sûreté, ministère des Transports): Je vous remercie beaucoup de la question.

Il y a évidemment des technicalités sous-jacentes, mais très simplement, les normes qui ont été établies dans les versions du document TP312 ont fait l'objet d'une série de mises à jour au fil des décennies. Chaque fois que ces mises à jour sont effectuées, elles ont évidemment une incidence sur la construction et l'exploitation des principaux éléments d'un aéroport, y compris les pistes d'atterrissage.

La pratique habituelle, et celle qui a été mise en place dans la plus récente version, la cinquième édition, consiste à autoriser les droits acquis et le maintien des exemptions et des normes antérieures de la version quatre jusqu'à ce que des changements importants soient effectués.

L'hon. Lisa Raitt (Milton, PCC): Ai-je la parole, ou voulez-vous poursuivre?

Mme Kelly Block: Allez-y.

L'hon. Lisa Raitt: D'accord.

Comment allez-vous, monsieur le ministre?

L'hon. Marc Garneau: [Inaudible]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le ministre, d'abord, lorsqu'on examine le Budget principal des dépenses et les dépenses prévues pour cette année, on constate que le budget de Transports Canada est réduit d'environ 400 millions de dollars. Compte tenu de la façon dont fonctionne le ministère, c'est considérable.

Je veux parler plus particulièrement d'un programme qui me préoccupe beaucoup, soit le programme de contributions pour les services de traversier. Vous sabrez la moitié de son budget, soit 18 millions de dollars. Il y a trois services de traversiers: Îles-de-la-Madeleine, Saint John-Digby, et Wood Islands-Caribou. Lequel de ces services de traversiers est-on en train de fermer?

L'hon. Marc Garneau: Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, c'est l'un des programmes temporaires actuellement. Il pourrait y avoir des changements dans le budget — nous devons voir cela —, mais pour le moment, c'est un programme qui sera éliminé progressivement.

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le ministre, ce que vous dites, c'est que les services de traversiers entre Souris, à l'Île-du-Prince-Édouard, et les Îles-de-la-Madeleine, entre Saint John, au Nouveau-Brunswick, et Digby, en Nouvelle-Écosse, et entre Wood Islands, en Nouvelle-Écosse, et Caribou, à l'Île-du-Prince-Édouard risquent d'être privés de fonds à cause de ce Budget principal des dépenses.

L'hon. Marc Garneau: Je vais demander à mon sous-ministre de répondre à cette question.

M. Jean-François Tremblay (sous-ministre, Transports, Infrastructure et Collectivités, ministère des Transports): Comme l'a mentionné le ministre dans son allocution, la pratique habituelle, en ce qui concerne le Budget principal des dépenses, consiste à ne pas inclure ce qui pourrait provenir du budget. Nous ne savons pas ce que contiendra le budget. Comme pour tous les programmes temporaires, on doit tout simplement prendre les choses telles qu'elles sont actuellement, en attendant la décision qui sera prise dans le budget. Attendons de voir ce que contiendra le budget pour cette question.

L'hon. Lisa Raitt: D'accord.

J'ai une dernière question, madame la présidente.

Combien y a-t-il d'inspecteurs ferroviaires qui travaillent actuellement à Transports Canada?

M. Jean-François Tremblay: Actuellement, sur le plan de la surveillance, nous en avons 1 472.

L'hon. Lisa Raitt: Mais combien d'entre eux travaillent à titre d'inspecteurs proprement dit?

Mme Lauren Kinney: À la fin du troisième trimestre, soit au 31 décembre, il y avait 137 inspecteurs ferroviaires. Bien entendu, ce chiffre peut varier; il peut y en avoir un ou deux de plus ou de moins.

L'hon. Lisa Raitt: Je pense que nous nous rappelons combien nous en avions l'an dernier. À la fin avril, l'an dernier, je crois que nous avions environ 105 inspecteurs ferroviaires. Est-ce bien cela?

Mme Lauren Kinney: Il faudrait que je vérifie les chiffres exacts, mais c'était à peu près cela.

L'hon. Lisa Raitt: Le nombre d'inspecteurs ferroviaires a donc augmenté d'environ 30 % cette année. Félicitations.

C'est tout. Merci beaucoup.

La présidente: Monsieur Badawey.

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

Monsieur le ministre, je vous remercie de votre présence aujourd'hui. Je suis heureux de vous voir. Félicitations pour votre nouveau portefeuille.

J'ai eu le temps, au cours de la dernière semaine, de lire les tomes qui ont été préparés pour nous au sujet de l'examen de la Loi sur les transports au Canada. Bien honnêtement, j'ai été emballé par certaines des observations que j'ai lues dans l'examen.

Je veux mentionner deux domaines particuliers qui vont de pair, selon moi, avec beaucoup de renseignements que nous avons fait ressortir dans ma propre province, ma propre circonscription, et également dans tout le sud-ouest de l'Ontario, et qui, bien

franchement, peuvent contribuer à l'économie globale dans tout le pays. Voici ce qu'on trouve à la page 6 de la première partie du tome 1:

Le fait que l'économie canadienne soit tributaire de l'économie mondiale a des répercussions importantes à deux niveaux. Dans un premier temps, le rôle des systèmes de transport et de logistique, pour le déplacement efficace des gens et des biens, est devenu de plus en plus important pour la compétitivité à l'échelle internationale. En effet, la logistique des transports et l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement sont aujourd'hui perçues par diverses organisations de recherche comme étant plus importantes pour la compétitivité mondiale que les taux des droits de douane et des tarifs.

Je pense que c'est une chose que nous avons apprise au fil des ans en ce qui concerne le transport et l'économie, et le lien qui existe entre les deux.

Ma question, monsieur le ministre, concerne ce que vous avez dit dans votre déclaration préliminaire, soit que vous ferez suivre le dépôt du rapport d'un effort considérable pour obtenir de la rétroaction de la part des parties intéressées, partout au pays, à l'égard des conclusions de l'examen. Pourriez-vous expliquer au Comité de façon un peu plus détaillée ce que vous avez l'intention de faire maintenant pour aller de l'avant en ce qui concerne l'examen de la Loi sur les transports au Canada?

• (1610)

L'hon. Marc Garneau: Je vous remercie de la question, monsieur Badawey. J'ai moi aussi été frappé par ce passage dans la première partie du rapport.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, je considère Transports Canada comme un ministère à caractère économique. Je crois, et je l'ai dit souvent, que l'économie de notre pays dépend de trois grands éléments: premièrement, les produits et les services que nous avons à offrir au monde; deuxièmement, les traités que nous avons signés avec d'autres pays qui nous permettent d'échanger ces produits et services; et troisièmement, le bon fonctionnement de notre infrastructure commerciale et de nos corridors commerciaux pour acheminer efficacement nos produits et services vers les autres pays. Il va sans dire que je considère l'infrastructure commerciale comme un aspect essentiel du transport.

À titre d'exemple, nous savons que notre réseau ferroviaire transporte pour 280 milliards de dollars de marchandises chaque année; c'est du moins ce qu'il a transporté en 2014. C'est une très grosse somme. Pouvons-nous le rendre plus efficace? Le port de Vancouver manutentionne 140 millions de tonnes de marchandises. Pouvons-nous le rendre plus efficace? Pouvons-nous améliorer l'efficacité d'autres ports? À quel point notre transport intermodal est-il efficace? Combien y a-t-il, au pays, de goulets d'étranglement qui ralentissent inutilement le transport des produits que nous voulons vendre à d'autres pays, en particulier aux États-Unis, avec qui nous avons beaucoup d'échanges commerciaux?

Pour moi, c'est un élément extrêmement important de mon mandat. C'est le côté économique du ministère des Transports. Dans ma déclaration préliminaire, j'ai mentionné que nous consulterons, au printemps et à l'été, les principales parties intéressées pour connaître leurs réactions quant aux recommandations. Le rapport Emerson contient quelque 60 recommandations.

Le transport n'est pas seulement de compétence fédérale. Nous travaillons avec les provinces et les territoires. Je veux entendre ce qu'ils ont à dire, car plus nous serons en harmonie sur les questions relatives au transport dans ce pays, mieux ce sera pour nous tous.

J'ai déjà entrepris des consultations en rencontrant le secrétaire aux Transports et le secrétaire à la Sécurité intérieure des États-Unis, car la sécurité et le transport sont des aspects essentiels du commerce entre le Canada et les États-Unis, et nous avons beaucoup d'échanges commerciaux avec les États-Unis par voies terrestre, maritime et ferroviaire.

Il y aura un processus de consultation. À l'automne, nous entendons déterminer quelles recommandations nous mettrons en oeuvre ou non, et lesquelles nous pourrions partiellement mettre en oeuvre. Avant d'en arriver à cette étape, nous voulons mener des consultations au cours du printemps et de l'été.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le ministre.

Avez-vous aussi l'intention de collaborer avec d'autres ministres, comme le ministre de l'Infrastructure, pour envisager d'investir dans des infrastructures stratégiques, comme vous l'avez mentionné tout à l'heure, des installations intermodales et multimodales partout au pays? Considérez-vous que cela fait partie de votre collaboration?

L'hon. Marc Garneau: Absolument. D'ailleurs, nous nous parlons régulièrement. Durant la campagne électorale, notre gouvernement a parlé de l'infrastructure sociale, de l'infrastructure verte et de l'infrastructure du transport en commun, mais il y a aussi l'infrastructure liée au commerce. Le ministre de l'Infrastructure reconnaît assurément l'importance de l'infrastructure de transport.

• (1615)

La présidente: Merci, monsieur le ministre.

Madame Duncan.

Mme Linda Duncan (Edmonton Strathcona, NPD): Je vous remercie de votre présence, monsieur le ministre. Je vous suis reconnaissante d'être ici pour deux heures, comme votre collègue, plus tôt cette semaine. Nous avons eu une excellente discussion avec lui.

J'ai beaucoup parlé de la sécurité ferroviaire. Je suis ravie que le Comité ait accepté de se pencher sur la question.

Je dois dire que j'ai été très étonnée d'apprendre, en lisant le journal aujourd'hui, que le Conseil du Trésor envoie un agent financier à Transports Canada en raison de la gestion inadéquate du financement pour la sécurité ferroviaire. Je crains que dans le Budget principal des dépenses, les fonds consacrés à la sécurité ferroviaire ne soient encore réduits. Cette question ne se limite pas au jeu de yo-yo en ce qui concerne le financement de la sécurité ferroviaire.

Aujourd'hui, j'ai rencontré des chefs de pompiers. Ils sont très préoccupés par le fait qu'on leur refile les coûts de la formation essentielle des premiers intervenants en cas d'urgence. Le maire de ma ville est obligé d'utiliser deux des trois affectations de dépenses prévues pour l'infrastructure afin de remédier aux conséquences du trafic ferroviaire dans notre ville.

Il est temps que le gouvernement fédéral assume ses responsabilités et qu'il commence à réglementer et à redresser l'industrie ferroviaire.

En ce sens, j'aimerais que vous nous disiez s'il est temps, selon vous, que nous nous éloignons enfin de l'autoréglementation de ce secteur pour avoir recours à des vérifications. Quand je suis devenue chef de l'application de la loi, nous avons fait le ménage. Les inspecteurs sur le terrain étaient ravis d'être enfin traités comme des inspecteurs — des inspecteurs à temps plein formés et désignés, des enquêteurs à temps plein.

Envisagez-vous de faire une vérification complète de surveillance de l'application de la loi et de la conformité dans ce secteur,

d'élaborer une stratégie claire visant à s'assurer d'une surveillance adéquate et de l'application de la loi, et d'avoir recours à des inspecteurs et à des enquêteurs à temps plein bien rémunérés et bien formés?

L'hon. Marc Garneau: Je vous remercie de la question; je sais que, comme moi, vous attachez beaucoup d'importance à la sécurité ferroviaire. Je peux vous assurer qu'elle demeurera ma priorité.

D'ailleurs, la sécurité ferroviaire est clairement énoncée dans ma lettre de mandat. Après ce qui s'est produit à Lac-Mégantic, je crois que bien des gens au pays se sont rendu compte qu'en effet, des marchandises dangereuses sont transportées par train, et que certains de ces trains passent dans leur cour. Soudain, les gens ont commencé à se préoccuper vivement de la sécurité du réseau ferroviaire.

Il ne fait aucun doute que le gouvernement précédent a mis en place certaines mesures — en grande partie en raison de la tragédie de Lac-Mégantic —, notamment sur la façon d'immobiliser un train de façon sécuritaire. Toutefois, je constate que nous avons encore beaucoup de travail à faire. Il y a le renforcement des wagons-citernes qui transportent des marchandises dangereuses, la mise en place de mesures plus contraignantes quant à la responsabilité et à l'indemnisation afin de faire porter une plus grande part de responsabilité aux compagnies ferroviaires. Il y a aussi les modifications à la réglementation. Effectivement, l'un des aspects importants, c'est de veiller à ce que les inspections soient adéquates et à ce que les trains sillonnent le pays de façon sécuritaire, sur un réseau ferroviaire sûr.

En a-t-on fait assez? Non. Il reste du travail à faire. Cela fait à peine quatre mois que je m'occupe de ce portefeuille, et j'ai vu, par exemple, qu'en 2015, il y a eu 737 déraillements de trains. La plupart des gens n'en entendent pas parler. Dans bien des cas, le train ne se renverse pas nécessairement sur le côté. Il s'agit parfois d'un incident mineur; le train déraile simplement et ne transporte aucune marchandise dangereuse.

Je crois que nous pouvons faire mieux. Vous avez soulevé des questions concernant les commandes portatives qui permettent de manoeuvrer les trains à distance, la question de la fatigue, que nous avons soulevée également, et, bien sûr, l'exemple récent d'un wagon, à Regina, qui a parcouru une distance de quatre kilomètres dans la ville.

Nous examinons tout cela. En résumé, la réponse à votre question, c'est que nous pouvons faire mieux. Je crois que nous devons faire mieux. C'est pour moi une priorité, et nous examinons les différentes façons dont nous pouvons le faire.

Je vous remercie de votre suggestion.

• (1620)

Mme Linda Duncan: Merci, monsieur le ministre. Je n'entends rien au sujet d'un changement majeur; soyez assuré que je ferai le suivi. Je sais ce que sont les règles et les règlements. Je sais ce qu'est l'autovérification, et elle doit cesser dans ce secteur.

Il ne me reste que quelques minutes, je crois. C'est un énorme portefeuille. J'aimerais avoir davantage de temps, mais je me sens obligée d'exprimer certaines préoccupations en ce qui concerne le secteur agricole.

J'ai rencontré de nombreuses organisations qui sont très préoccupées par les recommandations formulées dans le rapport Emerson. Elles aimeraient que vous vous engagiez à prolonger les délais prévus dans le projet de loi C-30, qui expirent en août 2016.

Elles sont très préoccupées par le fait qu'on demande la suppression du revenu admissible maximal sans qu'il y ait de protections additionnelles pour nos producteurs de grain. Elles s'inquiètent aussi beaucoup au sujet des changements proposés sur le plan de l'interconnexion. Je sais que c'est entre vous et le ministre de l'Agriculture.

J'aimerais que vous nous donniez des précisions sur les mesures qui seront prises pour que nos producteurs agricoles puissent profiter des débouchés commerciaux.

L'hon. Marc Garneau: Pour en revenir au scénario, après avoir présenté le rapport d'examen... Voilà pourquoi je veux rendre le rapport d'examen public très rapidement, afin que les gens puissent nous dire ce qu'ils en pensent. Les commentaires que vous avez entendus, le ministre de l'Agriculture et moi-même les avons entendus.

Nous n'avons pas encore décidé si nous prolongerons le projet de loi C-30. C'est assurément un projet de loi qui traite de certains des points que vous soulevez, soit le RAM, l'interconnexion, et ce genre de questions. Nous nous penchons là-dessus actuellement.

Il ne faut pas oublier que nous n'avons ce rapport que depuis peu. Nous voulons adopter la meilleure approche possible pour assurer le transport efficace du grain — une ressource importante —, mais dans un contexte plus large, pour assurer également le transport efficace de la potasse, des légumineuses, du charbon, de tous les produits dont les conteneurs...

La présidente: Monsieur le ministre, je suis désolée de vous interrompre.

Merci beaucoup.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Je vous remercie d'être avec nous, monsieur le ministre.

Je regarde un article — je ne sais pas si vous l'avez vu — du *Globe and Mail* intitulé « Le Conseil du Trésor surveillera les décisions budgétaires de Transports Canada ».

Le gouvernement soumet donc Transports Canada à une surveillance spéciale parce que le ministère a manqué à maintes reprises ses objectifs financiers. Je sais que des préoccupations ont été exprimées au sujet de la dotation. Je suis conscient que vous avez hérité d'une situation très précaire. Je voulais simplement savoir comment vous allez y remédier.

L'hon. Marc Garneau: Je vous remercie de la question. C'est très bien expliqué dans l'article du *Globe and Mail*.

C'est une situation financière difficile qui est ma responsabilité, maintenant que je suis le ministre. Je peux vous dire que j'ai rencontré le président du Conseil du Trésor il y a déjà un certain temps pour en discuter; je lui ai dit que je l'appuyais sans réserve et que nous devions régler les problèmes soulevés.

Il est important que les gens voient que nos ministères gèrent leurs finances aussi efficacement que devrait le faire un ministère du gouvernement. Je compte travailler en étroite collaboration avec le Conseil du Trésor au cours de la prochaine année. Mon équipe adhère tout à fait à cette démarche. Nous sommes en train de régler le problème et nous voulons qu'à un moment donné, la personne du Conseil du Trésor qui vient surveiller notre ministère nous dise que tout va bien, et qu'elle retourne au Conseil du Trésor.

Nous voulons montrer que nous avons mis de l'ordre dans nos affaires. C'est une situation qui remonte surtout à l'an dernier, mais j'en ai maintenant la responsabilité, et je vais m'en occuper.

M. Gagan Sikand: Je vous remercie.

Je vais changer de sujet et parler d'une question qui me touche de plus près. Vous avez sans doute entendu parler du projet Missing Link.

L'Association canadienne du transport urbain a déclaré qu'il y a un manque à gagner de 18 milliards de dollars pour les projets de transport en commun prévus d'ici 2020. Je me demandais simplement quels critères d'admissibilité vous proposeriez pour le financement des projets de transport en commun comme le projet Missing Link.

L'hon. Marc Garneau: Le financement du transport en commun relève de notre collègue, le ministre Sohi. Je m'occupe davantage de l'infrastructure liée au transport des marchandises au pays. J'espère que vous avez eu l'occasion de lui poser la question il y a quelques jours, lorsqu'il a comparu. Le volet du transport en commun fait clairement partie de son mandat. Vous ne serez pas surpris d'apprendre qu'il y a de nombreux projets intéressants liés au transport en commun pour lesquels on cherche à obtenir du financement du gouvernement. Nous verrons comment vont les choses, notamment dans le prochain budget.

• (1625)

M. Gagan Sikand: Je lui ai posé la question, mais j'ai pensé vous la poser également.

La présidente: Il vous reste deux minutes et demie; préférez-vous partager votre temps de parole avec vos collègues?

M. Gagan Sikand: Ça va, je vous remercie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente. Je remercie le ministre et son équipe de leur présence.

Auparavant, le ministère des Transports réglementait l'utilisation du spectre des radiofréquences et le rendement des installations d'émission. Est-ce toujours le cas dans votre ministère?

M. Jean-François Tremblay: C'est Industrie Canada qui s'en occupe.

M. Ken Hardie: D'accord. Vous venez d'échapper à une question de taille. C'est bien. Nous allons poursuivre.

J'ai ici les recommandations du Bureau de la sécurité des transports sur la sécurité ferroviaire. Il y a une douzaine de recommandations dont l'état est actif. L'une d'elles remonte à 1991. La meilleure évaluation que vous obtenez jusqu'ici, c'est « intention satisfaisante », mais on sait bien que l'enfer est pavé de bonnes intentions. Il y a des enjeux importants, ici, qui sont liés à la sécurité, à la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité, etc.

Dans votre lettre de mandat, indique-t-on qu'il sera prioritaire pour votre ministère de régler ces douze problèmes?

L'hon. Marc Garneau: C'est prioritaire en ce sens que lorsque le Bureau de la sécurité des transports vient nous voir après avoir effectué une enquête sur un accident, il formule des recommandations. Parfois, ces recommandations sont adressées à Transports Canada.

Nous devons ensuite décider, en examinant la situation dans son ensemble, si nous mettrons en oeuvre la recommandation immédiatement et telle quelle, s'il nous faut du temps pour l'étudier — certains problèmes sont extrêmement complexes —, ou si nous n'y donnerons pas suite. C'est ce que nous devons décider et, au bout du compte, ce dont nous continuons d'être responsables.

L'état des recommandations est rendu public, et il nous incombe d'expliquer les raisons pour lesquelles nous n'avons pas donné suite à certaines recommandations. Les raisons sont habituellement très complexes.

M. Ken Hardie: Sont-elles publiées?

L'hon. Marc Garneau: Oui, cette information est disponible.

Nous pourrions parler d'exemples précis. Je ne veux pas le faire sur cette tribune, mais c'est parfois plus compliqué qu'il n'y paraît.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Fraser, vous disposez de six minutes.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

Par votre entremise, je tiens également à remercier le ministre de nous consacrer deux bonnes heures aujourd'hui. Monsieur le ministre, je trouve fantastique que nous disposions de cette période pour vous poser des questions.

Je viens de la Nouvelle-Écosse, où tout le monde veut avoir de l'information sur les routes. J'ai remarqué que dans votre lettre de mandat, on indique que vous devrez promouvoir différentes formes de transport, notamment notre réseau routier, pour assurer l'efficacité du transport des marchandises. Pourriez-vous me parler du travail que vous avez effectué avec la province jusqu'ici, ou de la façon dont vous prévoyez travailler avec les provinces pour établir les priorités relatives à l'amélioration du réseau routier canadien?

L'hon. Marc Garneau: Lors de notre première réunion, les 10 ministres des Transports, y compris le ministre Geoff MacLellan, de la Nouvelle-Écosse, ont eu l'occasion de nous parler de certains enjeux importants.

Notre rôle concerne en principe l'infrastructure de transport; c'est de ce point de vue que nous avons un rôle à jouer. Il y a des compétences provinciales et des compétences fédérales, et dans certains cas, elles se chevauchent, mais notre but ultime, qui cadre avec celui des provinces, c'est que le transport des personnes et des marchandises soit effectué le plus efficacement possible. Cela touche les routes, les chemins de fer, les ports et les aéroports. C'est vraiment là le mandat de Transports Canada.

Il peut y avoir des enjeux particuliers qui sont prioritaires pour les provinces; elles nous le font alors savoir, et nous en tenons compte.

• (1630)

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

J'aimerais changer de sujet et parler brièvement de la sécurité maritime.

Dans le rapport d'examen de la Loi sur les transports au Canada, on indique que nous devons « renforcer et réformer » — je crois que ce sont les termes qu'on utilise, ou des termes semblables —, la Garde côtière canadienne.

J'ai vu au moins un projet d'infrastructure épouvantable qui touchait la Garde côtière, à Port Bickerton, en Nouvelle-Écosse. En effet, le projet nuisait à la sécurité et empêchait la Garde côtière de faire son travail, car il engorgeait le quai local à tel point que les gens ne pouvaient même pas faire le plein sur l'eau. Ils devaient sortir leur bateau de l'eau.

Quelles mesures prendrez-vous pour améliorer la sécurité des Canadiens tout en promouvant l'infrastructure de la Garde côtière?

L'hon. Marc Garneau: À strictement parler, la Garde côtière relève du ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière

canadienne, l'honorable Hunter Tootoo. L'organisation relève de son mandat.

Transports Canada a cependant un rôle à jouer dans le vaste dossier de la sécurité maritime. Les problèmes liés à la navigation relèvent de notre responsabilité. Si un navire contrevient aux règles, que ce soit en mer ou au port, il appartient à Transports Canada d'intervenir.

En ce qui concerne la situation de la Garde côtière, j'ai pris note des conclusions de l'examen de la Loi sur les transports au Canada. J'en ai pris acte, mais c'est au ministre Tootoo qu'incombe la responsabilité de cette organisation. Je m'en remets donc à lui pour répondre à votre question.

M. Sean Fraser: Certainement, monsieur le ministre. Je vous remercie.

Je change de sujet encore une fois. Je veux parler de l'efficacité des infrastructures ferroviaires. Je signale que le rapport d'examen traite du transport du grain. Je crois que vous avez mentionné plus tôt l'élimination progressive des wagons-citernes DOT-111.

Dans le cadre de l'examen de l'efficacité du réseau ferroviaire qui sera mené à bien durant votre mandat, comptez-vous analyser la nécessité de construire davantage de wagons différents? Pouvez-vous me décrire le processus de fabrication des wagons?

L'hon. Marc Garneau: Je ne suis pas un spécialiste du processus de fabrication. Les entreprises qui fabriquent des wagons-citernes doivent se conformer à des normes de sécurité. Les DOT-111, les wagons-citernes impliqués dans l'accident de Lac-Mégantic, ont beaucoup fait parler d'eux. Dans la foulée de l'accident, le gouvernement précédent a travaillé en collaboration avec les États-Unis. C'est un élément clé de l'équation, car bon nombre de nos wagons-citernes traversent la frontière. C'est pourquoi les deux pays doivent harmoniser leurs règles de sécurité. « DOT » signifie « Department of Transport ». Il s'agit d'une norme de sécurité étatsunienne.

Les wagons-citernes DOT-111 seront retirés graduellement pour faire place aux wagons TC-117. Les wagons 1232 seront aussi éliminés progressivement. Le retrait aura lieu d'ici 2025, selon le type de matières transportées. Le remplacement ne peut pas se faire du jour au lendemain, car il existe des dizaines de milliers de wagons en circulation. Il y aura donc un programme de retrait graduel. Les nouveaux wagons seront beaucoup plus solides et à même de résister à un déraillement et seront moins à risque de perforation et d'explosion.

M. Sean Fraser: Madame la présidente, me reste-t-il du temps?

La présidente: Cinq secondes.

M. Sean Fraser: J'en profiterai pour dire: « Merci beaucoup. »

La présidente: Merci.

Monsieur Berthold, la parole est à vous.

[Français]

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

Je vous remercie beaucoup, monsieur le ministre, de comparaître devant le comité. Je suis heureux de vous voir.

Tout d'abord, j'aimerais souligner quelque chose d'assez exceptionnel dans le dossier du suivi de l'accident de Lac-Mégantic. Vous m'avez offert votre collaboration et je sens que vous avez une réelle volonté de régler le dossier, mais il faut répondre à certaines attentes de la population.

Comme vous le savez, les gens de Lac-Mégantic ont beaucoup d'attentes. Ces attentes ont été créées notamment par le premier ministre lors de la campagne électorale. En effet, il s'est engagé à construire une voie de contournement à Lac-Mégantic.

Je crois qu'il y a également un problème important en ce qui a trait à la crédibilité. Beaucoup de gens se sont prononcés et déclaré être des experts en la matière. Des partis politiques ont même été très sévères et critiques envers Transports Canada au cours de la dernière année. Aujourd'hui, la population est toujours inquiète. Elle craint toujours le train. On n'a pas de réponses. Un peu plus tôt, vous avez mentionné que vous réfléchissiez à la sécurité ferroviaire, mais malheureusement, on ne connaît pas les échéances.

Comment pouvez-vous rassurer la population relativement à la sécurité actuelle du transport ferroviaire dans la ville de Lac-Mégantic? Pouvez-vous prendre des mesures pour rassurer les gens sur la sécurité du rail? Comment peut-on faire pour redonner aux experts un peu de cette crédibilité perdue?

Ma deuxième question sera brève. A-t-on prévu des sommes d'argent dans le prochain budget pour réaliser le projet relatif à la voie de contournement?

• (1635)

L'hon. Marc Garneau: Vous avez posé beaucoup de questions. Je reconnais votre implication comme représentant de Lac-Mégantic. Nous avons d'ailleurs déjà discuté de ce sujet.

Nous inspectons régulièrement le chemin de fer qui passe par Lac-Mégantic. Nous savons que c'est important, comme c'est le cas partout au Canada. Je sais que cela prend un peu de temps pour que les gens qui ont subi une tragédie comme celle qui s'est passée en juillet 2013 soient rassurés. Cela a été littéralement un événement traumatisant.

Des mesures de réglementation ont été prises depuis ce temps. Comme je l'ai mentionné, il y a des mesures pour sécuriser les trains quand on les laisse pour la nuit, comme à Nantes, par exemple, qui est situé à 11 km de Lac-Mégantic.

On porte aussi une attention plus particulière aux situations qui impliquent des matières dangereuses. Il va y avoir un changement dans le modèle des wagons-citernes.

M. Luc Berthold: Monsieur le ministre, pensez-vous qu'il serait possible d'informer la population directement sur place? À l'heure actuelle, les messages arrivent de partout. Je pense que les gens ont besoin d'entendre le message que vous avez formulé directement de la part des gens qui connaissent ces questions.

L'hon. Marc Garneau: En ce qui concerne votre invitation à me rendre sur place, j'ai dit, lorsque j'étais là au mois de janvier pour participer à l'ouverture du centre pour le redéveloppement du centre-ville, que je reviendrais au printemps. Je suis certainement disponible pour participer à un événement ou à une table ronde où je répondrais aux questions des gens et pour faire ce que vous suggérez, c'est-à-dire montrer quelles mesures ont été prises et indiquer aux gens que le niveau de vigilance est extrêmement élevé.

En ce qui a trait à la question de la voie de contournement ferroviaire, comme vous le savez, l'étude est en cours et il faudra un certain temps avant qu'elle soit terminée. Nous voulons voir les résultats de cette étude avant de nous prononcer parce qu'il y a des

implications importantes concernant les coûts et toutes sortes d'autres choses. Nous voulons donc voir ce qui se passera à cet égard. Cependant, je suis prêt à rencontrer les gens. C'est la raison pour laquelle j'y suis allé au mois de janvier pour rencontrer le maire et les gens qui ont participé à l'événement. C'était la deuxième fois que j'y allais.

M. Luc Berthold: Donc, si je comprends bien, s'il y a des besoins financiers au cours de la prochaine année, votre ministère sera présent.

L'hon. Marc Garneau: Sur la question du financement, pouvez-vous, s'il vous plaît, préciser ce que vous demandez.

M. Luc Berthold: Je pense que ce qui est urgent pour les gens, c'est d'être rassurés. Il y aura un rapport d'étape au mois de mai concernant l'étude pour la voie de contournement. Si jamais il y a des besoins pour faire avancer rapidement le dossier, on comprend que les moyens seront disponibles pour la population.

L'hon. Marc Garneau: Il faudra regarder le rapport avant de prendre une décision. C'est de mise et il faut faire preuve de diligence à ce sujet.

M. Luc Berthold: Je vous remercie.

Je vais laisser Mme Watts continuer.

[Traduction]

La présidente: Vous avez moins d'une minute.

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): D'accord, je vais passer à la deuxième série de questions.

Le Groupe de travail sur les interventions d'urgence a été mis sur pied en juillet 2014 et on a donné suite à certaines de ses recommandations. Avez-vous l'intention de continuer à mettre en oeuvre les recommandations?

L'hon. Marc Garneau: Oui.

Comme vous l'avez souligné, il y avait 33 recommandations au départ, et on s'est occupé de 12 d'entre elles. Leur nombre pourrait atteindre 40 lorsque le groupe de travail aura achevé son mandat. Nous continuerons d'examiner les recommandations même après la dernière réunion du groupe de travail ce mois-ci.

Nous avons l'intention de continuer à étudier ces recommandations, car, à notre avis, le groupe a accompli un travail utile et fondamental en les formulant.

• (1640)

Mme Dianne L. Watts: En effet, d'autant plus qu'il est question du transport des marchandises dangereuses. Continuerez-vous à produire des rapports trimestriels?

La présidente: Veuillez fournir une réponse courte, monsieur Garneau.

L'hon. Marc Garneau: Nous ne savons pas précisément si nous produirons un rapport chaque trimestre, mais je puis vous assurer que nous continuerons à évaluer les recommandations. Il faudra un certain temps pour le faire, mais nous nous pencherons sur les 40 recommandations.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Garneau.

Monsieur Hardie, vous disposez de six minutes.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Nous avons vécu une période de déréglementation et de réglementation dite permissive, pour employer un euphémisme. Cela a eu pour résultat de miner la confiance du grand public dans la capacité des organismes d'exercer une surveillance des choses importantes ou dangereuses, ou les deux.

Il me faut revenir sur la question qu'a posée ma collègue, Mme Duncan, tout à l'heure. Elle voulait savoir si Transports Canada allait participer directement à l'inspection des sociétés ferroviaires au lieu de se contenter de vérifier les rapports sur les systèmes de gestion de la sécurité.

L'hon. Marc Garneau: Nous les inspectons. Cette activité s'inscrit dans notre mandat...

M. Ken Hardie: Vous inspectez les trains sur les lignes de chemin de fer?

L'hon. Marc Garneau: J'ai eu l'occasion de prendre part à une inspection. On m'en a fait une démonstration à la gare de triage Taschereau. Oui, nous procédons à des inspections.

M. Ken Hardie: Bien.

Je pense qu'il faudrait faire connaître ces efforts, car un manque de confiance de la part du grand public nuit non seulement au gouvernement, mais aussi aux sociétés ferroviaires elles-mêmes, qui peuvent donner l'impression qu'elles ne font pas nécessairement ce qu'il faut. Il faut montrer à la population que nous effectuons des inspections et lui en présenter les conclusions.

Un autre groupe inspecte la fabrication des wagons et autres moyens de transport et il semblerait qu'il vérifie activement la conformité. Présente-t-il ses conclusions sous la forme de rapports? Quel est votre niveau de satisfaction à l'égard de la conformité aux règlements?

L'hon. Marc Garneau: Je vais laisser mon sous-ministre, M. Tremblay, répondre aux questions.

M. Jean-François Tremblay: Je vais m'efforcer de répondre à votre première question, puis ma collègue parlera des marchandises dangereuses.

À la première question je répons catégoriquement que nous soumettons les sociétés ferroviaires à des inspections. Nous effectuons bel et bien des inspections. C'est pourquoi nous avons des inspecteurs. Nous vérifions si les sociétés ferroviaires se sont dotées de pratiques en matière de sécurité. Nous menons des enquêtes quand survient un accident, à l'instar du Bureau de la sécurité des transports, et nous imposons des mesures d'application de la loi, lesquelles peuvent être assorties de sanctions administratives pécuniaires, par exemple. Des accusations criminelles peuvent également être portées. C'est quelque chose que nous faisons.

Mme Laureen Kinney: Si je puis me permettre, dans la dernière partie de votre question, je crois que vous faisiez allusion au transport des marchandises dangereuses et aux inspections qui ont lieu.

M. Ken Hardie: Oui.

Mme Laureen Kinney: Nous avons un programme rigoureux d'inspection des contenants. Nous évaluons leur conception, leur fabrication et leur utilisation pendant le transport des marchandises dangereuses, que ce soit par voie maritime, par voie ferroviaire ou par voie terrestre — les routes. Ce sont les provinces qui s'en chargent. Mais nous avons un très bon programme.

L'hon. Marc Garneau: Vous avez soulevé un argument très valable. Si les gens ont la perception que les compagnies se

surveillent elles-mêmes, alors il faut peut-être mieux communiquer à la population le message selon lequel Transports Canada a une grande responsabilité en matière d'inspection. Le ministère prend des mesures en cas de comportement inacceptable.

M. Ken Hardie: J'ai eu l'occasion d'au moins prendre connaissance des recommandations contenues dans le rapport Emerson. J'ai relevé un certain nombre de choses, et je sais que ces questions seront examinées.

Ces dernières années, le pays était dirigé par un gouvernement qui s'imaginait pouvoir faire tout ce qu'il voulait pour arriver à ses fins, mais qui n'est pas parvenu à faire construire des pipelines et bien d'autres choses encore en raison de l'opposition citoyenne. Le rapport Emerson contient des recommandations à propos de nouveaux corridors ou du fonctionnement 24 heures sur 24 de certaines installations, mais rien au sujet de la nécessité de mener des consultations publiques et locales approfondies pour éviter les écueils auxquels se sont heurtés nos prédécesseurs avec leurs projets d'envergure. C'est plutôt un commentaire de ma part. Je pense qu'il faudrait prévoir ce genre de processus de consultation, même si le rapport Emerson n'en fait pas mention.

• (1645)

L'hon. Marc Garneau: Eh bien, je vous remercie de votre commentaire. Je suis d'accord avec vous. Les gens ont parfois une opinion bien arrêtée relativement à ce qui touche aux aéroports, aux ports, aux chemins de fer qui se trouvent dans leur voisinage. Ils n'hésitent pas à faire entendre leur point de vue. Comme vous, j'estime qu'il convient de consulter la population quand un nouveau projet est envisagé, car celui-ci peut avoir des répercussions à l'échelle locale. Ce genre de consultation est tout ce qu'il y a de plus logique, et les responsables des infrastructures devraient en tenir compte.

M. Ken Hardie: On a entendu des observations semblables...

La présidente: Très, très brièvement.

M. Ken Hardie: Très brièvement? Non, en fait. Je m'arrête ici. Je vous remercie.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Watts, à vous la parole.

Mme Dianne L. Watts: Merci infiniment.

Je vous remercie d'être ici. Je vous en suis reconnaissante.

Je veux parler de sécurité ferroviaire. Vous avez parlé d'inspections et de marchandises dangereuses. Je me demandais si, dans le cadre de votre mandat, on allait entreprendre une étude sur les chemins de fer qui passent le long des zones intertidales. Les changements météorologiques et les fortes pluies, en particulier dans mon coin de pays, Surrey-Sud—White Rock, en Colombie-Britannique, provoquent une importante érosion des zones intertidales. Nous avons abordé la question des marchandises dangereuses et de leur augmentation. Mais, si l'accès est bloqué, les véhicules d'urgence ne peuvent pas se rendre dans une localité. Est-ce que cela fait partie de votre mandat d'examiner ces critères ainsi que les améliorations qui peuvent être apportées? Il s'agit d'enjeux cruciaux, et je suis convaincue qu'ils ne sont pas propres à ma circonscription. Ces problèmes sont importants et touchent des zones résidentielles. Vingt-huit personnes ont été tuées ou blessées le long de cette ligne. L'érosion, les marchandises dangereuses et l'augmentation de la longueur des trains ne sont pas sans conséquence.

Prévoit-on de se pencher là-dessus? Je le répète, je suis sûre que d'autres régions du pays se trouvent dans la même situation.

L'hon. Marc Garneau: Je vous remercie de votre intervention, dont je prends bonne note. Il ne fait aucun doute que nos chemins de fer se rendent dans des coins très reculés du pays et passent parfois très près du littoral. Nous avons tous déjà été à même de le constater.

Vous faites ressortir un aspect très pertinent, dont il est fait abondamment état dans le rapport Emerson. Il s'agit des effets des changements climatiques sur nos infrastructures. Il y a d'ailleurs tout un chapitre là-dessus, ce qui témoigne de la nécessité de rendre nos réseaux ferroviaires et nos autres systèmes de transport plus résistants aux changements climatiques. Dans le cas qui nous occupe, c'est primordial en raison des inondations, des voies ferrées qui se font emporter et ainsi de suite.

Nous examinerons cet aspect dans le contexte de notre analyse du rapport. C'est un signal d'alarme; la résilience de notre système de transport est en péril.

Par ailleurs, comme vous l'avez dit, il arrive que des endroits soient relativement difficiles d'accès en cas d'accident. Nous avons tous déjà vu des trains dérailler et des wagons tomber dans des lacs ou des rivières. Les récupérer n'est pas une mince tâche.

Les infrastructures sont là depuis longtemps. Trouver des solutions de rechange peut s'avérer difficile, mais nous étudierons la question dans le cadre de notre examen du rapport Emerson.

• (1650)

Mme Dianne L. Watts: J'ajoute que la voie ferrée, en plus de passer le long de la zone intertidale, traverse une plaine inondable en bordure d'une baie. Si le niveau de l'eau s'élève de deux mètres et compte tenu des conditions météorologiques, je ne peux que m'imaginer ce qu'il adviendra.

Si une recommandation à cet égard pouvait découler du rapport et être mise en valeur, de nombreuses localités du Canada s'en réjouiraient.

La présidente: Il reste 45 secondes.

Mme Dianne L. Watts: Allez-y, monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Monsieur Garneau, j'aimerais revenir sur la question de Lac-Mégantic parce que, plus tôt, on n'a abordé que brièvement la question des besoins financiers. Vous avez sûrement lu dans les journaux que les gens demandent à ce que le projet aille de l'avant rapidement.

Si, au mois de mai, les résultats préliminaires de l'étude s'avèrent plus positifs et qu'il faille prendre des mesures immédiatement pour prendre une décision, le prochain budget prévoira-t-il des sommes pour ces gens ou devra-t-on attendre l'an prochain pour que ce dossier aille de l'avant?

[Traduction]

La présidente: Monsieur Berthold, votre temps est écoulé.

Monsieur Garneau, si possible, répondez brièvement à la question, qui a été plus longue que prévu.

L'hon. Marc Garneau: Merci.

[Français]

La réponse brève est que nous devons prendre connaissance de ce rapport préliminaire au mois de mai avant de prendre quelque décision que ce soit.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Boulerice, vous avez cinq minutes, non, trois minutes.

M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD): Je viens tout juste de perdre deux minutes.

[Français]

Monsieur le ministre, je vous remercie beaucoup d'être avec nous cet après-midi. Je vais essayer d'être bref, car une période de trois minutes passe rapidement.

Comme ministre des Transports, vous êtes responsable de l'application de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. En 1988, lorsqu'on a privatisé Air Canada, l'entente prévoyait le maintien de l'entretien de la flotte d'Air Canada à Winnipeg, à Mississauga et à Montréal.

En 2012, Aveos a cessé ses activités et Air Canada a délocalisé la maintenance et l'entretien de ses appareils, souvent dans les pays du Sud. Parmi les travailleurs d'Aveos, 2 600 personnes ont perdu leur emploi. Ce sont 2 600 familles qui ont été touchées par cela. Les gens se sont battus en cour et ils ont gagné à la Cour supérieure du Québec et à la Cour d'appel du Québec. En 2012, le chef du Parti libéral avait manifesté avec les travailleurs d'Aveos sur la Colline parlementaire et avait demandé aux conservateurs de faire respecter la loi.

Notre crainte actuelle est que le nouveau gouvernement libéral modifie la loi pour exclure cette obligation de maintenir ces emplois et ces activités dans les trois villes mentionnées. Cette crainte s'est accentuée hier lorsque votre gouvernement a déposé au *Feuilleton* un projet de loi pour modifier la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Au nom de ces 2 600 familles, pouvez-vous nous garantir aujourd'hui que votre gouvernement va maintenir l'obligation d'Air Canada de conserver les travaux d'entretien et de maintenance à Winnipeg, à Mississauga et à Montréal, afin de sauvegarder ces 2 600 emplois et de poursuivre cette activité au pays?

L'hon. Marc Garneau: Monsieur Boulerice, comme vous le savez, la situation a changé depuis 2012. Nous sommes maintenant devant une situation où Air Canada a l'intention d'acheter 45 avions, possiblement 75, de la C Series. Cela va créer des emplois pour la construction de ces avions. La société collaborera à l'implantation d'un centre d'excellence parce que cet avion comporte de nouvelles technologies qui n'existent nulle part ailleurs. En plus, elle s'engage à faire l'entretien des C Series qu'elle va acheter durant au moins les 20 prochaines années. Cela va créer des emplois au Québec. Ce ne sont pas des circonstances qui existaient en 2012, quand Aveos a fermé ses portes.

Air Canada est aussi en train de parler avec le gouvernement du Manitoba, mais je ne suis pas impliqué dans ces discussions. Dans le cas de l'Ontario, Bombardier y a déjà une présence très importante.

M. Alexandre Boulerice: Si je comprends bien, monsieur le ministre, vous dites que votre gouvernement va rendre légales des pertes d'emplois qui, hier encore, étaient illégales.

•(1655)

L'hon. Marc Garneau: Le gouvernement du Québec a décidé qu'il allait laisser tomber son litige contre Air Canada à la lumière des circonstances qui ont changé. Je dis donc depuis le 17 février que cela ouvre la porte à une modification à Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada afin de clarifier l'article lié à l'entretien.

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur le ministre.

Madame Block, vous disposez de six minutes.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Monsieur le ministre, dans presque toutes les réponses que vous avez fournies au sujet de l'expansion de l'aéroport de l'île de Toronto et de la C Series de Bombardier, vous avez fait l'éloge de la lettre d'intention d'Air Canada, qui porte sur l'achat d'appareils de cette série. Air Canada a annoncé la signature d'une lettre d'intention d'achat d'appareils de la C Series le 17 février 2016. Cela fait presque trois mois que vous avez publié le gazouillis annonçant votre décision unilatérale de mettre fin au processus mis en branle par le conseil municipal de Toronto pour déterminer l'avenir de l'aéroport Billy Bishop. Par conséquent, vous ne pouvez pas justifier votre décision en invoquant la lettre d'intention d'Air Canada, qui porte sur l'achat d'appareils de la C Series. Vous aviez déjà pris votre décision.

Par ailleurs, la lettre d'intention signée par Air Canada comprend une période de négociation de deux ans. L'argent n'a pas encore changé de main, et il en sera ainsi pendant plusieurs années. Ni Bombardier ni Air Canada n'ont annoncé le prix sur lequel ils se sont entendus pour l'achat d'appareils de la C Series, mais on croit qu'il sera de moins de 30 millions de dollars par avion, ce qui est bien inférieur au seuil de rentabilité pour Bombardier. En supposant que la lettre d'intention d'Air Canada donnera lieu à des commandes à la fin de la période de négociation de deux ans, les avions devraient être livrés au début de 2020, une fois que les appareils 737 MAX de Boeing auront été livrés, en présumant qu'il n'y aura aucun retard pendant la production.

Je tiens aussi à souligner que le gouvernement du Québec a déjà acheté une part de 49 % dans le programme C Series, au coût de 1 milliard de dollars.

Si, comme vous l'avez mentionné aujourd'hui, le gouvernement fédéral a l'intention d'acheter la part restante de ce programme, ne vous inquiétez-vous pas des conséquences que la nationalisation de Bombardier et de la C Series pourrait avoir? Croyez-vous réellement que vous devriez défendre une décision d'affaires prise par une entreprise privée, en l'occurrence Air Canada, et vous en servir pour justifier pourquoi vous avez unilatéralement décidé de mettre fin au processus entrepris par la ville de Toronto pour déterminer s'il faut oui ou non autoriser l'expansion de l'aéroport municipal?

L'hon. Marc Garneau: Eh bien, selon ce que j'ai compris de votre question, certains aspects sont mal interprétés ou suscitent la confusion.

Je crois que nous l'avons mentionné plusieurs fois au cours du dernier mois: si nous avons décidé de ne pas rouvrir l'entente tripartite, c'est parce que nous estimons que dans sa forme actuelle, celle-ci permet d'établir un bon équilibre entre les intérêts commerciaux dans cette région et les intérêts de la collectivité. Les intérêts de la collectivité sont importants, et ils sont surtout liés au secteur riverain et aux gens qui y habitent, car il y a beaucoup de gens qui vivent à cet endroit.

L'aéroport Billy Bishop est en plein essor. Il fonctionne très bien. Nous pensons que le bon équilibre a été atteint. C'est pour cette raison que nous avons dit et annoncé que nous n'allions pas rouvrir l'entente tripartite.

Pour ce qui est de votre question, dans laquelle vous avez mentionné que Bombardier pourrait devenir une entreprise appartenant à l'État, ne précipitons pas les choses. Voyons ce qui se passe à l'heure actuelle. J'ai dit aux gens que le ministre Bains examinait les demandes de Bombardier, et lui-même a été très clair à ce sujet. Je vous demanderais donc de lui poser directement les questions qui portent sur ce sujet. Aucune décision n'a été prise. Nous examinons le tout avec beaucoup de diligence, et lorsque nous aurons quelque chose à dire, nous le dirons.

Mme Kelly Block: Je vais maintenant changer de sujet.

J'aimerais maintenant parler d'Énergie Est. Un oléoduc comme celui d'Énergie Est transporterait l'équivalent de 1 600 wagons de pétrole brut chaque jour, de la Saskatchewan et de l'Alberta vers l'Est du Canada. À titre de ministre des Transports, votre rôle au Cabinet consiste-t-il à faire valoir qu'il est bon pour le réseau ferroviaire du Canada dans son ensemble que l'on retire 1 600 wagons de pétrole par jour de la circulation?

•(1700)

L'hon. Marc Garneau: Mon rôle au Cabinet est le même que celui de tout autre ministre présent lorsque nous discutons des mesures que nous prendrons et des décisions que le gouvernement prendra. J'ai la chance de donner mon opinion, comme tout le monde. Je ne suis pas ici pour parler de la teneur des discussions confidentielles du Cabinet.

Cela dit, je pense que mes collègues sont très bien au fait du dossier Énergie Est. Je peux vous le garantir. Ils savent aussi très bien que des produits dangereux, y compris le pétrole brut, sont transportés par l'entremise de notre réseau ferroviaire partout au pays. J'essaie de bien les renseigner à ce sujet. Le secteur privé, qui s'occupe de l'expédition du pétrole, prend parfois la décision de le transporter de cette façon. C'est plus coûteux qu'un oléoduc, mais dans certains, le secteur privé décide que c'est de cette façon qu'il veut procéder.

Une bonne partie de ces produits traversent aussi la frontière. Il n'y a pas seulement des clients au Canada; il y en a aussi aux États-Unis.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Monsieur Iacono, vous avez la parole.

[Français]

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

Je vous remercie, monsieur le ministre, d'être ici parmi nous aujourd'hui avec votre équipe.

[Traduction]

Dans le Budget principal des dépenses de 2016-2017, on propose d'accorder de l'argent à VIA Rail pour aider cette société à couvrir les dépenses budgétaires estimées, notamment une somme de 239,5 millions de dollars qui servira à compenser un déficit de fonctionnement. Un examen de la Loi sur les transports au Canada recommande que le gouvernement fédéral étudie la possibilité d'éliminer les subventions fédérales pour le service de Toronto à Vancouver et appuie l'étude de faisabilité d'un projet visant à construire une voie réservée entre Montréal et Toronto.

[Français]

À l'heure actuelle, quel est le taux de recouvrement des coûts de Via Rail Canada à l'échelle du pays?

Les recettes provenant des tarifs passagers de Via Rail devraient-elles éventuellement couvrir une plus grande partie des coûts?

L'hon. Marc Garneau: C'est une question qui m'a été posée à plusieurs reprises et je suis certainement au courant de ce qui figure dans le rapport et les recommandations de M. Emerson. Vous savez sans doute que, chaque année, le gouvernement fédéral octroie environ 370 millions de dollars à Via Rail pour maintenir sa rentabilité. Certaines lignes sont plus rentables que d'autres. Il y a une plus grande concentration de passagers dans le corridor Montréal-Ottawa-Toronto. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle Via Rail vient de nous faire une proposition.

Certaines autres lignes ailleurs au pays coûtent davantage par passager au gouvernement fédéral et nous devons envoyer de l'argent à Via Rail. Si on examine le nombre de passagers par exemple entre Toronto et Vancouver et le coût de ce service, le prix du billet ne couvre certainement pas le coût du transport lui-même. C'est une politique qui existe en ce moment et qui existe depuis bien des années. M. Emerson a fait des recommandations à cet égard. Nous allons regarder toutes ses recommandations et toutes les autres. Je ne peux pas vous dire à l'heure actuelle quelle décision nous allons prendre. Nous reconnaissons l'importance du transport de passagers. Nous reconnaissons aussi qu'il y a des endroits où c'est beaucoup plus utilisé, qu'il y a des endroits où c'est beaucoup moins utilisé et que cela coûte beaucoup au gouvernement du Canada et aux contribuables.

Ainsi, avec toutes ces données et toutes ces considérations, nous devons prendre une décision et nous allons examiner le rapport Emerson sur cette question.

M. Angelo Iacono: Le gouvernement fédéral a-t-il l'intention d'éliminer les subventions pour le service de Toronto à Vancouver?

L'hon. Marc Garneau: Je n'ai pas de réponse pour vous en ce moment, sauf pour dire qu'il y a d'autres personnes dans cette salle qui prennent le train entre Ottawa et Montréal et qu'il en coûte 44 \$ au gouvernement fédéral chaque fois qu'un passager embarque sur ce train. Cela coûte de l'argent au gouvernement. C'est une question de philosophie. Est-ce que c'est quelque chose que nous fournissons parce que c'est un service qui est important ou est-ce que cela doit être rentable? Comme tout gouvernement, c'est ce genre de considération que nous devons examiner.

• (1705)

[Traduction]

M. Angelo Iacono: Le gouvernement a-t-il l'intention d'appuyer la proposition de VIA Rail, qui consiste à construire une voie réservée entre Montréal et Toronto pour accroître la fréquence et la vitesse? Est-ce une possibilité?

L'hon. Marc Garneau: Nous étudions cette possibilité. VIA Rail a fait une proposition. Lorsqu'on parle d'accroître la fréquence, on veut dire qu'il y aura plus de trains chaque jour. C'est ce qu'on entend lorsqu'on parle de la fréquence. Les trains iront aussi plus vite, car ils auront leur propre voie et ils ne seront plus tenus de s'arrêter pour laisser passer un train de marchandises parce qu'ils empruntent la voie d'une autre société ferroviaire. Selon les prévisions de VIA Rail, le nombre de passagers pourrait se situer entre 2,5 millions et 7 millions. Cela m'apparaît très intéressant. On irait ainsi chercher des gens qui, pour le moment, conduisent ou, dans certains cas, prennent l'avion pour se rendre d'un point à l'autre. C'est une

possibilité que nous devons envisager très sérieusement. Est-elle fondée sur une évaluation rigoureuse et crédible?

Je tiens aussi à mentionner une deuxième chose. Les représentants de VIA Rail estiment qu'ils peuvent obtenir les deux tiers de l'argent — il s'agit d'une proposition totalisant 3 milliards de dollars — du secteur privé. Le secteur privé adhère-t-il à ce projet? C'est aussi un aspect que nous devons examiner, car le gouvernement fédéral serait appelé à fournir le tiers de la somme requise. Nous devons déterminer si le secteur privé adhère véritablement à ce projet. Lorsqu'il est question de l'argent des contribuables, il est important de faire preuve de diligence raisonnable. En apparence, c'est une proposition intéressante, mais nous devons faire preuve de diligence raisonnable et nous assurer que l'analyse de rentabilisation est solide.

Bien entendu, j'adore moi-même prendre le train, puisque cela permet de réduire la pollution. Je ne m'en cache pas, j'adore prendre le train, mais c'est un choix personnel. Il est question ici de l'argent des contribuables.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Duncan, vous disposez de six minutes.

Mme Linda Duncan: Il y a tant d'aspects que j'aimerais soulever. Le rapport Emerson a abordé bon nombre de questions, mais je tiens à faire remarquer au ministre que l'un des sujets dont il était question dans ce rapport était l'infrastructure du Nord. J'ai eu la chance de travailler au Yukon...

L'hon. Marc Garneau: Vous voulez dire le type d'infrastructures propres au Nord? D'accord, je comprends.

Mme Linda Duncan: C'est exact. Une très grande partie de ce rapport porte sur une vaste gamme d'enjeux propres au Nord, comme les aéroports isolés et le transport maritime dans l'Arctique, entre autres.

Après avoir pris connaissance du rapport Emerson dans son ensemble, j'ai constaté que deux recommandations qui y figurent sont contradictoires, et je suis curieuse de savoir ce que le gouvernement entend faire à cet égard.

D'une part, on y recommande de mettre l'accent sur deux ou trois projets à long terme d'édification de la nation, mais d'autre part, on y indique qu'il faut maintenir et améliorer le transport dans le Nord dans l'intérêt des collectivités locales et pour favoriser le bien-être de la population du Nord, notamment en veillant à ce que le gouvernement fédéral puisse conclure des marchés avec les transporteurs du Nord.

J'aimerais savoir quelle est l'orientation que vous allez adopter. Allez-vous encore une fois vous en remettre aux gens du Sud, qui proposeront de grands projets pour le Nord et espéreront profiter de leurs retombées, ou allez-vous cette fois laisser les gens du Nord établir les besoins de leurs collectivités en matière de transport et leur donner l'occasion de participer à l'économie?

L'hon. Marc Garneau: Eh bien, comme le veut la coutume au Canada, nous ferons probablement les deux.

Ce qui m'a frappé lorsque j'ai lu le rapport, c'est le fait qu'il met beaucoup l'accent sur le Nord. Compte tenu du mandat que le comité a reçu du gouvernement précédent, je pense qu'il a véritablement mis l'accent sur le Nord. Il ne fait aucun doute que c'est une région importante, qui a probablement connu des difficultés parce qu'on ne s'est pas beaucoup penchés sur sa situation par le passé. Bien entendu, il existe des enjeux particuliers liés à cette région, mais étant donné que la planète et le Canada changent, je pense que nous devons étudier très sérieusement la situation du Nord. Bien entendu, il est essentiel de consulter ceux qui y habitent. En toute honnêteté, je pense que M. Emerson et son équipe les ont consultés, mais maintenant, nous devons choisir les éléments sur lesquels nous voulons nous concentrer pour aider les gens du Nord, encore une fois pour rendre notre infrastructure de transport la plus efficace possible, que ce soit pour le transport des passagers ou des marchandises.

Je pense que les choses vont beaucoup changer. Si nous avons la possibilité d'expédier des produits par bateau plusieurs mois de plus par année, cela change beaucoup de choses. Si, en plus des routes en gravier, on offre aussi d'autres types de route, cela risque aussi de changer les choses, surtout si de plus en plus de gens exercent des pressions croissantes parce qu'ils veulent se rendre là-bas, que ce soit pour y travailler ou pour y vivre. Ce sont les aspects que nous devons examiner, car il est question d'une période de 20 à 30 ans. En toute honnêteté, je crois que c'est important pour nous, et je remercie M. Emerson d'avoir mis l'accent sur le Nord.

• (1710)

Mme Linda Duncan: Il me reste encore quelques secondes, et donc, j'aimerais vous parler des terminaux de chargement de bitume. On propose d'établir plusieurs terminaux de ce type en Alberta, qui seront en fonction 24 heures par jour. L'un d'entre eux est déjà en activité. Pour une raison qu'on s'explique mal, l'industrie ferroviaire est la seule industrie au pays qui est presque totalement dispensée d'effectuer les évaluations environnementales requises par le gouvernement fédéral.

Une évaluation environnementale a été réclamée pour le plus récent projet, qui devait être mis en oeuvre à Hardisty, et selon ce que j'ai cru comprendre, l'entreprise a retiré sa proposition parce qu'il allait y avoir une évaluation environnementale. Quels sont vos engagements à cet égard? Je suppose que vous seriez l'organisation responsable si une évaluation environnementale était demandée.

L'hon. Marc Garneau: Nous ne serions pas l'organisation responsable.

Parlez-vous des lieux de transbordement? Oui, certains d'entre eux ne sont pas très actifs à l'heure actuelle en raison du prix du pétrole.

C'est la ministre de l'Environnement qui serait responsable de l'évaluation environnementale.

M. Jean-François Tremblay: Nous les appuierions en leur offrant de l'expertise.

L'hon. Marc Garneau: Nous les appuierions. Ce que je veux dire, c'est que nous jouerions un rôle de soutien. Voilà ce que je veux dire.

Mme Linda Duncan: Qu'en est-il de la question plus générale que j'ai posée? Pensez-vous que l'industrie ferroviaire, compte tenu de la nature des marchandises qu'elle transporte à l'heure actuelle, devrait être assujettie à des évaluations environnementales?

L'hon. Marc Garneau: Dans la mesure où tous les modes de transport doivent faire l'objet d'un examen minutieux en raison de leur empreinte écologique et parce qu'ils contribuent à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre en général, oui, tout à fait.

Mme Linda Duncan: C'est très encourageant. Je me réjouis à la perspective d'examiner cela avec vous.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Sikand, vous avez la parole.

M. Gagan Sikand: J'ai le privilège de représenter la circonscription où j'ai grandi. Pendant mon enfance, un élève a été tué à un passage à niveau.

Je constate qu'en ce qui concerne le transport ferroviaire, le Bureau de la sécurité des transports a déterminé que ce sont les passages à niveau qui représentent le plus grand risque pour les Canadiens.

J'aimerais donc vous poser la question suivante. Avez-vous l'intention de vous attaquer à ce problème afin de réduire le nombre d'accidents qui se produisent aux passages à niveau?

L'hon. Marc Garneau: Oui, près de la moitié des décès découlent d'accidents qui surviennent aux passages à niveau, ce qui signifie qu'il s'agit d'un enjeu important. Nous avons d'ailleurs proposé un nouveau règlement en ce qui concerne les passages à niveau, qui porte précisément sur la sécurité.

Cela dit, s'il y a un passage à niveau... À l'échelle fédérale, on en compte environ 14 000, et 9 000 sont gérés par le secteur privé. C'est un chiffre très élevé, qui ne comprend pas tous les passages à niveau provinciaux et les autres passages à niveau. Il y a énormément de passages à niveau, et bien entendu, chacun d'entre eux doit être sûr. Il existe des règlements énonçant les mesures de sécurité qui doivent être mises en place.

Si une municipalité a des inquiétudes au sujet d'un passage à niveau, ceux qui sont responsables de la route et ceux qui possèdent la voie ferrée doivent travailler en collaboration pour garantir la sécurité du passage à niveau. S'ils sont en désaccord sur les mesures à prendre, ils peuvent communiquer avec Transports Canada, qui se rendra sur place pour étudier la situation. Nous déterminerons si le passage à niveau respecte la réglementation. J'ose même ajouter qu'il existe un programme fédéral d'amélioration des passages à niveau, qui offre des fonds — jusqu'à 50 % — pour améliorer la sécurité au passage à niveau s'il est établi que celui-ci n'est pas assez sûr.

Transports Canada accorde énormément d'attention aux passages à niveau. Il y en a un très grand nombre au pays, et certains ont causé des décès; vous aviez raison à ce sujet. Le nombre de décès est bien plus élevé qu'on le croit.

M. Gagan Sikand: En ce qui concerne le passage à niveau que j'ai mentionné, auparavant, il n'y avait pas de barrières à cet endroit. Maintenant, il y en a, donc, je suppose qu'il relève de la province et de la municipalité, c'est bien ça?

D'accord, merci.

• (1715)

La présidente: Monsieur Badawey, vous avez la parole.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Ma première question vise à obtenir des précisions.

Plus tôt, c'est Mme Raitt qui, paradoxalement, a souligné que le budget a été réduit de 400 millions de dollars. Je constate donc, monsieur le ministre, que vous vous trouvez dans une situation financière très difficile à cause du gouvernement précédent. Des compressions de 400 millions de dollars ont été faites. Quand ont-elles commencé?

L'hon. Marc Garneau: En fait, au cours des quatre dernières années, le gouvernement précédent, qui était formé par les conservateurs, a fait des compressions de 473 millions de dollars à Transports Canada, dont 171 millions de dollars à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA. Comme vous le savez, c'est l'organisation qui s'occupe de la sécurité dans les aéroports. Le nouveau gouvernement doit composer avec cette situation, qui comporte certains défis. Je tiens à souligner que malgré cela, je ferai tout ce qui est en mon pouvoir au sein de mon ministère pour que la sécurité demeure une priorité absolue, car nous devons convaincre les Canadiens que leur système est sûr, et nous devons prendre des mesures en ce sens.

Ce sont des décisions qui ont été prises par le gouvernement précédent et nous devons composer avec leurs répercussions.

M. Vance Badawey: Merci.

Je vais maintenant aborder un autre sujet. Il y a une ville frontalière dans ma région, comme il y en a probablement aussi dans bien des régions où nous vivons, partout au pays. Récemment, vous vous êtes rendu à Washington D.C. Je suis convaincu que vous avez eu l'occasion d'établir un dialogue positif avec nos partenaires des États-Unis.

Cela dit, monsieur le ministre, quelles mesures sont prises pour faciliter le transport des passagers et des marchandises entre le Canada et les États-Unis?

L'hon. Marc Garneau: C'est une bonne question. Si nous parlons des passagers, nous parlons alors de la frontière ou de traverser la frontière en avion et, dans une moindre mesure, des navires.

Tous les jours, beaucoup de gens prennent l'avion pour se rendre aux États-Unis et en revenir. Donc, le prédédouanement des passagers, une mesure qui a été lancée sous le gouvernement précédent à la suite de discussions avec les États-Unis, est une question qui est toujours d'actualité. Comme vous le savez, le prédédouanement permet aux aéroports... Au Canada, huit aéroports offrent le service de prédédouanement, mais quelques autres l'ont demandé, comme l'aéroport Billy Bishop et l'aéroport Jean-Lesage, à Québec. Ce service leur offrira toutes sortes de possibilités, et je pense qu'au bout du compte, il facilitera les déplacements des voyageurs. C'est le genre de choses dont nous discutons avec les États-Unis.

J'ai été agréablement surpris de constater à quel point nos activités sont harmonisées avec celles du département des Transports des États-Unis pour ce qui est du transport de marchandises. Je pense que dans certains cas, il reste encore du travail à faire pour harmoniser nos règlements, car si un camion ou un train traverse la frontière et est assujéti à des règles différentes de part et d'autre de celle-ci, il peut y avoir des difficultés. Nous voulons que les choses se déroulent aussi rondement que possible, mais je crois que nous avons accompli des choses remarquables au cours... Je tiens aussi à féliciter l'ancien gouvernement. De telles mesures sont dans notre intérêt mutuel. Il y a encore certaines choses que nous pouvons améliorer.

Nous nous inquiétons toujours du fait que la frontière devient de plus en plus étanche. Il serait souhaitable que nous puissions favoriser la circulation des marchandises. Comme vous le savez, tous les jours, des marchandises d'une valeur de plus de 2 milliards de dollars passent par la frontière entre le Canada et les États-Unis, et elles sont généralement transportées par train ou par camion. Comme nous l'avons entendu à la télévision hier soir, le Canada est la principale destination des produits provenant de 35 États des États-Unis. Nous sommes leur principal importateur. Plus nous rendrons le

transport de marchandises efficace, plus nous en profiterons. C'est pour cette raison que j'ai rencontré non seulement le secrétaire aux Transports des États-Unis, mais aussi des représentants du département de la Sécurité intérieure, car ils sont responsables des services frontaliers et de divers enjeux, comme le prédédouanement. Nous essayons de faire en sorte que ce processus se déroule le plus rondement possible, tout en tenant compte de la principale préoccupation des États-Unis, en l'occurrence la sécurité. Je pense que nous marquons des progrès à cet égard.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, si vous me le permettez...

La présidente: Je suis désolée, votre temps est écoulé.

Si nous décidons de commencer une autre série de questions, je dois vous informer que nous avons commencé 15 minutes plus tard que prévu à cause du vote. Est-ce que le Comité veut continuer, reprendre ces 15 minutes et commencer une autre série de questions? Je constate que nous avons prévu environ 30 minutes pour discuter des travaux du Comité après le départ du ministre, et nous avons déjà discuté du Budget principal des dépenses.

Qu'est-ce que les membres du Comité souhaitent faire? Souhaitez-vous continuer pendant 15 minutes de plus pour que nous puissions reprendre le temps que nous avons perdu parce que nous avons commencé en retard? Dans ce cas, nous allons commencer une autre série de questions.

Des voix: D'accord.

La présidente: Si c'est ce que le Comité souhaite, c'est ce que nous ferons.

Monsieur Hardie, vous avez la parole.

● (1720)

M. Ken Hardie: Est-ce que Transports Canada a rendu des crédits non utilisés au gouvernement au cours des dernières années?

L'hon. Marc Garneau: Je vais demander au dirigeant principal des finances de notre ministère de répondre à cette question.

M. André Lapointe (sous-ministre adjoint et dirigeant principal des finances, Services généraux, ministère des Transports): Oui, de façon générale, il y a eu des crédits non utilisés au cours des dernières années.

L'an dernier, il n'y en a pas eu, et cette année, nous prévoyons qu'il n'y en aura pas non plus.

Il est important d'établir une distinction entre les crédits non utilisés et les crédits reportés. Nous avons la possibilité de reporter des crédits provenant du budget de fonctionnement et du budget d'immobilisations, mais certaines années, nous avons reporté des crédits dont le montant dépassait le plafond autorisé, et donc, ces sommes ont été reversées au Trésor.

M. Ken Hardie: C'est tout simplement une observation. Que ce soit à Anciens Combattants Canada ou dans quelques autres secteurs, nous avons constaté que beaucoup d'argent n'a pas été dépensé en raison des compressions visant le personnel, car il faut du personnel pour mettre en oeuvre les programmes et, de toute évidence, utiliser les sommes allouées.

J'éprouve de la sympathie pour les sociétés ferroviaires en ce qui concerne les passages à niveau.

Ma collègue Dianne et moi nous intéressons tous deux de près à la voie ferrée de la Burlington Northern Santa Fe Corporation, qui se trouve sur le long de la côte dans la circonscription de Surrey-Sud—White Rock, car elle comporte de nombreux passages à niveau non autorisés. C'est un cauchemar constant pour les sociétés ferroviaires, car on ne sait jamais si les enfants vont se frayer un chemin à travers les bois pendant les vacances d'été et traverser la voie ferrée pour se rendre à la plage.

Il y a eu beaucoup de discussions, et en fait, beaucoup de travaux importants ont eu lieu le long du corridor, jusqu'au terminal Roberts Bank, pour créer des sauts-de-mouton.

Dispose-t-on de beaucoup de données scientifiques ou a-t-on effectué beaucoup d'études sur les sauts-de-mouton pour les voies ferrées en particulier?

Je le mentionne, car l'une des propositions de Surrey-Sud—White Rock consiste à construire un tunnel pour que le train puisse parcourir une très faible distance, une distance bien plus courte que celle qu'il parcourt à l'heure actuelle, pour atténuer certains problèmes liés au fait qu'il existe en ce moment des croisements.

L'hon. Marc Garneau: Pour ce qui est des sauts-de-mouton, vous avez bien raison. L'une des choses qui a aidé la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique à éliminer les embouteillages... Auparavant, les gens devaient attendre une demi-heure, le temps qu'un très long train passe, ou le train devait ralentir pour laisser passer les véhicules pendant l'heure de pointe. Les passages à niveau causaient des embouteillages importants à la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, plus particulièrement dans la région métropolitaine de Vancouver. Des projets importants ont été présentés pour que l'on construise des sauts-de-mouton.

Les sauts-de-mouton peuvent jouer un rôle important dans l'élimination des embouteillages, car ils font en sorte que personne n'est obligé de s'arrêter et que la circulation demeure fluide. Cela dit, il y a un autre aspect dont il faut tenir compte, qui a été mis en lumière récemment à la suite des événements tragiques qui sont survenus dans le sud d'Ottawa, lorsqu'un train de VIA est entré en collision avec un autobus. Si je me souviens bien, six personnes sont décédées. Le BST a examiné la situation, et il a entre autres recommandé à Transports Canada d'envisager la possibilité d'établir des lignes directrices pour déterminer à quel endroit il serait approprié de construire des sauts-de-mouton, pour des questions de sécurité. C'est un aspect que nous venons tout juste de commencer à étudier.

Bien entendu, la construction de sauts-de-mouton suppose parfois des coûts très élevés, mais nous envisageons le tout du point de vue de la sécurité, et nous examinons la possibilité de présenter des lignes directrices qui pourraient être utilisées par les municipalités ainsi que par d'autres organisations.

• (1725)

M. Ken Hardie: J'aimerais aborder très rapidement la question de la fatigue. Je vois ici une note, qui indique que l'une des sociétés ferroviaires a été reconnue coupable d'avoir autorisé des ingénieurs à travailler au-delà des heures normales. C'est un aspect que l'industrie du transport aérien suit de près. On ne sait pas exactement ce qu'il en est dans l'industrie du camionnage, car elle relève de diverses compétences à l'échelle du pays.

À ma connaissance, il y a un aspect qui n'a pas encore été étudié, en l'occurrence les effets possibles à long terme sur les gens qui sont forcés de travailler selon des horaires irréguliers; plus tard dans la vie, les répercussions sont presque les mêmes que celles associées au syndrome de stress post-traumatique.

A-t-on l'intention d'examiner cet aspect? Nous pourrions éprouver bien des difficultés au cours des années à venir, simplement à cause des règles de travail actuelles.

L'hon. Marc Garneau: Mon sous-ministre me dit que nous examinons en ce moment la situation. Je vais donc lui demander de répondre à votre question.

M. Jean-François Tremblay: Le SMA pourra intervenir à ce sujet, mais je tiens à souligner que nous nous penchons sur la fatigue. Comme vous l'avez mentionné, c'est un phénomène très complexe. Il n'est pas seulement question du nombre d'heures, mais aussi des gens et du cycle dans son ensemble. De plus en plus d'études sont menées sur le sujet. Des demandes ont été formulées par l'industrie du transport aérien, par exemple, par les pilotes.

En fait, c'est l'une de nos priorités absolues, car comme vous l'avez mentionné, il y a des accidents, oui, mais il y a aussi des incidences économiques. Au bout du compte, ces accidents coûtent beaucoup d'argent. C'est pour cette raison qu'il vaut mieux mettre en place un système pour garantir que la fatigue ne devient pas un problème de sécurité.

La présidente: Madame Watts, vous avez la parole.

Mme Dianne L. Watts: Merci beaucoup.

J'aimerais ajouter que je suis ravie que vous parliez des mouvements transfrontaliers, entre autres. C'est dans ma circonscription que se trouve le deuxième poste frontalier en importance au pays, après Windsor. C'est donc très important.

J'aimerais revenir au Budget principal des dépenses et au budget équilibré que nous avons présenté pour l'exercice 2015-2016. Je regarde en ce moment le Budget principal des dépenses. Je vais simplement passer en revue quelques aspects.

Le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers a été réduit de moitié. Le Fonds d'infrastructure de transport de la porte d'entrée et du corridor de l'Asie-Pacifique a été réduit de moitié. Le budget du centre d'excellence a été réduit de plus de 50 %. Le budget du programme de surveillance environnementale du secteur du transport et le programme Air pur - Transport a aussi diminué de plus de 50 %.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi?

L'hon. Marc Garneau: Il est question ici du Budget principal des dépenses, et la réalité, c'est que bon nombre de ces programmes, qui ont engagé des dépenses au fil des ans, ont utilisé presque tout l'argent qui leur a été accordé. Nous ne pouvons pas prédire l'avenir, mais par exemple, le gouvernement précédent avait accordé une certaine somme à l'initiative du corridor de l'Asie-Pacifique, qui a été dépensée.

C'est bien différent de l'exercice qui se déroulera d'ici quelques semaines, mais je crois que le Budget principal des dépenses doit être prêt pour le 1^{er} mars. Il expose la situation telle qu'elle est. Il ne doit pas être confondu avec le budget. Le Budget principal des dépenses rend compte de la réalité financière.

Mme Dianne L. Watts: Merci.

La présidente: Monsieur Berthold, vous avez la parole

[Français]

M. Luc Berthold: Monsieur Garneau, selon le Bureau de la sécurité des transports du Canada, il y a beaucoup de facteurs humains, comme la signalisation et la fatigue du conducteur, qui peuvent être des causes d'accidents ferroviaires. Ces dossiers sont particulièrement délicats parce que, quand on parle de facteurs humains — on l'a vu dans le secteur de Lac-Mégantic —, ce sont des situations qui sont difficilement contrôlables. Il est difficile de faire appliquer des règles et de faire en sorte qu'elles soient respectées à la lettre. Que comptez-vous faire pour contrer tous les facteurs humains pouvant provoquer des accidents ferroviaires?

L'hon. Marc Garneau: En ce qui a trait au secteur ferroviaire, nous avons récemment pris la décision d'imposer des mesures réglementaires au CP à propos de la fatigue et du concept de la journée de travail parce qu'il y a un maximum d'heures que les gens peuvent travailler. Nous avons trouvé que le CP ne respectait pas les règlements concernant la durée de la journée de travail. La violation de ces règlements peut mener à des problèmes de fatigue.

Nous venons aussi de faire un examen concernant les pilotes. Nous examinons aussi cette situation. Cela dépend également de plusieurs facteurs. Il y a la question des limites à la journée de travail, mais dans certains cas, on examine aussi le concept de ce qu'on appelle le

• (1730)

[Traduction]

un système de gestion des risques liés à la fatigue

[Français]

dans le but de s'assurer que la fatigue n'est pas la cause d'un accident.

Dans le domaine du transport par camions, en 2017, je crois que ce qu'on appelle en anglais les

[Traduction]

les enregistreurs de données numériques

[Français]

vont être obligatoires. Il s'agit de mesurer pendant combien d'heures les camionneurs conduisent. On reconnaît l'importance de s'occuper de la question de la fatigue.

M. Luc Berthold: Y a-t-il des différences entre l'application des règlements dans les grandes compagnies — vous nous parliez du CP — et l'application des règlements au sein des plus petites compagnies? Vous ne pouvez pas être partout tout le temps. Est-ce plus difficile à appliquer dans le cas des petites compagnies?

L'hon. Marc Garneau: C'est différent.

Parlons des compagnies aériennes. Si on compare une grosse compagnie comme Air Canada à une petite compagnie qui a quelques petits avions et un certain nombre de passagers, on voit qu'il y a des mesures différentes.

[Traduction]

Laureen, pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

Mme Laureen Kinney: Bien sûr.

Pour la plupart des modes de transport, il existe des règlements ou des règles, qui établissent les heures d'activité des camionneurs ou les heures de travail des pilotes dans le secteur de l'aviation, par exemple. Ces règles s'appliquent de manière plutôt normative; il s'agit d'un ensemble d'exigences. Chaque industrie détermine comment elle organise le travail en fonction de...

[Français]

M. Luc Berthold: Oui, mais la surveillance est-elle plus difficile à assurer?

Mme Laureen Kinney: C'est exact. C'est toujours une question de savoir comment faire la surveillance. Cela fonctionne très bien, mais c'est difficile de temps à autre selon le type d'opérations.

[Traduction]

S'il s'agit d'une petite entreprise qui exerce ses activités à une certaine distance, il faut se déplacer plus souvent. Nous vérifions tous ces aspects, et nous menons des inspections axées sur les risques afin de repérer les risques les plus élevés.

[Français]

M. Jean-François Tremblay: Le plus important est qu'il est nécessaire, au-delà des règles, que la culture de l'entreprise puisse permettre de détecter les signes de fatigue. L'une des choses les plus importantes est qu'il y ait des gens qui sont conscients de ces règles et qui observent les signes de fatigue chez les gens étant donné que cette fatigue peut être de la fatigue accumulée.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Fraser, vous avez la parole.

M. Sean Fraser: Je vous remercie.

Je crois que nous avons prévu de partager ce temps de parole. J'ignorais qui parlerait en premier, mais je suis prêt à me lancer.

J'aimerais tout d'abord revenir sur la sécurité des autoroutes, un enjeu important pour ma région et pour l'ensemble du pays.

De longs tronçons de l'autoroute transcanadienne ne comportent que deux voies, soit une voie dans chaque direction. Si ces deux voies ne sont pas séparées par un terre-plein central, les accidents de la circulation peuvent non seulement être mortels, mais aussi entraîner la fermeture de l'autoroute. Ces fermetures causent des complications logistiques et ont un effet nocif sur l'environnement en raison des émissions produites par les voitures coincées sur l'autoroute, que celles-ci offrent ou non un bon rendement de carburant.

Pendant vos discussions avec les provinces, porterez-vous une attention particulière aux projets visant à séparer les chaussées des autoroutes?

L'hon. Marc Garneau: Je ne crois pas que nous aborderons ce point précis.

La sécurité des autoroutes relève en partie des provinces, et nous collaborons avec elles.

Le gouvernement fédéral se concentre davantage sur la conception de véhicules sécuritaires et sur la réglementation. C'est notre priorité. La sécurité des routes relève typiquement des provinces, bien que certains aspects fassent l'objet d'une collaboration fédérale-provinciale.

• (1735)

M. Sean Fraser: Il y a quelques semaines, Toyota a rappelé un grand nombre de véhicules RAV4. Pourriez-vous me parler du processus qu'emploie Transports Canada pour s'assurer que tous les véhicules en circulation sur les autoroutes sont sécuritaires?

L'hon. Marc Garneau: Bien sûr. Je suis très fier du travail accompli par Transports Canada dans ce dossier. Les spécialistes ont pu reconstituer les circonstances de l'accident de RAV4 dans lequel seuls les passagers assis sur la banquette arrière sont décédés. Ils ont déterminé que la ceinture de sécurité s'était rompue parce qu'elle frottait contre un morceau de métal pointu intégré à l'armature du siège arrière.

C'est une équipe de Transports Canada établie à Blainville qui a reconstitué les événements. Elle a utilisé des mannequins et d'autres matériaux pour déterminer avec certitude la cause du problème. Son travail a mené au rappel de 2,9 millions de véhicules RAV. C'est une réussite importante au chapitre de la sécurité; nous pouvons être fiers de la contribution du Canada dans ce domaine.

Transports Canada compte de nombreux spécialistes qui font un travail semblable. Certains inspectent des avions, par exemple ceux de la C Series. Ils font un travail très technique. Si vous êtes spécialiste en sécurité des voitures, c'est le sujet qui vous absorbe chaque jour, et vous cherchez toujours à rendre les voitures plus sécuritaires. Ces spécialistes savent aussi si les voitures importées d'un autre pays respectent les normes canadiennes en matière de sécurité. Je l'ai moi-même constaté: quand j'ai ramené au Canada une voiture achetée aux États-Unis, j'ai dû la faire modifier pour la rendre conforme à la réglementation canadienne.

Bref, comme vous le voyez, les spécialistes de Transports Canada s'acquittent de leur tâche avec brio.

M. Sean Fraser: Excellent.

Je crois qu'il ne restera que quelques minutes à M. Iacono.

La présidente: En effet. Il ne reste qu'une minute et demie.

M. Angelo Iacono: Vous avez récemment ordonné au CP de respecter les règles relatives au temps de travail et de repos, parce qu'il les avait enfreintes. Y a-t-il lieu de croire qu'il s'agit d'un problème généralisé? Quelle est la situation à VIA Rail et au CN? Quelles mesures ont été prises? Autrement dit, à quelle fréquence vérifie-t-on si les règles relatives au temps de travail et de repos sont respectées, dans le but d'accroître la sécurité ferroviaire?

L'hon. Marc Garneau: Rien ne porte à croire que les infractions de ce genre soient très répandues. Nous devons évidemment poursuivre les inspections et demeurer vigilants pour en être certains. Il y a parfois des infractions aux règles relatives au temps de travail et de repos, mais ce n'est pas un problème très répandu, à ma connaissance.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Iacono.

Le temps prévu tire à sa fin.

Mme Linda Duncan: Je n'aurai pas droit à un troisième tour?

La présidente: Il ne reste pas assez de temps, madame Duncan.

Mme Linda Duncan: Ah, zut. C'est vraiment injuste.

La présidente: Nous passons maintenant à l'adoption du Budget principal des dépenses. Je demanderais aux membres du Comité d'être attentifs.

La présidente met les crédits en délibération.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Crédit 1—Paiements à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien pour les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital.....624 005 722 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

Crédit 1—Dépenses du programme.....24 290 330 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

MARINE ATLANTIQUE S. C. C.

Crédit 1—Paiements à Marine Atlantique S.C.C.....140 122 000 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

BUREAU DE L'INFRASTRUCTURE DU CANADA

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....110 040 788 \$

Crédit 5—Dépenses en capital.....68 690 586 \$

Crédit 10—Contributions.....1 612 886 500 \$

(Les crédits 1, 5 et 10 sont adoptés avec dissidence.)

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Crédit 1—Paiements à La Société des ponts fédéraux Limitée.....31 414 312 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC.

Crédit 1—Paiements à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.....351 919 000 \$

(Le crédit 1 est adopté.)

TRANSPORTS

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....480 702 203 \$

Crédit 5—Dépenses en capital.....119 226 521 \$

Crédit 10—Contributions—Portes d'entrée et corridors.....258 354 429 \$

Crédit 15—Subventions et contributions — Infrastructure des transports.....103 219 554 \$

Crédit 20—Subventions et contributions—Autres.....38 062 477 \$

(Les crédits 1, 5, 10, 15 et 20 sont adoptés avec dissidence.)

VIA RAIL CANADA INC.

Crédit 1—Paiements à VIA Rail Canada Inc.....382 830 000 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

AUTORITÉ DU PONT WINDSOR-DÉTROIT

Crédit 1—Paiements à l'Autorité du Pont Windsor-Détroit.....215 989 827 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

La présidente: Le Comité ordonne-t-il à la présidente de faire rapport à la Chambre du crédit 1 sous la rubrique Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, du crédit 1 sous la rubrique Office des transports du Canada, du crédit 1 sous la rubrique Marine Atlantique S.C.C., des crédits 1, 5 et 10 sous la rubrique Bureau de l'infrastructure du Canada, du crédit 1 sous la rubrique La Société des ponts fédéraux Limitée, du crédit 1 sous la rubrique Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., des crédits 1, 5, 10, 15 et 20 sous la rubrique Transports, du crédit 1 sous la rubrique VIA Rail Canada Inc. et du crédit 1 sous la rubrique Autorité du Pont Windsor-Détroit?

Des voix: D'accord.

La présidente: Je vous remercie.

Monsieur le ministre Garneau, merci à vous et aux fonctionnaires de votre ministère d'avoir passé deux heures avec nous aujourd'hui. C'est beaucoup de temps, j'en suis consciente. Nous vous sommes très reconnaissants d'avoir pris le temps de participer à nos travaux.

● (1740)

L'hon. Marc Garneau: Merci, madame la présidente. Ce fut un plaisir.

La présidente: Nous suspendons la séance pendant quelques minutes.

● (1740)

(Pause)

● (1740)

La présidente: J'invite les membres du Comité à prendre place.

Le Comité souhaite-t-il continuer ses travaux à huis clos?

Des voix: Non.

La présidente: Nous poursuivons donc la séance.

Nous nous concentrerons sur notre plan de travail pour les prochaines semaines.

Madame Block, vous avez la parole.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, vous constaterez, je crois, que le Comité consent à l'unanimité à ce que je présente la motion que voici. Pour faire suite aux motions déjà adoptées par le Comité, je propose, tel que le prescrit notre devoir:

Que, conformément aux motions adoptées par le Comité le lundi 22 février 2016, le Comité accorde, dans ses travaux à venir, la priorité à toute loi, tout engagement financier ou toute modification réglementaire concernant les transports, l'infrastructure et les collectivités dans le Budget 2016, ainsi qu'à toute annonce ministérielle, tel que prescrit par notre devoir;

Que le Comité entame une étude sur la sécurité ferroviaire le 21 mars 2016, plus particulièrement sur:

(A) la mise en œuvre des recommandations contenues dans l'« Examen du régime canadien de sécurité des transports: Le transport des marchandises dangereuses et les systèmes de gestion de la sécurité »;

(B) la portion du chemin de fer de la BNSF (Burlington Northern Santa Fe Railway) qui commence à la frontière avec les États-Unis et qui traverse le territoire de la Première Nation Semiahmoo, la Ville de White Rock et la Ville de Surrey (quartiers Crescent Beach/Ocean Park), en Colombie-Britannique;

(C) les risques à la sécurité que représente l'utilisation, par des compagnies ferroviaires, d'appareils de contrôle à distance pour déplacer ou assembler des trains;

(D) les mesures prises ou les mesures jugées nécessaires pour répondre aux inquiétudes relatives à la gestion de la fatigue et ses effets sur la sécurité ferroviaire, y compris en recevant le témoignage d'analystes du Bureau de la sécurité des transports et d'autres intervenants pertinents sur les répercussions de la fatigue des mécaniciens de train sur la sécurité ferroviaire au Canada;

(E) tout autre élément jugé pertinent par le Comité;

Que le Comité consacre au moins trois séances à l'examen de la Loi sur les transports au Canada avant le jeudi 23 juin 2016.

● (1745)

La présidente: Y a-t-il consentement unanime?

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

M. Vance Badawey: J'aimerais avoir une précision à propos de la dernière recommandation. Avez-vous dit « que le Comité consacre trois séances » ou « au moins trois séances »? Pourrions-nous ajouter « au moins »?

Mme Kelly Block: C'est à quel endroit?

La présidente: « Que le Comité consacre au moins trois séances... »

Mme Kelly Block: J'ai dit « au moins », il me semble.

M. Vance Badawey: Je voulais simplement en être certain. Merci, madame la présidente.

La présidente: Madame Duncan, vous avez la parole.

Mme Linda Duncan: La motion me convient. Il y manque toutefois un amendement que j'avais recommandé et qui a été adopté.

Le changement en question est à la lettre (D), qui dit actuellement « les mesures prises ou les mesures jugées nécessaires pour répondre aux inquiétudes relatives à la gestion de la fatigue et ses effets sur la sécurité ferroviaire, y compris en recevant le témoignage d'analystes du Bureau de la sécurité des transports ». Nous avions convenu d'ajouter « et d'autres intervenants pertinents », puisqu'il y en aura d'autres.

Mme Kelly Block: En effet. Vous avez raison.

La présidente: Tout le monde est d'accord?

Il y a unanimité.

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

La présidente: Avant d'ajourner, j'aurais une question pour notre analyste: quand faudrait-il lui envoyer une liste de témoins pour lui laisser le temps de préparer quelque chose pour notre rencontre du 21 mars?

Mme Allison Padova (attachée de recherche auprès du Comité): Le greffier sait mieux que moi quel est le préavis minimum qu'il faut donner aux témoins pour qu'ils aient le temps de se préparer. Si le Comité accepte de commencer par Transports Canada, nous pourrions être prêts pour le 21 mars. Vous auriez jusqu'au 17 pour établir la liste des témoins.

La présidente: Madame Duncan, vous avez la parole.

Mme Linda Duncan: Je ne sais plus comment se déroulera l'examen, au juste. Dès que nous avons commencé à parler de sécurité ferroviaire, je me suis dit qu'il faudrait éviter de traiter tous les aspects en même temps. J'ai donc du mal à comprendre comment se déroulera cet examen, au juste.

Je crois qu'il serait logique de consacrer une journée aux appareils de contrôle à distance, une autre journée à la gestion de la fatigue, puis peut-être une autre à un examen plus global. Sinon, les témoins répondront à toutes sortes de questions sur toutes sortes de sujets, et ce sera un véritable fouillis.

Je crois que nous pourrions trouver des témoins distincts pour chacun de ces sujets. Il faudrait éviter de les faire comparaître tous en même temps, puisqu'il nous serait alors impossible de poser à chacun les questions appropriées.

Si nous pouvions convenir d'une façon de diviser les travaux, ce serait utile. Nous verrons alors quels témoins passeront les premiers.

Mme Allison Padova: Comme de nombreux témoins pourraient intervenir à propos des différents sujets — qu'il s'agisse des appareils de contrôle à distance, de la fatigue ou d'autre chose —, il serait difficile de diviser les séances par sujet. Je proposerais donc de diviser les séances par témoins, et de poser à ceux-ci des questions sur tous les sujets dont le Comité est saisi.

Bien que les quatre sujets semblent couvrir un horizon très vaste, deux d'entre eux ne touchent que Transports Canada, soit le suivi relatif aux engagements pris par le ministère à la suite de la dernière étude du comité, et l'Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire de 2007, un sujet relativement restreint, qui pourrait être traité en une seule séance.

La présidente: Madame Duncan, le plan de travail envoyé ce matin et la motion de Mme Block contenaient un peu plus de détails, mais le plan de travail que nous venons d'adopter porte sur les quatre sujets dont nous avons déjà discuté et qui figurent dans les motions présentées par vous-même, Mme Block, M. Hardie, etc.

Comme l'a dit l'analyste, les témoins interviendront selon les sujets à l'étude.

Monsieur Hardie, vous avez la parole.

• (1750)

M. Ken Hardie: Pour revenir à ce que disait Mme Duncan, je me demande dans quelle mesure les témoins pourront se prononcer tant sur les appareils de contrôle à distance que sur la gestion de la fatigue, car ces enjeux me semblent fort différents. Je crains, moi aussi, que si nous tentons de traiter ces deux sujets en même temps, nous ne traiterons ni l'un ni l'autre correctement.

Mme Allison Padova: Je crois que chaque témoin aura divers points de vue sur chacun de ces dossiers. Pour aborder l'étude sujet par sujet, il faudrait convoquer les témoins à plusieurs reprises. Soit que 10 témoins soient tenus de comparaître à une réunion, soit qu'il faille tenir plusieurs réunions sur le même sujet. On serait donc tenu de les convoquer de nouveau à plusieurs reprises pour discuter de différentes questions.

M. Ken Hardie: Êtes-vous convaincue que les mêmes personnes pourraient prendre la parole au sujet des deux questions? Celles-ci sont très différentes.

Mme Allison Padova: Les syndicats auront sans doute leur point de vue sur chacun de ces sujets...

M. Ken Hardie: Oui, bien sûr.

Mme Allison Padova: ... tout comme les compagnies de chemin de fer.

M. Ken Hardie: Puis, il y a les experts de domaines précis. Dans quelle mesure la robotique est-elle sécuritaire? Quelles sont les mesures de sécurité? Il y a certains éléments sur lesquels nous devons mettre l'accent. Nous savons, en général, quelle est la situation des syndicats et celle des compagnies de chemin de fer. Ce qu'il nous faut, ce sont des gens entre les deux qui peuvent nous donner un point de vue objectif de la situation, n'est-ce pas?

Mme Allison Padova: En effet.

M. Ken Hardie: Cela donne donc lieu à un certain résultat mesurable, ce qui est notre intention dans ce Comité. C'est ce que nous voulons pouvoir faire, c'est-à-dire produire quelque chose qui fera avancer les choses. Je serais très inquiet si tout était mélangé et si, au bout du compte, nous ne savions pas ce que nous avons entendu ou ne connaissons pas la source des renseignements.

Mme Allison Padova: Je crois que fournir des conseils à chaque témoin au sujet des modalités de l'étude et des questions précises au sujet desquelles le Comité aimerait obtenir des renseignements au préalable aiderait les témoins à préparer leur allocution en vue de répondre aux questions et donnerait aux membres du Comité beaucoup de temps pour donner suite à toute question au sujet de laquelle ils aimeraient obtenir des renseignements.

La présidente: J'ai une liste. J'ai Mme Block, M. Fraser, puis Mme Duncan.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, j'appuie la recommandation de notre analyste pour ce qui est de commencer avec les représentants de Transports Canada. Je crois qu'elle a de bons arguments pour certaines des choses que nous avons demandées.

Je crois également qu'il serait utile de transmettre nos listes de témoins aux analystes ou au greffier. Nous verrions alors les recoupements et pourrions déterminer s'il y a lieu de convoquer les gens à la même réunion ou non. Il y a des calendriers. Ce sera en fonction de leur calendrier. Nous ne pouvons rien y faire. Je crois que, une fois que nous aurons obtenu tous les témoignages, nous pourrions organiser tout rapport que nous souhaitons soumettre de la façon qui nous semble la plus logique, selon ce que nous aurons entendu et les différentes questions soulevées.

Je dirais que nous pourrions procéder ainsi aujourd'hui.

La présidente: M. Fraser a la parole.

M. Sean Fraser: Je dirais qu'il pourrait y avoir certains recoupements en ce qui concerne Transports Canada, mais, pour ce qui est des autres témoins, je ne suis pas certain. Je crois que, s'il y a une entente, nous pourrions traiter avec eux en premier, puis, après la réunion, nous pourrions résoudre le reste dans le cadre de discussions de groupe ou devant le comité directeur. Ce pourrait être une façon plus efficace de régler la situation.

La présidente: Mme Duncan a la parole.

Mme Linda Duncan: En toute déférence, je suis un peu étonnée que ce soit l'analyste qui nous donne des conseils. En huit ans, on n'a jamais procédé ainsi pour déterminer comment on allait mener une étude. Je crois que c'est à nous de décider. J'en ai parlé avec diverses personnes, qui m'ont demandé de soulever ces questions. Je remercie M. Hardie de m'appuyer à cet égard.

Je crois que les questions (A) et (B) pourraient être traitées ensemble. Nous demandons, de façon plus générale, quelles sont les questions qui ont été relevées dans le cadre de l'étude de 2008 et depuis cette étude. J'ose espérer qu'une mise à jour a été effectuée, puisque diverses évaluations ont été effectuées depuis lors par le Bureau de la sécurité des transports. Je ne veux pas parler uniquement de 2008. Je crois que ces questions pourraient, avec tout le respect que je dois à Mme Watts, être combinées.

Je ne comprends même pas comment vous en venez à conclure à trois réunions si elles sont mélangées. En ce qui concerne les personnes qui veulent soulever une question au sujet des dispositifs télécommandés ou celles qui veulent aborder la question de la gestion de la fatigue, je sais pertinemment que divers membres du syndicat se spécialisent dans ce domaine. Il y a probablement différentes personnes au ministère qui traitent de telles questions et divers inspecteurs du Bureau de la sécurité des transports qui se sont penchés sur ces questions. Je crois que nous leur donnons des directives claires. Nous leur demandons d'envoyer, un jour particulier, la personne de leur organisation qui a déjà traité la question et qui peut nous aider à formuler certaines recommandations. Trois jours, c'est parfait; c'est comme cela que je diviserai la chose. En fait, les questions (A) et (B) pourraient être traitées ensemble ou des jours distincts. Puis il est question de quatre jours, mais je ne crois pas que Mme Watts ait quoi que ce soit à voir avec les dispositifs télécommandés et la fatigue. Tout mettre dans le même bain n'a aucun sens.

Je suggère qu'un groupe de spécialistes se penche sur la question de la fatigue et un autre groupe, sur les dispositifs télécommandés. Traiter tous les sujets ensemble n'a tout simplement aucun sens.

• (1755)

La présidente: Merci beaucoup, madame Duncan.

Nous avons adopté la motion dont nous sommes saisis. L'analyste suggère que nous commençons par le transport. Comme nous connaissons la question, nous devrions tous dresser une liste des différentes personnes que nous aimerions voir témoigner au sujet des différentes questions. Je travaillerai de concert avec l'analyste sur la répartition, de sorte que nous ne discutons pas de 16 questions différentes à la même séance. Nous devons limiter le nombre de questions traitées. Je suis consciente des préoccupations du Comité. En tant que présidente, je suggère que nous fassions avancer les choses.

Y a-t-il d'autres questions?

J'aimerais que nous commencions à dresser ces listes ce soir, dès que possible.

Pour ce qui est de la séance qui aura lieu le 21, il faudrait avoir dressé la liste des témoins au plus tard le 15. Vous proposez de demander à des personnes du ministère des Transports de participer. Désignez dès que possible les témoins pour les différentes parties de l'étude.

Je vais proposer l'ajournement de la séance.

M. Vance Badawey: Ne disposons-nous pas d'une autre heure?

La présidente: Oui, nous pourrions discuter pendant une autre heure, mais seulement si vous fournissez le vin.

Merci beaucoup. La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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