



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

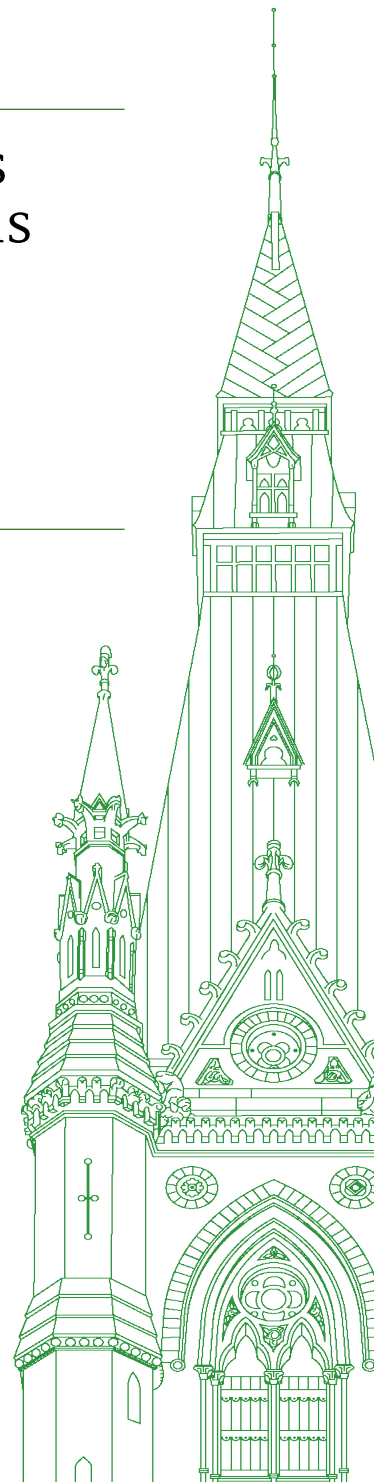
Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 028

Le mardi 24 février 2026

Président : Kelly McCauley



Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

Le mardi 24 février 2026

• (1530)

[Traduction]

Le président (Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC)): Bonjour à tous.

Bienvenue à la 28^e réunion du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires de la Chambre des communes.

Nous accueillons aujourd'hui une représentante de Postes Canada. Au départ, nous devons discuter du projet de loi C-15, mais comme tout le monde le sait, les partis ont conclu une entente sans que le Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires ait son mot à dire, et ont ainsi réglé certaines des questions liées au projet de loi C-15. Comme Postes Canada s'est déjà engagée à comparaître et que nous étudions le Budget supplémentaire des dépenses (C), nous allons passer à cette discussion, ainsi qu'à toute autre question que vous pourriez avoir pour Postes Canada.

Bienvenue, madame Chisholm. Je crois comprendre que vous avez une déclaration liminaire.

Vous avez la parole pour les cinq prochaines minutes. Nous vous écoutons.

Carrie Chisholm (vice-présidente, Gestion des produits et expérience client, Société canadienne des postes): Merci beaucoup.

[Français]

Bonjour, monsieur le président et chers membres du Comité.

Je vous remercie d'avoir invité Postes Canada à témoigner aujourd'hui.

Je m'appelle Carrie Chisholm et je suis la vice-présidente responsable de la gestion des produits et de l'expérience client à Postes Canada. Je suis ravie de participer aux discussions d'aujourd'hui sur le projet de loi C-15, le nouveau financement gouvernemental remboursable et Postes Canada. Je suis disponible pour répondre aux questions des membres du Comité.

[Traduction]

Tout d'abord, je tiens à dire que je suis très heureuse de la nouvelle proposition du gouvernement visant à modifier le projet de loi C-15 afin d'y inclure une disposition qui protège les envois gratuits pour les personnes aveugles ou malvoyantes, ainsi que les tarifs d'affranchissement réduits pour les documents de bibliothèque admissibles. Je tiens à réaffirmer que Postes Canada n'avait pas l'intention de modifier ces services. Ce sont des engagements de longue date que nous continuerons de respecter, et nous en sommes très fiers.

Je suis ici aujourd'hui pour parler de la disposition du projet de loi qui, s'il est adopté, donnerait à Postes Canada une plus grande flexibilité et lui permettrait de modifier son processus d'établissement des tarifs réglementés du service Poste-lettres. Ce changement s'appliquerait uniquement aux articles Poste-lettres réglementés et non aux colis ou aux services de publipostage. Il s'agit d'un changement que nous préconisons depuis longtemps et qui nous aiderait à redresser notre situation financière.

Au cours des 20 dernières années, l'industrie du courrier s'est complètement transformée. En 2006, nous avons livré près de 5,5 milliards de lettres. Aujourd'hui, nous livrons la moitié de ce volume. Pendant ce temps, le nombre d'adresses que nous desservons ne cesse d'augmenter. Par conséquent, les revenus que nous tirons du courrier ne couvrent plus le coût de la livraison, ce qui a considérablement aggravé nos problèmes financiers.

Depuis 2018, Postes Canada a subi des pertes d'exploitation de plus de 5,5 milliards de dollars. L'an dernier, nous avons eu besoin d'une injection initiale de 1 milliard de dollars de la part du gouvernement simplement pour rester à flot. Cependant, ce financement était insuffisant en grande partie, en raison de l'incertitude liée aux relations de travail tout au long de 2025 et de son incidence sur nos revenus. Plus tôt ce mois-ci, le gouvernement a informé Postes Canada qu'il allait mettre à sa disposition un financement supplémentaire remboursable de 1,01 milliard de dollars pour que la Société puisse demeurer solvable et continuer d'offrir à la population canadienne le service postal fiable sur lequel elle compte.

Nous sommes conscients de la gravité de notre situation financière. Malgré tout, les problèmes auxquels Postes Canada est confrontée peuvent être réglés. Maintenant que nous avons conclu des ententes de principe avec notre plus grand syndicat en décembre et que le gouvernement a décidé d'éliminer certains obstacles réglementaires et administratifs, nous pouvons amorcer un virage. La modification du processus de tarification du service Poste-lettres peut jouer un rôle clé dans ce redressement.

Comme le propose le projet de loi C-15, une plus grande flexibilité dans le processus de tarification du service Poste-lettres nous permettrait d'harmoniser nos activités postales avec les besoins actuels de la population canadienne en la matière. Le service de livraison des lettres pourrait ainsi mieux couvrir ses propres coûts et, par le fait même, réduire la nécessité pour nous de faire appel au soutien des contribuables. De plus, un processus simplifié diminuerait considérablement les formalités administratives.

Par exemple, il faut maintenant jusqu'à neuf mois pour modifier les tarifs. C'est un processus fastidieux qui impose un lourd fardeau administratif à de nombreux ministères, décideurs et organismes gouvernementaux. C'est pour toutes ces raisons que le changement de ce processus figurait parmi les recommandations du rapport de la Commission d'enquête sur les relations de travail de l'an dernier. C'est aussi la raison pour laquelle nous l'avons inclus dans notre plan de transformation, qui est actuellement à l'étude par le gouvernement.

Nous accueillons favorablement les paramètres et les mécanismes de contrôle entourant les changements au processus de tarification. Nous savons que la population et les entreprises canadiennes doivent composer avec une hausse des coûts. Nous reconnaissons que les tarifs doivent être équitables et continuer à offrir une bonne valeur. Nous cherchons donc à travailler avec le gouvernement pour créer un processus clair qui garantirait de la transparence, des préavis appropriés à tous les intervenants et une justification fondée sur des données probantes pour toute augmentation.

• (1535)

[Français]

Pour conclure, je dirai que, comme vous le savez, Postes Canada a un double mandat, à savoir assurer la livraison postale à toutes les adresses canadiennes tout en maintenant son autonomie financière. Chaque changement que nous faisons vise à respecter ce mandat et à faire en sorte que le service postal est plus accessible et abordable pour tout le monde.

Je remercie encore le Comité. Je répondrai maintenant à vos questions.

[Traduction]

Le président: Merveilleux. Merci beaucoup.

Nous allons commencer par M. Patzer qui a six minutes à sa disposition.

Jeremy Patzer (Swift Current—Grasslands—Kindersley, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie la représentante de Postes Canada d'être des nôtres en mode virtuel aujourd'hui.

Il y a une situation particulière que je souhaiterais signaler d'entrée de jeu. Les responsables d'une ville de la circonscription que je représente m'ont fait part d'une préoccupation. La ville a reçu de Postes Canada un chèque pour le paiement des frais de services publics. Ce chèque a été livré via UPS par l'entremise d'une entreprise de l'Utah. Je serais curieux de savoir si c'est votre façon habituelle de procéder pour payer les factures de services publics des villes qui louent des immeubles à Postes Canada?

Carrie Chisholm: Je crains de ne pas pouvoir vous fournir de détails à ce sujet. J'en prends bonne note et je me ferai un plaisir de voir ce qu'il en est exactement. Je ne suis pas au fait de cette situation.

Jeremy Patzer: D'accord. L'entreprise s'appelle Conservice et elle est basée en Utah. Elle gère apparemment un système de paiement des services publics par l'intermédiaire d'un tiers. J'ai trouvé vraiment ironique qu'une société d'État comme Postes Canada envoie ainsi un paiement à un autre ordre de gouvernement au Canada en ayant recours à UPS, le tout par l'entremise d'un service américain.

Carrie Chisholm: D'accord. J'en ai pris note. Merci.

Jeremy Patzer: Merci beaucoup.

Nous avons entendu dire que la levée du moratoire ne touchera pas les régions rurales. Que fait Postes Canada pour s'assurer que les bureaux de poste ruraux resteront ouverts?

Carrie Chisholm: Comme il a été annoncé en septembre, le ministre nous a fourni certaines indications sur les moyens à prendre pour alléger le fardeau réglementaire et administratif. Cela touche notamment ce moratoire rural mis en place en 1994 au sein de notre réseau postal. Il visait à protéger les bureaux de poste ruraux à ce moment-là, mais il est resté intact pendant plus de trois décennies. Depuis ce temps, le pays a changé. Des villages sont devenus des villes, et des villes ont pris de l'ampleur pour devenir des agglomérations entièrement développées. Les besoins des Canadiens ne sont plus les mêmes.

Le plan que nous proposons — et nous sommes encore en discussion avec le gouvernement à ce sujet — comprend la modernisation de nos bureaux de poste afin de mieux refléter l'endroit où les Canadiens vivent et la manière dont ils font leurs achats. Nous comprenons, bien sûr, l'importance du rôle que jouent les communautés rurales, éloignées et autochtones. La modernisation devra vraiment prioriser et protéger l'accès aux services essentiels dans ces secteurs. Comme je l'ai mentionné, cela fait partie du plan que nous avons présenté au gouvernement et dont nous sommes en train de discuter, mais nous ne pourrions pas en communiquer tous les détails tant qu'il ne sera pas entièrement mis au point et approuvé.

• (1540)

Jeremy Patzer: Il n'en reste pas moins que plus de 500 bureaux de poste ruraux ont fermé leurs portes pendant la durée du moratoire. Je reconnais que la levée de ce moratoire est en partie attribuable au fait que, comme vous l'avez dit, certains villages sont devenus des villes. Je comprends bien évidemment les raisons pour lesquelles vous faites cela. Cependant, je m'intéresse davantage à certaines localités qui demeurent très rurales et éloignées et qui comptent sur le service postal pour envoyer chaque semaine des échantillons d'eau, par exemple, afin de s'assurer que les résidents ont de l'eau potable. Les gens craignent beaucoup que ce genre de bureau de poste finisse par être supprimé.

Pouvez-vous donner au Comité l'assurance que votre plan fera en sorte que des endroits comme la ville de Vanguard, par exemple, ou même le village de Neville ne perdront pas leur bureau de poste en vertu d'une telle stratégie?

Carrie Chisholm: Une partie importante de notre plan de transformation, une fois qu'il aura été approuvé par le gouvernement, consistera en des consultations avec les municipalités que ce soit concernant notre réseau de vente au détail ou des boîtes postales communautaires. Pour chaque municipalité, il faut s'assurer de bien tenir compte des services offerts par les bureaux de poste et des besoins de la collectivité.

La consultation sera au cœur de notre plan de transformation pour veiller à ce que nous ayons une approche adaptée à la situation de chaque communauté. Il ne peut pas y avoir de solution universelle. Les collectivités sont trop distinctes les unes des autres pour que l'on voie les choses sous cet angle.

Jeremy Patzer: Le ministre vous a-t-il donné une définition très claire de ce qu'est un bureau de poste rural?

Carrie Chisholm: Dans le cadre de mes fonctions, je n'ai pris part à aucun échange à ce sujet, si bien qu'il m'est impossible de vous dire si une définition a été fournie par le ministre. Il vaudrait mieux lui poser la question directement.

Jeremy Patzer: Nous attendons toujours la confirmation de sa prochaine comparution devant le Comité.

Pour ce qui est de Postes Canada, avez-vous votre propre définition que vous utilisez lorsque vous qualifiez quelque chose de rural?

Carrie Chisholm: D'après ce que je puis comprendre, de mon point de vue actuel, la définition est ancrée dans le moratoire rural, et c'est en partie la raison pour laquelle elle doit être réexaminée à la lumière des données statistiques pour le Canada qui ont changé depuis le moment où les limites ont été tracées en 1994.

Jeremy Patzer: D'accord, très bien. Je vous remercie.

Il me reste 30 secondes. Avez-vous des détails précis sur votre plan pour garder les bureaux de poste ruraux ouverts? Avez-vous des renseignements à ce sujet que vous pourriez déposer auprès du Comité afin de fournir des garanties supplémentaires? Je me demande simplement s'il y a d'autres informations que vous aimeriez communiquer au Comité. Si oui, vous pourriez nous les transmettre sous forme de mémoire.

Carrie Chisholm: Oui, mais notre plan de transformation n'a pas encore été approuvé. Nous continuons de travailler avec le gouvernement pour nous assurer que cette considération est prise en compte. Je tiens à assurer au Comité que nous reconnaissons, comme cela va de soi, le rôle vital que jouent les collectivités rurales et éloignées. C'est notamment sous cet angle que nous abordons la transformation en cours en prenant toutes les dispositions nécessaires pour donner suite aux préoccupations municipales.

Jeremy Patzer: Merci.

Le président: Merci.

Madame Chisholm, le Comité a pour politique d'exiger que toute information que nous demandons soit fournie dans un délai de 21 jours civils. Je tenais simplement à ce que vous le sachiez.

Carrie Chisholm: Je vous remercie de m'en informer.

Le président: Monsieur Gasparro, vous avez la parole.

Vince Gasparro (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci.

Au Comité, nous avons beaucoup discuté, moi et d'autres personnes, des tarifs postaux préférentiels et des exemptions pour deux groupes précis: les bibliothèques municipales et les Canadiens aveugles. Pouvez-vous simplement confirmer, comme d'autres l'ont fait avant vous, si l'intention est de maintenir ces privilèges?

Carrie Chisholm: Oui. Hier, il a été décidé que les dispositions à ce sujet seraient retirées du projet de loi C-15. Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration liminaire, peu importe ce que devait prévoir le projet de loi C-15 concernant les articles à l'usage des aveugles et les tarifs inclus ou réduits pour les documents de bibliothèque, ces avantages auraient continué d'être offerts par Postes Canada. Ce sont deux services préférentiels de longue date. Nous sommes extrêmement fiers de les offrir et nous aurions continué de le faire.

• (1545)

Vince Gasparro: Excellent. Je sais que les gens de ma circonscription, Eglinton—Lawrence, seront très heureux de l'entendre.

Je sais aussi que de nombreux Canadiens s'inquiètent de l'avenir de Postes Canada. Selon vous, quels services devraient être prioritaires à Postes Canada?

Carrie Chisholm: Pouvez-vous préciser ce que vous entendez par services? Je suppose que vous parlez des services de livraison.

Vince Gasparro: Oui. Du point de vue des services offerts, à quoi ressemblera Postes Canada en 2050 ou en 2075? Bref, comment entrevoyez-vous l'évolution de Postes Canada au XXI^e siècle?

Carrie Chisholm: Je dirais simplement qu'il est important de rappeler à tout le monde que nous avons un double mandat. D'une part, nous devons — et nous en tirons une grande fierté — continuer à offrir nos services et à livrer le courrier au bénéfice de tous les Canadiens. D'autre part, il nous faut cependant aussi demeurer financièrement autonomes. C'est pourquoi nous avons travaillé en étroite collaboration avec le gouvernement pour présenter un plan de transformation qui montre comment nous pouvons revenir à la viabilité financière afin de ne pas devoir nous en remettre à l'argent des contribuables.

Les éléments du plan de transformation vont tout à fait dans le sens de l'annonce faite par le ministre en septembre concernant les domaines dans lesquels nous avons la possibilité d'assouplir certaines contraintes réglementaires et administratives qui ont peut-être rendu la transformation plus difficile pour nous. C'est toujours la base du plan de transformation. Cela comprend tous nos produits et services du point de vue de la livraison, y compris les colis, la poste-lettres et le publipostage. Il s'agit également de savoir où ces services seraient offerts dans nos points de vente au détail ou dans d'autres emplacements pour veiller à ce que les résidents de toutes les collectivités y aient accès et puissent transiger avec nous de différentes façons.

Je rappelle que les détails du plan de transformation font toujours l'objet d'un examen et de discussions avec le gouvernement. Je ne suis pas en mesure de vous en dire davantage, mais soyez assurés que le tout est très étroitement lié à ce qui a été annoncé en septembre.

Vince Gasparro: Je suis heureux que vous ayez mentionné le mandat de servir tous les Canadiens. Pourquoi ce mandat est-il toujours pertinent dans l'économie numérique d'aujourd'hui?

Carrie Chisholm: Cela demeure pertinent, car nous sommes une infrastructure nationale qui ne se contente pas de livrer des lettres; nous offrons également des services de publipostage, qui permettent aux petites et aux grandes entreprises de se faire connaître et de prendre de l'expansion. Bien sûr, nous effectuons aussi la livraison de colis d'un océan à l'autre. Je suis persuadée que nous avons tous une expérience personnelle témoignant de la croissance du commerce électronique pendant la pandémie, ainsi que des préférences des gens qui vont désormais davantage vers le commerce en ligne.

Notre infrastructure pancanadienne nous permet de servir tous les Canadiens d'un océan à l'autre via notre offre de produits et services. Il demeure important que nous continuions à le faire, et c'est le cas pour tous les produits que nous offrons, et pas seulement pour la poste-lettres. C'est en quelque sorte un service essentiel. Que vous soyez un consommateur, une petite entreprise ou un grand client commercial, il est toujours important que nous puissions offrir des services à l'échelle nationale.

Vince Gasparro: Quelles mesures Postes Canada prend-elle pour réaliser des gains d'efficacité et réduire la taille de son équipe de direction afin que l'organisation puisse nous faire miroiter un avenir plus durable et davantage ancré dans la modernité?

Carrie Chisholm: Pour revenir à l'autonomie financière, il est important d'examiner tous les aspects de notre société d'État. L'annonce faite par le ministre en septembre dernier portait vraiment sur le coût de nos opérations et la façon dont nous pouvons être plus efficaces et efficaces au sein de notre réseau actuel. C'est un élément clé de ce que nous cherchons à réaliser.

Au fur et à mesure que nous progressons dans notre plan de transformation, il est essentiel que nous examinions tous les niveaux de l'organisation pour déterminer les changements à apporter et les moyens à mettre en œuvre afin de pouvoir aller de l'avant. En outre, nous avons également un grand nombre de postes qui seront touchés par l'attrition au cours des 5 à 10 prochaines années. C'est l'occasion pour nous de réévaluer nos besoins.

Par ailleurs, nous avons éliminé certains postes de direction dans le cadre d'une restructuration à l'échelle de l'organisation afin de mieux nous positionner. Cet examen continu de notre structure générale s'inscrivant dans nos efforts pour nous assurer de recalibrer l'organisation en fonction de notre démarche de transformation est d'une importance cruciale.

Nous sommes aussi conscients que c'est exactement ce que le gouvernement attend de nous. On veut que nous apportions des changements à notre équipe de direction et dans l'ensemble de l'organisation afin de la moderniser et de la transformer.

• (1550)

Vince Gasparro: Je suis heureux que vous ayez mentionné...

Le président: Je suis désolé, mais nous avons largement dépassé le temps imparti.

À vous la parole, madame Gaudreau.

[Français]

Marie-Hélène Gaudreau (Laurentides—Labelle, BQ): Merci, monsieur le président.

Je vais continuer dans cet esprit.

Nous avons parlé d'attrition. Je me demande si la clientèle a manifesté de l'inquiétude quant à ce qui pourrait arriver et quant à ce qui va se produire à la suite de la réduction des effectifs, selon le plan de transformation.

Avez-vous eu connaissance de gens mécontents ou inquiets?

Carrie Chisholm: Je vous remercie de votre question. Je vais y répondre en anglais.

[Traduction]

Comme je l'ai mentionné, compte tenu de notre double mandat qui consiste à assurer la livraison à toutes les adresses canadiennes tout en demeurant financièrement autonome, nous devons considérer notre plan de transformation comme une démarche holistique nous amenant à évaluer notre service, à revoir la conception de nos produits, de nos services et de notre réseau afin d'aider tous les Canadiens d'un océan à l'autre, et à repenser la structure de notre organisation de manière à pouvoir aller de l'avant avec cette vision en suivant le fil de son évolution.

Je n'ai pas eu connaissance de discussions directes sur les préoccupations relatives à la taille de notre organisation ou à la manière dont nous procédons à la rationalisation. Dans ma position, je n'ai peut-être tout simplement aucune part dans ces conversations.

[Français]

Marie-Hélène Gaudreau: Merci.

Comment se fait-il que ce soit si long et qu'on tarde à voir le résultat? Des gens se demandent si leur bureau de poste va tenir le coup et s'il va changer de vocation. Ils se demandent aussi s'ils auront des infrastructures suffisantes et efficaces pour tout ce qui concerne les boîtes postales communautaires, y compris celles qui sont de dimension spécifique. Je pense qu'on les appelle les « surdimensionnées ».

Pourquoi tarde-t-on à être à jour, en ce moment? Nous sommes rendus au mois de mars.

Carrie Chisholm: Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

L'annonce a été faite en septembre 2025 concernant les domaines dans lesquels nous pouvions bénéficier d'un peu plus de marge de manœuvre pour revoir notre plan de transformation. Comme je l'ai déjà indiqué, nous avons répondu en novembre en soumettant un plan de transformation tenant compte de ce qui avait été annoncé en septembre, et exposant les secteurs à examiner et à évaluer pour nous assurer que cette transformation nous ramènera à l'autonomie financière.

Les discussions avec le gouvernement concernant le plan de transformation se poursuivent. Comme ce plan n'est pas encore finalisé ni approuvé, je ne suis pas en mesure d'en dévoiler les détails, hormis ce qui a été annoncé par le ministre, mais nous continuons à travailler en étroite collaboration avec le gouvernement afin de nous assurer que nous serons en mesure de le mettre en œuvre.

Je voudrais revenir sur votre commentaire concernant les préoccupations des gens. Une fois que seront approuvés les éléments de notre plan de transformation, il sera absolument essentiel pour nous de tenir des consultations à l'échelle municipale avant d'aller de l'avant. Nous ne pouvons pas simplement faire approuver le plan et commencer à apporter des changements. La consultation sera essentielle. Il existe des différences d'une collectivité à l'autre, si bien que nous ne pouvons pas adopter une approche uniforme. Les consultations constitueront un élément fondamental de notre plan de transformation.

[Français]

Marie-Hélène Gaudreau: Ça me rassure de vous entendre dire que ce ne sera pas une approche unique, mais, au contraire, que ce sera à géométrie variable, c'est-à-dire en fonction des besoins.

Cette semaine, je dois me rendre aux Îles-de-la-Madeleine, et je suis convaincue que la communauté me demandera s'il y aura des modifications à la fréquence du service postal, par exemple. Je ne pense pas qu'ils s'inquiètent de voir le service se terminer. Nous avons souvent posé la question. Toutefois, un modèle privé pourrait changer la donne.

Rassurez-moi: l'efficacité dans la livraison des colis médicaux, entre autres, est-elle toujours dans les cartons pour les régions éloignées, comme les Îles-de-la-Madeleine?

• (1555)

[Traduction]

Carrie Chisholm: Outre l'importance accordée à l'engagement communautaire et municipal dans notre plan de transformation, il est essentiel que vos commettants comprennent bien qu'une fois ce plan mis au point et approuvé, tous les détails deviendront nettement plus accessibles pour les Canadiens, nos clients et nos employés. Dès lors, tous les intéressés sauront à quoi s'en tenir avant même que nous amorcions la consultation des instances municipales.

Il donc est extrêmement important que vous fassiez savoir à tous vos commettants que le plan sera rendu public une fois qu'il aura été approuvé. Suivra ce processus de consultation à l'échelle municipale que j'ai mentionné, non seulement en ce qui concerne la vente au détail, mais aussi au sujet notamment des boîtes postales communautaires.

[Français]

Marie-Hélène Gaudreau: J'ai une dernière question à vous poser. Il me reste quelques secondes.

Quels sont les requêtes ou les commentaires principaux en ce qui concerne les services de Postes Canada, par exemple l'accessibilité aux boîtes postales communautaires? Où devez-vous concentrer vos efforts? Qu'est-ce qui ressort davantage relativement à l'appréciation de la clientèle?

[Traduction]

Carrie Chisholm: Beaucoup de questions ont été posées sur la façon dont nous allons nous assurer que les boîtes postales communautaires restent accessibles aux Canadiens. Nous avons beaucoup parlé de notre programme de mesures d'adaptation pour la livraison, qui a été lancé en 2014 pour aider les gens à avoir accès à leur courrier. C'est une question importante qui a été soulevée. Nous nous efforçons de parler beaucoup plus souvent de ce programme afin de mieux le faire connaître.

Même s'il existe depuis 2014, cela ne signifie pas nécessairement que les gens en comprennent tous les détails ou savent qu'il englobe de nombreux aspects différents. Il pourrait s'agir d'abaisser un compartiment, d'ajouter un plateau pour une meilleure accessibilité ou d'apposer une inscription en braille sur la boîte postale pour faciliter la tâche à ceux qui en ont besoin, en plus de fournir, là où c'est nécessaire, la livraison du courrier et des colis à la porte.

[Français]

Marie-Hélène Gaudreau: Merci.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Gill.

Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie le témoin de sa présence.

Selon le rapport Kaplan, Postes Canada est considérée comme étant « confrontée à une crise existentielle » et « insolvable ». À la page 61 du rapport, on peut lire: « L'idée que le prêt ou l'aide financière de plus d'un milliard de dollars accordée en janvier 2025 sera remboursé nous oblige à mettre fin à l'incrédulité. »

Maintenant qu'un autre prêt a été accordé, dans quelle mesure les Canadiens peuvent-ils raisonnablement avoir l'assurance que l'un ou l'autre des prêts sera remboursé? Avez-vous une idée du moment où ces prêts seront remboursés? Combien de temps faudra-t-il pour rembourser les 2 milliards de dollars? Pouvez-vous déposer l'entente de prêt auprès du Comité?

Carrie Chisholm: Postes Canada et le Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes ont participé à la Commission d'enquête sur les relations de travail dirigée par William Kaplan en 2025. Nous avons accueilli favorablement les conclusions du rapport Kaplan, qui a mis en lumière notre situation financière et le besoin urgent d'apporter des changements à Postes Canada pour nous permettre de nous transformer.

Pendant que la commission Kaplan était en cours, la première annonce de l'injection de 1 milliard de dollars a été faite. C'était en janvier 2025. Cela visait, bien sûr, à soutenir la société jusqu'à la fin de l'exercice, soit le 31 mars 2026. Malheureusement, en raison de l'incertitude quant aux relations de travail qui a persisté tout au long de 2025 et de ses répercussions sur les revenus, une deuxième annonce concernant un soutien supplémentaire pouvant atteindre 1,01 milliard de dollars vient d'être faite.

Comme vous le savez, le ministre et nous-mêmes avons déclaré qu'il s'agit de prêts remboursables et que notre société d'État ne veut pas continuer à dépendre de l'argent des contribuables et à être financée de cette manière. Nous devons revenir à la viabilité financière — ce qui fait bien sûr partie de notre mandat — pour que cela devienne chose possible.

Je ne suis pas au courant des détails des injections de fonds qui ont été faites et je ne peux pas vous parler des modalités établies pour leur remboursement.

• (1600)

Harb Gill: Pouvez-vous déposer l'entente de prêt auprès du Comité?

Carrie Chisholm: Je peux certainement prendre votre requête en note et voir si mes collègues peuvent vous aider. Je n'ai tout simplement pas les détails. Je suis désolée.

Harb Gill: D'accord.

Que faites-vous différemment pour que Postes Canada soit viable ou rentable, si tant est que l'on puisse imaginer que c'est chose possible? Quand le plan de transformation sera-t-il mis en œuvre? Voilà des mois que cette annonce a été faite, et nous attendons toujours. Quand les boîtes postales communautaires seront-elles mises en place conformément au nouveau plan, ou est-ce bien ce que prévoit le nouveau plan?

Carrie Chisholm: Tout à l'heure, j'ai mentionné l'annonce faite par notre ministre en septembre concernant les domaines dans lesquels on comptait réduire les contraintes réglementaires et administratives qui sont en place depuis un certain temps, ce qui va tout à fait dans le sens du rapport Kaplan. Les boîtes postales communautaires, notre réseau de vente au détail, les normes de livraison pour la poste-lettres et le processus de tarification des articles Poste-lettres réglementés que j'ai mentionnés dans ma déclaration préliminaire sont autant d'éléments du plan de transformation qui a été soumis au gouvernement l'an dernier, tel qu'on nous l'avait demandé. Nous continuons de discuter avec le gouvernement des détails de ce plan.

Nous n'avons pas d'échéancier à ce stade-ci, car le moment où nous commencerons les initiatives de transformation n'a pas encore été confirmé. Nous devons nous assurer que le plan de transformation est approuvé par le gouvernement. Nous devons également veiller par la suite à mettre en branle le processus de consultation auprès des collectivités.

Je n'ai pas d'échéancier à vous communiquer, parce que cela fait toujours partie des discussions sur le plan de transformation dans son ensemble.

Harb Gill: Pouvez-vous nous faire part de la teneur de ces échanges? Nous sommes curieux de savoir ce qui retarde exactement la mise en œuvre de ce plan. Comme vous venez de le souligner, voilà plusieurs mois déjà que le ministre l'a en sa possession.

Carrie Chisholm: Dans mon rôle de vice-présidente responsable de la gestion des produits et de l'expérience client, je ne suis pas directement au fait des discussions qui ont cours, alors je ne peux pas vous dire ce qui est demandé ou quels détails sont requis pour clarifier notre plan. Je ne suis tout simplement pas partie dans ces conversations.

Harb Gill: Mon temps est-il écoulé, monsieur le président?

Le président: Votre temps est écoulé. Merci.

Madame Rochefort, vous avez la parole.

[Français]

Pauline Rochefort (Nipissing—Timiskaming, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie, chère madame. Je n'ai que trois questions à vous poser.

Je sais qu'il y a eu beaucoup de discussions au sujet des tarifs postaux préférentiels accordés à deux groupes, c'est-à-dire les bibliothèques et les Canadiens aveugles. Je me demandais si vous pouviez confirmer votre intention de maintenir ces tarifs préférentiels pour ces deux populations, parce que je sais à quel point c'est essentiel pour eux.

Carrie Chisholm: Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration liminaire, Postes Canada s'est réjoui d'apprendre qu'une modification au projet de loi C-15 était proposée afin de supprimer les dispositions touchant les documents destinés à l'usage des personnes aveugles et la réduction des frais d'affranchissement pour les envois postaux des bibliothèques.

Même si ces dispositions avaient été incluses dans le projet de loi C-15, Postes Canada aurait continué d'offrir ces services. Il s'agit de traditions de longue date que nous perpétons depuis 1898 dans le cas de documents destinés à l'usage des personnes aveugles, et depuis 1939 pour ce qui est des tarifs postaux réduits pour les envois des bibliothèques.

Nous sommes très fiers d'offrir ces services et n'avons aucune intention d'y apporter des changements.

[Français]

Pauline Rochefort: Merci beaucoup.

Ma deuxième question porte sur les services dans les communautés rurales, un sujet qui a été abordé plus tôt. Dans ma circonscription, il y a plusieurs communautés rurales. Je pense à mon propre

village, Astorville, où nous sommes choyés d'avoir un excellent bureau de poste.

Comment allez-vous vous assurer de continuer à bien desservir les régions rurales partout au Canada?

Carrie Chisholm: Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

Notre mandat comporte deux volets: maintenir notre viabilité financière et continuer à assurer la livraison à toutes les adresses au Canada.

Dans le cadre de l'infrastructure nationale que nous avons mise en place, il y a la garantie que les Canadiens continueront d'avoir accès à leurs bureaux de poste et aux services qu'ils offrent.

Les communautés rurales, éloignées et autochtones, constituent une part importante de l'économie canadienne, et elles jouent un rôle essentiel dans les efforts de modernisation que nous devons déployer pour atteindre la viabilité financière à l'issue de notre processus de transformation. Comme je l'ai mentionné, il est important qu'une fois le plan approuvé, il soit mis à la disposition des Canadiens afin qu'ils en comprennent la portée. Nous veillerons également à collaborer avec nos communautés rurales, éloignées et autochtones et à donner la priorité à la protection de ces services essentiels tout au long de notre transformation.

● (1605)

[Français]

Pauline Rochefort: Finalement, comment allez-vous garantir les services aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées? C'est une population, dans ma circonscription, qui a exprimé des inquiétudes.

Carrie Chisholm: Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

Comme je l'ai mentionné, nous avons un programme de mesures d'adaptation pour la livraison qui existe depuis 2014. Il n'est peut-être pas très connu, mais nous en sommes très fiers. Nous en avons certes parlé bien davantage récemment afin de mieux faire connaître le programme et son contenu.

L'objectif du programme est de garantir que le courrier, le publipostage et les colis restent accessibles à tous les Canadiens. Le programme est gratuit. On recense actuellement 17 000 inscriptions au Canada. De par sa nature même, il connaît cependant des fluctuations. Nous avons ainsi déjà compté jusqu'à 40 000 adresses canadiennes inscrites.

Il y a des fluctuations en raison des options saisonnières que nous proposons. Ainsi, une personne pourrait s'en prévaloir pendant les mois d'hiver parce qu'elle s'inquiète de l'accès à sa boîte aux lettres en raison de la neige ou du verglas. Nous offrons toute une gamme de possibilités en fonction des besoins des gens.

C'est certainement un programme dont nous sommes extrêmement fiers. Une grande partie de nos efforts dans le cadre du plan de transformation s'articuleront autour de la sensibilisation à l'existence de ce programme, à ses modalités d'inscription et à l'éventail d'options offertes pour répondre aux différents besoins. Nous voulons nous assurer qu'il ne s'agit pas d'une solution unique pour tous.

Vous continuerez à en entendre beaucoup parler de notre part. Encore une fois, nous en sommes très fiers. C'est accessible depuis un certain temps déjà, et cela le restera.

[Français]

Pauline Rochefort: Je vous remercie de cette réponse.

Ce sera tout, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: À vous la parole, monsieur Patzer.

Jeremy Patzer: Merci beaucoup.

Je voulais revenir sur quelque chose. Est-ce que le ministre vous a donné un échéancier pour l'approbation de votre plan de transformation? Savez-vous quand cela doit se faire?

Carrie Chisholm: Dans le cadre de mes fonctions, je n'ai pas directement pris part à ces conversations concernant un éventuel échéancier. Je peux vous dire que les discussions se poursuivent pour trouver réponse à ces questions. Je ne suis pas au courant d'un échéancier précis, mais je ne participe pas aux échanges avec le cabinet du ministre.

Jeremy Patzer: Si vous aviez déjà un plan stratégique approuvé, combien d'argent auriez-vous pu économiser?

Carrie Chisholm: Le plan de transformation serait pluriannuel.

Si on repense à ce qui a été annoncé en septembre, il faut dire que tous ces éléments dont nous avons parlé aujourd'hui — les boîtes postales communautaires, notre réseau de vente au détail, la modification de nos normes de livraison du courrier et le processus de tarification des articles réglementés — vont prendre du temps. Rien de cela n'est instantané. Nous devons veiller à ce qu'il n'y ait pas de répercussions sur les Canadiens et à ce qu'il y ait un processus de consultation. Si le plan était approuvé demain, nous ne reviendrions certainement pas à la viabilité financière d'ici la fin de 2026.

Jeremy Patzer: Un plan stratégique a été soumis il y a cinq ans, et il n'a pas été approuvé. Il est simplement demeuré en veilleuse depuis.

Voici où je veux en venir. Si le plan stratégique avait été approuvé lorsqu'il a été présenté il y a cinq ans, pensez-vous qu'il serait possible que vous ne soyez pas dans un tel pétrin aujourd'hui?

Carrie Chisholm: Je ne peux pas me prononcer sur les éléments du plan stratégique qui a été soumis il y a cinq ans.

Il y a beaucoup de facteurs qui ont contribué à aggraver notre situation financière. Avec le rapport de la commissaire Kaplan et l'annonce faite par le ministre en septembre, il y a des avenues permettant à Postes Canada de vraiment amorcer un virage et changer la situation financière dans laquelle nous nous trouvons actuellement, tout en restant en mesure de respecter, bien évidemment, notre mandat de livrer le courrier à chaque adresse canadienne et de veiller à ce que nous revenions à la viabilité financière.

Jeremy Patzer: À votre avis, quels sont les facteurs qui ont eu la plus grande incidence sur votre organisation au cours des deux dernières années et qui vous ont fait perdre 750 millions de dollars en l'espace d'un an?

• (1610)

Carrie Chisholm: Comme je l'ai mentionné au début, notre réseau est conçu pour offrir des services en s'appuyant sur une infrastructure pancanadienne. Au début, il était principalement destiné à la livraison du courrier. En 2006, nous avons livré 5,5 milliards de lettres. Aujourd'hui, nous en livrons moins de la moitié. En moyenne, les gens ne reçoivent généralement que deux lettres par

semaine, comparativement à sept lettres il y a 20 ans. Nous avons un réseau national qui a été construit en fonction de ces chiffres, et nous n'avons tout simplement plus le volume nécessaire pour couvrir les coûts de ce réseau.

Les choses doivent changer. Certains des éléments de l'annonce de septembre visent à modifier nos normes afin de ne plus exiger la livraison dans un délai de deux à quatre jours. Il s'agit de passer à une fourchette de dates plus large — de trois à sept jours, par exemple. Une telle mesure nous permettrait de ne plus avoir à transporter le courrier postal par la voie des airs pour alimenter l'ensemble du réseau, ce qui nous permettait de réaliser des économies au titre de nos coûts d'exploitation. Une combinaison de ces éléments nous aiderait vraiment à aller de l'avant.

Encore une fois, il est difficile de maintenir un réseau national conçu pour les envois Poste-lettres en devant composer avec un volume plus de deux fois moins élevé qu'auparavant.

Jeremy Patzer: Ce n'est pas un changement que l'on peut apporter au pied levé. Est-ce bien ce que vous dites? En fait, l'organisation a refusé d'opérer cette transformation de façon improvisée.

Carrie Chisholm: Le plan de transformation est un plan pluriannuel qui s'articule autour de nombreux éléments différents. Il ne s'agit pas d'un processus unidimensionnel. Il est relié aux différentes mesures annoncées par le ministre et entérinées par le rapport Kaplan. Nous ne pouvons pas faire approuver ce plan et redresser notre situation financière en l'espace d'un exercice. Nous devons nous assurer de consulter les Canadiens et les municipalités touchées avant de procéder à la mise en œuvre des changements devant nous permettre de revenir à la viabilité financière.

Jeremy Patzer: Merci.

Le président: Madame Khalid, vous avez la parole.

Iqra Khalid (Mississauga—Erin Mills, Lib.): Je crois que M. Osborne a plus de questions que moi. Je vais prendre le temps qu'il me laissera.

Le président: Vous avez donc cinq minutes, monsieur Osborne.

Tom Osborne (Cape Spear, Lib.): Je n'ai que quelques questions.

Nous sommes conscients que le volume de courrier a diminué au cours des 20 dernières années, et que cette baisse est attribuable à divers facteurs, y compris une utilisation accrue du courriel.

Je sais que la livraison de colis est un secteur où la concurrence est vive. Pourquoi le secteur privé a-t-il pu croître dans ce domaine alors que Postes Canada est passée d'une part de marché de 62 % en 2019 à 24 % en 2024?

Carrie Chisholm: Comme vous l'avez souligné, la livraison de colis est un secteur concurrentiel. Dans le cadre de notre mandat, nous continuons de livrer des colis à toutes les adresses canadiennes. Nous sommes le seul transporteur pouvant se targuer d'effectuer des livraisons à toutes les adresses au Canada; nos concurrents ne le font pas.

Nous avons effectivement une part de marché importante avant la pandémie. Cependant, tout l'univers du commerce électronique a été radicalement transformé par la pandémie. Les gens qui n'étaient pas habitués à commander et à faire des transactions en ligne n'avaient soudain pas d'autres options, si bien qu'un nouveau volume de livraison de colis dans le cadre du commerce électronique est devenu accessible autant pour le transporteur traditionnel — c'est-à-dire la Société canadienne des postes — que pour les concurrents qui étaient sur le marché en 2020... Un nombre important de nouveaux venus de plus petite taille sont depuis arrivés sur le marché en raison de ce volume d'affaires devenu accessible. Cela a changé les choses de façon assez radicale.

Notre modèle de fonctionnement est très différent de celui des transporteurs non traditionnels. Nous avons, bien sûr, des employés à temps plein qui bénéficient d'avantages sociaux. Certains transporteurs non traditionnels ont pour leur part un modèle davantage axé sur le recours à des contractuels. Il s'agit plus souvent d'entrepreneurs externes que d'employés à proprement parler. Le nombre de ces nouveaux venus que je qualifierais de transporteurs non traditionnels a modifié en profondeur la nature même de l'industrie, une transformation que vous êtes tous à même de constater.

Il ressort clairement du rapport de la Commission d'enquête sur les relations de travail qu'il est désormais nécessaire, comme nous en avons discuté dans nos négociations avec le syndicat tout au long de la dernière année, d'offrir également la livraison pendant la fin de semaine. Essentiellement, toute l'industrie du commerce électronique fonctionne sept jours par semaine, et nous n'avons d'autre choix que de passer à cette étape. C'était évidemment l'une des conclusions du rapport d'enquête sur l'industrie: nous devons nous assurer d'aligner nos services sur ceux du marché afin de ne pas continuer à rater les occasions qui se présentent pour les colis et les paquets.

• (1615)

Tom Osborne: Au-delà de la question de la livraison cinq jours par semaine au lieu de sept — et je comprends que si certains de vos clients souhaitent une livraison sept jours sur sept, cela aurait un impact —, que fait Postes Canada pour gagner des parts de marché dans le secteur de la livraison de colis, qui représente la voie de l'avenir? Certains de vos concurrents n'ont pas connu la baisse que Postes Canada a connue pendant cette période.

Carrie Chisholm: Il est certain que, du point de vue des colis, l'incertitude liée à la main-d'œuvre l'année dernière a eu une incidence importante sur nos clients commerciaux, comme je l'ai mentionné, et cela a eu une incidence sur nos revenus. L'incertitude est apparue et leur a compliqué la tâche, de sorte que certains se sont naturellement tournés vers d'autres transporteurs, ce qu'ils ont pu faire, afin de s'assurer qu'ils pouvaient continuer à faire fonctionner leur entreprise. Nous avons bien sûr des projets, qui sont intégrés dans les plans de transformation axés sur les possibilités que nous voyons pour développer notre service de livraison de colis et récompenser nos clients.

Tom Osborne: J'ai une dernière question. J'ai entendu un commentaire au sujet de Postes Canada selon lequel, au lieu de rationaliser votre empreinte, vous continuez à utiliser une infrastructure datant des années 1990 dans une économie de 2025. Pouvez-vous nous donner votre avis à ce sujet?

Carrie Chisholm: Je ne suis pas sûre de pouvoir apporter une réponse satisfaisante à cette question. Je m'en excuse. De mon point de vue et du point de vue de la gestion des produits, notre em-

preinte est assez importante pour desservir l'ensemble du pays, avec 20 centres de traitement, plusieurs dépôts et autres installations. Nous avons mis en service un tout nouveau centre de traitement à Scarborough, appelé Albert Jackson, qui dispose d'une capacité importante pour assurer la livraison des colis issus du commerce électronique. À son maximum, il peut traiter jusqu'à un million de colis par jour, je crois. Nous continuons d'investir dans le réseau là où nous en éprouvons le besoin, afin de nous assurer de croître dans les secteurs concurrentiels. Cependant, je ne suis pas en mesure de répondre précisément à la question concernant le reste de nos infrastructures. Je ne dispose tout simplement pas des connaissances ni des détails nécessaires.

Le président: C'est tout le temps dont nous disposons.

Madame Chisholm, j'ai quelques questions à vous poser, si vous le permettez.

Lors de sa dernière visite, M. Ettinger a déclaré qu'il incombait uniquement à Postes Canada de déterminer les zones rurales et non rurales. Nous débattons de cette question depuis longtemps. Par exemple, Gatineau a été déclarée zone rurale en 1993. Postes Canada a donc eu largement le temps de se prononcer sur la question. M. Ettinger a déclaré que Postes Canada pouvait prendre une décision à ce sujet, alors pourquoi y a-t-il un retard constant? Pourquoi, chaque fois que nous posons une question, comme nous l'avons fait aujourd'hui, nous répond-on que la décision a été prise en 1993? Si Postes Canada a le pouvoir de prendre une décision, qu'attend-elle pour la prendre?

Carrie Chisholm: Je ne savais pas que nous avions le pouvoir de prendre une décision à ce sujet. Je croyais comprendre que dans les limites des années 19... dans le cadre du moratoire rural et de ce qui a été décrété, par rapport à ce que nous avons la possibilité de faire... Je ne suis pas sûre que ce soit ce dont parlait M. Ettinger, à savoir repenser et réviser le...

Le président: Je vais vous interrompre. Je suis désolé. Je vais être un peu méchant. Vous vous lancez dans un discours confus de sous-ministre.

Quand allons-nous enfin voir des mesures concrètes? Les contribuables vont perdre 2 milliards de dollars, car ils ne verront jamais cet argent. Il n'y a pas de véritable changement. La question vous a été posée de manière assez juste et directe, mais il semble que Postes Canada n'a pas l'intention de changer ou de s'adapter.

Est-ce une question à laquelle M. Ettinger devrait peut-être répondre?

Carrie Chisholm: Le défi, ce sont les délais. Je ne peux pas vous répondre pour l'instant, parce que cela fait partie de notre plan de transformation. Je ne peux pas vous donner d'échéancier précis sur le moment où nous irons de l'avant.

Le président: Toutefois, vous êtes ici pour défendre le Budget supplémentaire des dépenses (C), dans lequel Postes Canada obtient 1 milliard de dollars de plus. Savez-vous quel sera le coût par année de la nouvelle convention collective si elle est acceptée?

• (1620)

Carrie Chisholm: Je n'ai pas ces chiffres précis sous la main, mais nous pourrions certainement vous fournir plus de détails ultérieurement.

Le président: Merci de votre présence parmi nous. Nous vous sommes reconnaissants du temps que vous nous avez consacré.

Allez-y, madame Block.

Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Je n'étais pas certaine que nous avions terminé les séries de questions. C'est ce que j'ai présumé.

Le président: Oui, nous avons terminé.

Kelly Block: Vous avez mentionné que nous étions chargés d'examiner le Budget supplémentaire des dépenses (C). Évidemment, certaines choses ont changé dans les derniers jours concernant l'avis de convocation. Quand devons-nous faire rapport sur le Budget supplémentaire des dépenses (C) à la Chambre? Quelle est la date exacte?

Le président: Je ne connais pas la date exacte. Tout dépend des trois jours de séance avant le dernier jour de l'opposition, mais je ne sais pas quand ce sera. La décision revient au gouvernement.

Kelly Block: Vous ne connaissez pas la date. Allons-nous entendre le ministre responsable de SPAC et le président du Conseil du Trésor nous parler de ce budget en Comité avant que nous ne manquions de temps?

Le président: J'allais en parler à la fin de la réunion, mais je vais le faire maintenant.

M. Lightbound ne sera pas disponible. Le greffier et moi lui avons proposé nos jours de séance réguliers, mais il n'était pas disponible, alors nous lui avons suggéré de faire une réunion spéciale le lundi, le mercredi ou le vendredi pour l'accommoder. Malheureusement, on nous a dit qu'aucune date ne lui convenait.

Le président du Conseil du Trésor se rendra disponible le 26 février, après qu'il faille rendre notre rapport sur le budget à la Chambre.

Kelly Block: Merci de ces réponses.

Je tiens simplement à exprimer ma vive déception que le ministre Lightbound refuse de témoigner devant notre comité pour défendre le budget. Je tiens aussi à dire que c'est un affront à la procédure parlementaire qu'un ministre compareisse sur le budget supplémentaire après que nous devions en faire rapport.

Nous aimerions avoir l'occasion de poser des questions au ministre avant cela. C'est inacceptable pour les parlementaires ici autour de la table que les ministres refusent de venir défendre le budget de manière opportune.

Merci.

Le président: Nous passons à Mme Gaudreau, puis à Mme Khalid.

Madame Chisholm, nous vous remercions de vous être jointe à nous. Vous pouvez y aller.

Carrie Chisholm: Merci beaucoup. Passez une excellente journée.

Le président: Concernant ce que vous avez dit, je suis d'accord à propos du ministre Lightbound. C'est pourquoi...

Un député: Ah, ah!

Le président: Excusez-moi. Laissez-moi finir, s'il vous plaît. Ensuite, ce sera au tour de Mme Gaudreau, puis à vous.

Je suis d'accord. C'est pourquoi le greffier et moi avons suggéré des réunions en mars. Le greffier et moi nous sommes réunis hier, et nous allons encore demander au président du Conseil du Trésor s'il peut venir en comité. Je pense que nous avons du temps de libre le 10 mars. Nous allons lui proposer d'autres dates et voir s'il peut

comparaître avant le dépôt de notre rapport sur le budget supplémentaire.

Nous passons à Mme Gaudreau, puis à Mme Khalid.

[Français]

Marie-Hélène Gaudreau: Monsieur le président, je veux simplement résumer ce que nous venons de vivre.

Il y a eu une conclusion concernant la gratuité des envois pour les non-voyants et les bibliothèques, et maintenant, nous recevons une témoin. C'est une chose.

Cela dit, pour tout ce qui touche le budget, on ne rencontre pas quelqu'un une fois que le budget est fait. On demande que les représentants et les ministres viennent en personne, mais, si ce n'est pas possible, ils peuvent aussi comparaître virtuellement, l'objectif étant d'avoir une discussion et d'obtenir des réponses à nos questions avant de passer au vote ultime.

[Traduction]

Le président: Allez-y, madame Khalid.

Iqra Khalid: Merci, monsieur le président.

Je veux dire à tout le monde pourquoi le ministre Lightbound ne peut pas venir au Comité. Il est en congé de paternité, car il vient d'avoir un nouveau bébé. Il n'a pas refusé de comparaître. J'ai beaucoup discuté avec le ministre et je sais qu'il est très attentif à ce que notre comité a à dire. Il ne refuse pas de comparaître; il est simplement occupé.

Je sais que le président du Conseil du Trésor est plus que disposé et qu'il pourra répondre à nos questions en comité. Je serai ravie de joindre le ministre Lightbound pour voir si une vidéoconférence serait possible ou s'il y a d'autres moyens de lui poser des questions. Toutefois, je vous serais reconnaissante d'arrêter tous de dire que le ministre refuse de comparaître, parce que ce n'est pas du tout le cas.

● (1625)

Le président: Ce serait merveilleux si le président du Conseil du Trésor pouvait reconsidérer la date de sa présence et venir plus tôt. Comme je vous l'ai dit, le greffier s'en occupe déjà.

Concernant le ministre et le terme que vous souhaitez utiliser, il ne comparaît pas pour défendre le budget. Juste pour Postes Canada, on parle de 1 milliard de dollars. Nous avons entendu à répétition aujourd'hui qu'il n'y avait pas de plan véritable à ce sujet. Et bien d'autres questions restent en suspens. Ce serait bien si le ministre pouvait participer virtuellement à une réunion pendant une heure.

Iqra Khalid: Il y a une différence. Quand on accuse quelqu'un de refuser de comparaître, cela montre à tout le monde qui s'intéresse à ce qui se passe ici qu'il refuse activement de témoigner. Dans le cas présent, le ministre ne refuse pas, mais il est occupé avec sa famille et son nouveau bébé.

Je vous serais reconnaissante d'être un peu plus prudents dans votre choix de mots et de ne pas accuser les ministres de ce qu'ils font ou pas. Je suis certaine qu'ils font tous de leur mieux. Très honnêtement, je ne suis pas en position de défendre qui que ce soit. Je veux simplement que nous soyons justes dans notre façon de dépeindre les gens et leurs intentions.

Le président: Nous vous avons bien compris. C'est au Comité de décider des termes qu'il emploie ou d'interpréter l'incapacité du ministre Lightbound de se joindre à nous, mais nous vous comprenons bien.

Nous passons à Mme Block.

Après nos discussions, nous allons suspendre la séance rapidement et faire entrer les prochains témoins. Je pense que nous devons aussi réaliser un test de son avec un témoin.

Kelly Block: J'aurais aimé que l'on fournisse ces informations au greffier et au président. Nous n'avons pas à connaître toute la vie personnelle des gens, mais cela nous aurait permis de mieux comprendre.

Dans ce cas, est-ce que quelqu'un d'autre assume les responsabilités du ministre de SPAC pendant son congé de paternité? Je sais que c'est ce qui se fait quand d'autres ministres prennent des congés de maternité. Je me demande si ce sera pour une période prolongée et si l'on y a réfléchi.

Le président: Nous reviendrons avec ces informations.

Nous passons à Mme Rochefort, puis nous suspendrons la séance.

Pauline Rochefort: Aux fins du compte rendu, je suis satisfaite que le ministre ait comparu deux fois et ait donné de très...

Le président: Il s'agit ici du budget supplémentaire des dépenses. C'est un enjeu complètement différent.

Pauline Rochefort: Quoi qu'il en soit, il était présent et nous a permis de lui poser des questions sur bon nombre d'enjeux et d'options qui ont peut-être évolué. Je suis donc satisfaite de ses excellentes comparutions.

Le président: Merci.

Pour ma part, je ne suis pas satisfait. Le budget prévoit d'accorder 1 milliard de dollars à Postes Canada, qui n'a pas pu nous envoyer de représentants pouvant nous fournir des réponses. C'est aussi la tradition parlementaire que les ministres viennent défendre le budget.

Nous comprenons que Mme Khalid va tenter de voir si le ministre peut témoigner virtuellement pendant une heure, ce qui devrait satisfaire à nos exigences, mais je comprends votre point de vue.

Iqra Khalid: Je tiens simplement à dire aux fins du compte rendu que le ministre a comparu à trois reprises dans les deux derniers mois.

Jeremy Patzer: Je tiens aussi à dire...

Le président: D'accord. Nous entamons...

Jeremy Patzer: ... que le ministre n'a pas comparu pour défendre le budget supplémentaire des dépenses (B) non plus. Il évite de respecter la tradition parlementaire de notre comité.

Le président: Nous commençons maintenant à débattre, mais je pense que tout le monde s'est exprimé.

Nous allons suspendre la séance environ cinq minutes. Nous allons réaliser un test avec un des témoins, puis nous reprendrons la séance.

● (1625)

(Pause)

● (1630)

Le président: Merci à tous. Nous reprenons la séance.

Nous accueillons les témoins du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Monsieur Marier, je crois comprendre que vous avez une déclaration de cinq minutes à nous présenter. Avant cela, j'aimerais rendre hommage à votre prédécesseure, Mme Fox. Elle a témoigné ici à plusieurs occasions au fil des ans et elle était une représentante fantastique de votre bureau. Même si je suis sûr que vous ferez un excellent travail, elle va nous manquer et nous tenons à la remercier. Je suis certain qu'elle nous regarde présentement à la maison sur CPAC. Je tiens à la remercier sincèrement au nom du Comité pour le travail qu'elle a accompli.

La parole est à vous, s'il vous plaît.

● (1635)

Yoan Marier (président, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports):

Bonjour. Je tiens à remercier le Comité d'avoir invité le Bureau de la sécurité des transports du Canada à venir aujourd'hui. Je suis accompagné de mes collègues Mélanie Scott, administratrice en chef des opérations, et James Clarkin, directeur général des services intégrés.

Le BST a été créé en 1990 en vertu de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, appelée Loi sur le BCEATST. Notre mandat, et notre seul objectif, est de promouvoir la sécurité dans les modes de transport aérien, ferroviaire, maritime et pipelinier qui relèvent de la compétence fédérale. Nous y parvenons en menant des enquêtes, en cernant les lacunes de sécurité et en formulant des recommandations afin de prévenir de futurs accidents. Nous communiquons également à la population canadienne des enjeux de sécurité importants au moyen de nos rapports d'enquête et de nos activités de sensibilisation.

Le BST travaille de manière indépendante des ministères et organismes gouvernementaux, et rend des comptes directement au Parlement par l'entremise du Président du Conseil privé du Roi pour le Canada. Cette indépendance garantit que nous sommes impartiaux et libres de toute influence externe. Nous ne sommes ni un organisme de réglementation ni un tribunal, et nous ne sommes pas habilités à attribuer ni à déterminer les responsabilités. Nous n'avons qu'un rôle, et celui-ci est clair: améliorer la sécurité des transports. De ce fait, nous jouons un rôle essentiel pour protéger des vies et garantir la sécurité publique dans l'ensemble du système de transport du Canada.

[Français]

Depuis sa création en 1990, le Bureau de la sécurité des transports a mené plus de 2 000 enquêtes, formulé plus de 630 recommandations et émis des centaines de communications de sécurité. Nous tirons de nouvelles leçons de chaque enquête, ce qui renforce notre engagement à améliorer la sécurité des transports au Canada. Au fil des ans, plus de 84 % des réponses aux recommandations du Bureau ont dénoté une attention entièrement satisfaisante, ce qui démontre que le BST a une incidence concrète sur l'amélioration de la sécurité.

[Traduction]

Bien que ces progrès soient indéniables, il subsiste des risques importants. En octobre 2025, nous avons publié la dernière édition de la Liste de surveillance du BST, qui met en évidence sept problèmes de sécurité systémiques qui continuent d'exposer la population canadienne à des risques. Il ne s'agit pas de problèmes isolés, mais bien de problèmes profondément ancrés et anciens qui ont été relevés enquête après enquête, dans tous les secteurs et dans l'ensemble du pays. La Liste de surveillance constitue à la fois une mise en garde et une feuille de route: elle montre où il faut intervenir d'urgence, où les progrès sont au point mort, et où un leadership soutenu des organismes de réglementation et de l'industrie peut prévenir des tragédies futures. Nous continuerons de mettre ces problèmes en évidence à l'échelle nationale jusqu'à ce que les niveaux de risque aient été réduits de façon mesurable.

Pour relever ces défis à l'avenir, nous aurons besoin des outils, de l'expertise et de l'infrastructure appropriés. C'est pourquoi nous nous préparons pour le nouveau groupe Science de la sécurité et de la technologie des transports sur le campus du Conseil national de recherches Canada à Ottawa.

[Français]

Cette installation à la fine pointe de la technologie permettra une plus grande collaboration, nous dotera d'outils avant-gardistes et améliorera notre capacité à mener des enquêtes rigoureuses.

[Traduction]

Malgré ces progrès, l'ampleur, la complexité et l'impact public de notre travail continuent de croître. En 2025 seulement, 3 851 événements ont été signalés au BST. Nous gérons actuellement 86 enquêtes actives à l'échelle du pays, y compris les enquêtes sur l'implosion très médiatisée du sous-marin *Titan* pendant sa plongée vers le *Titanic*, et sur le renversement d'un avion Bombardier après qu'il a percuté la piste lors de l'atterrissage à l'aéroport de Toronto.

Nous continuons d'appuyer des centaines d'enquêtes menées par nos homologues à l'étranger, comme celle récemment publiée sur la collision d'un hélicoptère avec un avion de passagers l'an dernier à Washington. Nous dirigeons également des enquêtes sur des événements internationaux, comme l'événement de septembre 2025 à Saint-Martin, lors duquel le train d'atterrissage droit d'un avion de WestJet s'est effaîssé au toucher des roues.

Collectivement, ces enquêtes — tant nationales qu'internationales — reflètent l'attention et l'examen public dont fait l'objet la sécurité des transports à l'échelle mondiale ainsi que la complexité technique croissante de notre travail.

[Français]

Depuis la création du BST, nous avons mené des enquêtes de grande qualité, mais le profil de risque évolue. Le paysage du secteur canadien des transports a considérablement changé depuis la création du BST. Les attentes du public en matière de facilité d'accès à de l'information claire sur la sécurité ont augmenté. La technologie ayant avancé à un rythme sans précédent, ce qui rend nos enquêtes plus complexes, nous sommes de plus en plus souvent confrontés à des domaines émergents.

[Traduction]

Ces progrès engendrent de nouveaux risques, un potentiel d'accident plus important, de grandes quantités de données qui exigent

une analyse plus poussée, de même que des responsabilités qui n'existaient pas lors de la promulgation de la Loi sur le BCEATST. Tout cela fait en sorte que notre rôle est plus important que jamais.

Le BST est rationalisé et efficace, avec un effectif de seulement 233 employés et un budget total d'environ 40 millions de dollars. Pour l'instant, nous nous acquittons efficacement de notre mandat et nous pouvons rester polyvalents dans des circonstances normales, mais cela signifie que nous travaillons avec une très faible marge de manœuvre.

[Français]

Il est essentiel d'avoir la capacité de suivre le rythme d'une innovation rapide et des risques émergents, de même que de pouvoir acquérir l'expertise grandissante que cela exige.

[Traduction]

Le BST continuera de s'acquitter de son mandat de manière indépendante, avec professionnalisme et un engagement profond à l'égard de la sécurité du public. Nous sommes fiers du travail accompli et de la confiance que nous accorde la population canadienne, ainsi que du statut du BST en qualité d'organisme de renommée mondiale et de partenaire international respecté.

Mais alors que le secteur des transports évolue et que de nouveaux défis se présentent, nous devons nous assurer que le BST demeure prêt et résilient, de sorte qu'il puisse continuer de protéger la sécurité de toute la population canadienne, aujourd'hui et à l'avenir.

● (1640)

Merci.

Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Nous commençons par M. Patzer pour six minutes, s'il vous plaît.

Jeremy Patzer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci beaucoup aux témoins de se joindre à nous aujourd'hui. J'avais bien hâte à cette réunion.

Le sous-marin *Titan* m'a toujours beaucoup intrigué, alors j'ai hâte de lire votre rapport quand il sera terminé. C'est clair que cette expédition a attiré l'attention des médias nationaux et internationaux. Je ne vous poserai pas de questions là-dessus, mais j'en ai quelques-unes concernant les chemins de fer d'intérêt local.

Il y a quelques chemins de fer d'intérêt local dans ma circonscription, et j'ai posé des questions pertinentes pour cette réunion à des représentants sur des enjeux touchant deux de leurs chemins de fer. Spontanément, ils m'ont parlé de la Liste de surveillance du BST et du fait que les chemins de fer d'intérêt local sont vus et traités comme les chemins de fer de catégorie 1. Étant donné que les trains sur les chemins de fer d'intérêt local voyagent plus lentement et sont bien souvent beaucoup plus courts et plus petits, je me demande s'il y a moyen pour Transports Canada ou le BST de reconnaître la différence entre ces chemins de fer et ceux de catégorie 1.

Yoan Marier: La vaste majorité des enquêtes sur les chemins de fer que nous menons concernent, comme vous l'avez mentionné, les chemins de fer de catégorie 1. Les chemins de fer d'intérêt local ne représentent qu'une très petite partie de notre travail d'enquête. Cependant, sur la Liste de surveillance du BST, le seul enjeu qui porte spécifiquement sur les chemins de fer actuellement, c'est les équipes de bord qui ne suivent pas les indications des signaux. Nous examinons le risque global. Nous avons cerné ce risque pour le secteur ferroviaire et avons décidé de ne pas exclure les chemins de fer d'intérêt local pour vraiment mettre l'accent sur le risque global. Mais nous pourrions certainement y songer quand nous dresserons une nouvelle liste de surveillance dans un avenir rapproché.

Jeremy Patzer: Il faudrait peut-être en tenir compte, de façon générale, pour ce qui est des questions liées à la sécurité publique qui touchent les chemins de fer de catégorie 1. Cela a certainement une incidence sur les exploitants de chemins de fer d'intérêt local et leur rend parfois la tâche un peu plus difficile et pénible, car leurs activités sont différentes. De plus, ils réinvestissent, en pourcentage, beaucoup plus dans la voie ferrée pour s'assurer de circuler sur des voies ferrées de grande qualité. Il n'en demeure pas moins que les trains sur ces chemins de fer circulent plus lentement.

Lorsque vous préparez les recommandations qui figureront sur la Liste de surveillance du BST, essayez-vous d'éviter toute conséquence imprévue ou une réglementation excessive? Je suppose qu'il s'agit de trouver le bon équilibre. Il va sans dire que la réglementation est nécessaire, mais comment trouver le juste équilibre pour que notre réglementation ne soit pas trop contraignante? Qu'en pensez-vous?

Yoan Marier: En effet, il n'est pas facile d'atteindre le juste équilibre, comme vous l'avez mentionné.

La liste de surveillance est vraiment ce sur quoi il faut se concentrer pour rendre le système de transport canadien encore plus sécuritaire. Elle regroupe les recommandations que nous avons formulées au fil des ans, les données tirées de nos enquêtes et les commentaires que nous recevons lors de nos discussions avec les intervenants du secteur. Nous recueillons tous ces renseignements, puis nous recensons les principaux problèmes.

Lorsque nous avons élaboré la liste de surveillance, nous avons essayé de trouver les mots justes pour préciser les problèmes sans toutefois paraître alarmistes, car notre objectif est avant tout de prendre des mesures pour régler ces problèmes et changer les choses. Pour ce faire, nous devons trouver le juste équilibre.

Jeremy Patzer: Dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit que votre ministère, votre mode de fonctionnement, était rationalisé et efficace. Je vous suis sincèrement reconnaissant d'utiliser l'argent des contribuables de façon efficace.

Votre ministère risque-t-il de subir des compressions ou peut-être des suppressions de postes à cause de l'examen exhaustif des dépenses?

James Clarkin (directeur général, Services intégrés, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): Je peux répondre à cette question.

Dans le cadre de l'examen exhaustif des dépenses, nous avons proposé un certain nombre d'initiatives qui, selon nous, nous permettent de mieux travailler. Il s'agit essentiellement, à titre d'exemple, d'utiliser les nouvelles technologies d'intelligence artificielle dans nos activités afin de gagner en efficacité.

À l'heure actuelle, nous pensons que nous serons en mesure d'améliorer nos services et de rendre nos inspections et nos enquêtes plus efficaces. Cela dit, nous ne pensons pas que nous allons perdre des capacités techniques.

• (1645)

Jeremy Patzer: N'allez-vous pas subir des réductions de financement ou de personnel à ce stade?

James Clarkin: Nous subissons des compressions. Nous devons peut-être réduire les services administratifs internes, mais pour l'instant, nous ne prévoyons pas de le faire. Nous pensons pouvoir nous en sortir grâce à l'attrition.

Jeremy Patzer: Cette situation n'entraîne-t-elle toutefois pas des préoccupations potentielles quant au maintien de la sécurité des transports?

Yoan Marier: Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, notre mandat consiste à mener des enquêtes, à cerner les lacunes en matière de sécurité et à formuler des recommandations. Nous sommes en mesure de remplir notre mandat sans aucun problème.

Comme M. Clarkin l'a mentionné, nous sommes confrontés à des compressions dans le cadre de l'exercice de l'examen exhaustif des dépenses. Elles ne compromettent pas notre mandat. Nous serons toujours en mesure de le remplir malgré ces compressions.

Pour l'heure, nous nous concentrons vraiment sur la recherche de gains d'efficacité, ainsi que sur la gestion des postes vacants et des départs potentiels. C'est ce sur quoi nous nous concentrons pour faire face à ces compressions dans le contexte de l'examen exhaustif des dépenses.

Le président: Merci.

Monsieur Osborne, la parole est à vous.

Tom Osborne: Merci.

Vous avez répondu à l'une de mes questions sur la recherche de gains d'efficacité, alors je n'aborderai pas ce point.

Je tiens d'abord à souligner l'excellent travail du Bureau de la sécurité des transports et la réputation que vous avez acquise à l'échelle internationale. Certaines de mes questions pourraient sembler difficiles, mais elles ne visent en aucun cas à porter atteinte à votre bonne réputation ni à l'excellent travail que vous abattez.

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé de progrès, mais il semble y avoir une contradiction. J'essaie de comprendre. Ces progrès engendrent de nouveaux risques, un potentiel d'accident plus important. Il me semble que ce devrait être le contraire.

Pouvez-vous nous en dire plus sur ce commentaire?

Yoan Marier: Je parlais des nouvelles technologies, des nouveautés qui apparaissent.

Je peux vous donner quelques exemples, pour clarifier mon propos. Les drones, les vols spatiaux et les matériaux composites sont autant de choses avec lesquelles nous devons composer de plus en plus souvent dans le cadre de nos enquêtes, et nous devons développer nos propres capacités internes afin d'être en mesure de composer avec ces nouveaux éléments. Nous devons déployer des efforts soutenus afin de demeurer à jour dans la façon dont nous menons nos enquêtes. C'est ce à quoi je faisais allusion.

Tom Osborne: Vous avez parlé de l'évolution du profil de risque et du paysage du secteur canadien des transports qui a considérablement changé.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

Yoan Marier: Le public s'attend désormais à ce que les informations soient accessibles et communiquées rapidement. Nous l'avons certainement remarqué lors de l'événement qui s'est produit à Toronto en février 2025; notre enquête a suscité un tel intérêt que notre site Web est tombé en panne.

La manière dont nous communiquons les informations et dont nous menons ces enquêtes est en train de changer. Notre mandat demeure bien sûr inchangé. C'est plutôt la façon dont nous menons ces enquêtes qui peut évoluer, en fonction des attentes du public et des nouvelles technologies qui apparaissent.

Tom Osborne: J'ai une autre question. Le Bureau formule des recommandations depuis de nombreuses années et la technologie est censée être désormais plus performante. Ne devrions-nous pas, alors, constater une diminution du nombre d'événements sur lesquels vous devez faire enquête? Pourquoi n'observons-nous pas cette diminution?

Yoan Marier: Au fil des ans, comme je l'ai mentionné, nous avons formulé 630 recommandations, et environ 84 % d'entre elles ont été traitées de façon entièrement satisfaisante. Chaque année, nous déterminons que des recommandations ont été traitées de façon entièrement satisfaisante, ce qui montre que nous avons une réelle incidence.

Ensuite, les façons de se déplacer évoluent régulièrement. Certains secteurs peuvent connaître une augmentation du trafic, ce qui entraîne plus d'accidents et, par conséquent, un accroissement du nombre d'enquêtes à mener. Les volumes de trafic peuvent changer, et nous n'avons pas beaucoup de contrôle là-dessus. Nous nous concentrons donc sur le signalement des lacunes en matière de sécurité qui ressortent de nos enquêtes afin qu'elles soient corrigées.

Tom Osborne: Vous avez mentionné que vous continuiez de soutenir des centaines d'enquêtes menées par vos homologues internationaux. Y a-t-il un nombre équivalent d'enquêtes dans le cadre desquelles vos homologues internationaux vous apportent leur aide?

• (1650)

Yoan Marier: En vertu de l'annexe 13 de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est la convention régissant les enquêtes internationales relatives au transport aérien — je parle donc surtout des enquêtes dans le secteur aérien —, il existe des accords entre les pays. Par exemple, de nombreux fabricants et exploitants sont basés au Canada, donc, s'il y a un problème avec un aéronef fabriqué au Canada dans un autre pays, c'est ce pays qui mènera l'enquête, et le Canada, en tant qu'État où se trouve le fabricant, appuiera l'enquête. C'est de cela que je parle.

Et c'est tout à fait réciproque, oui. Si un incident se produit au Canada et qu'il concerne un aéronef fabriqué aux États-Unis, nous collaborerons bien sûr avec le National Transportation Safety Board sur cette question.

Tom Osborne: L'avion à Washington était-il de fabrication canadienne?

Yoan Marier: Oui. C'est précisément pour cette raison que nous avons participé à cette enquête, et nous avons travaillé avec le National Transportation Safety Board.

Tom Osborne: Vous avez reçu des réponses à 84 % de vos recommandations. Il en reste donc 16 % pour lesquelles vous attendez toujours une réponse. Pouvez-vous nous dire à quand remontent les recommandations qui se rapportent à ces 16 % et sur quels secteurs elles se concentrent, pour la plupart? Que peut-on faire pour obtenir des réponses en temps opportun?

Yoan Marier: Les 16 % représentent un total de 81 recommandations. Je peux vous donner quelques chiffres. Il y a 44 recommandations pour le transport aérien, 23 recommandations pour le transport maritime et 14 recommandations pour le transport ferroviaire auxquelles nous n'avons toujours pas reçu de réponse, et ce pour diverses raisons.

Certaines d'entre elles sont très récentes, ce qui fait qu'on n'a pas encore eu le temps de les traiter. D'autres sont beaucoup plus anciennes, et elles sont toujours en suspens parce que notre évaluation des risques diffère de celle de l'organisme de réglementation. Il y a essentiellement un désaccord quant à la manière de régler le problème, ce qui signifie que l'organisme de réglementation ne s'en occupe pas et qu'on attend toujours une réponse. Il existe de nombreuses raisons pour lesquelles certaines recommandations n'ont pas encore été traitées.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Barsalou-Duval.

Bienvenue au Comité, monsieur. Vous avez la parole pour six minutes.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Merci, monsieur le président.

Je remercie les représentants du Bureau de la sécurité des transports d'être avec nous aujourd'hui.

Je vais d'abord vous questionner sur l'accident qui s'est produit le 12 janvier à Saint-Alexandre-de-Kamouraska. J'imagine que vous savez de quel accident je parle. Un train de VIA Rail a frappé deux camions qui étaient stationnés très près de la voie ferrée. Je pense même que les camionneurs dormaient dans leur camion au moment de l'accident.

D'abord, dans combien de temps peut-on s'attendre à ce que le rapport du Bureau de la sécurité des transports sur cet accident soit rendu public? Où en êtes-vous dans l'avancement du dossier?

Yoan Marier: Cet accident a été en phase d'évaluation pendant quelques semaines, et il a été classé assez récemment. Il faudrait donc que je vérifie cela pour vous donner l'information la plus à jour. Je pourrai fournir ces détails au Comité ultérieurement.

Xavier Barsalou-Duval: Je sais que le Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou BST, s'est rendu sur place. Ça a été rendu public. Je sais aussi que, une fois que vous vous rendez sur place, une espèce d'enquête préliminaire est faite. Toutefois, si je ne me trompe pas, la décision de mener une enquête approfondie a été prise par la suite. Est-ce bien ça? Avez-vous décidé si vous alliez faire ou non une enquête approfondie? Ai-je bien compris votre processus?

Yoan Marier: C'est exact.

Nous allons déployer des enquêteurs sur le site de l'accident, qui feront une évaluation des circonstances de l'accident. Ce sera une évaluation préliminaire, si on veut. Ils vont utiliser cette information pour classer l'accident.

Notre classification des enquêtes va d'un accident de classe 2 à un accident de classe 5.

Une enquête de classe 2 porte sur un accident très grave, qui requiert enquête complexe. L'accident survenu à Toronto, lorsque l'avion s'est renversé, est un exemple d'enquête de classe 2 que nous faisons. Ce genre d'enquête prend beaucoup de temps et comporte un rapport très long. Il sera souvent assorti de recommandations.

Une enquête de classe 3 est une enquête régulière, disons. Elle est d'une durée d'un an et demi et comporte un rapport d'une trentaine de pages.

Une enquête de classe 4 comporte un rapport plus sommaire, habituellement d'une dizaine de pages. Le rapport porte principalement sur des renseignements factuels en ce qui concerne l'accident.

Une enquête de classe 5 est simplement une collecte de données à des fins statistiques.

Les enquêteurs se déploient sur les lieux de l'accident et classifient l'accident, puis ils déterminent les prochaines étapes à suivre, en fonction de la classification.

Votre question portait sur la classification, mais, malheureusement, je n'ai pas cette information en ce moment, mais je pourrai fournir une réponse au Comité.

• (1655)

Xavier Barsalou-Duval: D'accord. En effet, nous vous serions reconnaissants de nous fournir ces informations. Nous voulons savoir quelle est la classification et dans combien de temps on peut s'attendre à avoir des résultats. Selon le niveau de classification, j'imagine qu'il y a un niveau d'approfondissement variable.

La question que je me posais à ce propos, qu'on le veuille ou non, concerne les camionneurs au rabais, c'est-à-dire les chauffeurs qui sont souvent mal formés, qui sont exploités, qui ont des heures de travail exténuantes. Bien souvent, en effet, ils ne respectent pas le nombre d'heures de conduite établi par les lois. C'est un enjeu qui est très public et très médiatisé au Québec. Au Canada, je ne connais pas l'état des lieux, mais c'est quand même préoccupant en raison des nombreux accidents qui sont survenus.

Vous avez une expertise du côté ferroviaire et aérien, et peut-être un peu du côté maritime. Quand il y a une intersection entre le volet ferroviaire et le volet routier, dans quelle mesure avez-vous l'expertise nécessaire pour aller au fond des choses? Avez-vous de l'aide, par exemple, d'autres experts qui, eux, sont spécialisés dans ce domaine pour faire ce travail?

Yoan Marier: Vous avez raison: nous n'avons pas de mandat pour conduire des enquêtes en matière de transport routier.

Notre mandat d'enquête vis-à-vis du transport routier est un sujet qui revient périodiquement au fil des ans.

Nous avons le mandat d'enquêter lorsque le transport ferroviaire est impliqué. Dans ce cas, l'accident a impliqué un train et un camion. Nous avons donc eu le mandat de mener une enquête.

C'est certain que l'angle de notre enquête sera toujours l'aspect ferroviaire, parce que c'est notre mandat. Toutefois, il peut quand même y avoir une composante routière du fait qu'un camion est impliqué.

Il y a quelques années, il y a eu une collision entre un autobus et un train à Ottawa. Nous avons mené une enquête, et nous avons

émis des recommandations qui touchaient le transport par autobus, justement parce que nous jugions qu'il y avait un chevauchement des enjeux.

Xavier Barsalou-Duval: Allez-vous examiner suffisamment le côté routier? Je pose cette question étant donné que l'angle de vos enquêtes est ferroviaire, d'abord et avant tout. C'est là que se situe votre expertise. Qu'on le veuille ou non, on soupçonne la compagnie impliquée dans cet accident, d'avoir été aussi impliquée dans d'autres accidents graves dont l'un, je pense, a mené à des décès.

De notre côté, puisque nous connaissons déjà cette compagnie, nous nous demandons si le Bureau de la sécurité des transports du Canada va examiner aussi le volet routier. Qu'on le veuille ou non, ce qui se passe sur les routes en ce moment est grave.

Yoan Marier: Je ne veux pas m'avancer sur la portée de l'enquête, parce que les enquêtes sont gérées par les directeurs des enquêtes pour chaque mode. De notre côté, au Bureau, nous gardons quand même une certaine distance relativement à la conduite des enquêtes. Toutefois, je prends note des points que vous avez soulevés, et je vais les transmettre aux personnes concernées à notre bureau.

Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

Je sais qu'il me reste très peu de temps de parole, monsieur le président. J'aimerais ajouter le reste de mon temps de parole à mon prochain tour. Est-ce possible?

[Traduction]

Le président: Bien sûr.

Nous passons maintenant à M. Gill.

Harb Gill: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur, de votre présence.

Vous avez relevé quelques problèmes récurrents: la fatigue, les incursions sur les pistes des aéroports, des problèmes touchant les bateaux de pêche commerciale, la stabilité des navires et les collisions aux passages à niveau, un problème que nous avons soulevé il y a des décennies. Il y a encore des collisions.

Lorsque l'on soulève les mêmes causes dans différentes enquêtes année après année, que peut-on en conclure quant à la mise en œuvre ou aux lacunes en matière de surveillance?

Yoan Marier: Lorsque nous menons une enquête, notre objectif est de déterminer ce qui s'est passé et, surtout, pourquoi un incident s'est produit. Ensuite, nous pouvons cerner les lacunes en matière de sécurité — ce qui a mal tourné — et formuler des recommandations pour améliorer la sécurité des transports.

La plupart de nos recommandations s'adressent à Transports Canada, le ministère des Transports. Nous pouvons émettre des recommandations à d'autres entités, mais, en réalité, la plupart sont adressées à Transports Canada. Nous assurons un suivi auprès du ministère chaque année pour nous assurer que des mesures sont prises.

Toutes les évaluations de nos recommandations sont rendues publiques. C'est notre façon de maintenir la pression et de veiller à ce que des changements soient apportés et à ce que ces lacunes soient corrigées.

Harb Gill: Le respect de vos recommandations est-il facultatif? Y a-t-il des conséquences si on ne les respecte pas? Par exemple, il y a encore des collisions aux passages à niveau, chaque année, dans lesquelles de nombreuses personnes perdent la vie. Votre ministère a formulé des recommandations à cet effet il y a plus de 20 ans. Pourquoi ce problème persiste-t-il? Qui est responsable de cette situation?

• (1700)

Yoan Marier: Nous n'avons pas le pouvoir d'imposer des changements. Nous ne pouvons que cerner les problèmes et formuler des recommandations pour améliorer la situation. Ensuite, la mise en œuvre des recommandations dépend de l'entité à laquelle elles s'adressent. Comme je l'ai mentionné, la plupart des recommandations que nous formulons s'adressent à Transports Canada, et nous assurons un suivi chaque année.

Harb Gill: Vaudrait-il la peine que nous apportions les modifications législatives nécessaires afin que vous ayez le pouvoir de faire respecter ces recommandations et exiger une reddition de comptes?

Yoan Marier: En ce moment, notre mandat de mener des enquêtes garantit notre indépendance. Cela nous permet d'avoir une vue d'ensemble, d'examiner le travail de l'organisme de réglementation et celui de toutes les autres entités de manière indépendante, ce qui est essentiel pour que nous puissions nous acquitter de notre mandat. Cette indépendance fait en sorte que nous sommes parfois en mesure de formuler des critiques lorsque la mise en œuvre de certaines mesures de sécurité ne se fait pas aussi vite que nous le souhaiterions. Je dirais qu'à l'heure actuelle, notre mandat est adapté à notre rôle, qui consiste à mener des enquêtes indépendantes et à formuler des recommandations.

Harb Gill: Cependant, il y a encore beaucoup de recommandations qui n'ont pas encore été mises en œuvre. Depuis 1990, il y a 81 recommandations qui n'ont pas été mises en œuvre. Pourquoi? Pourquoi n'ont-elles pas été suivies, mises en œuvre et menées à bien?

Yoan Marier: Ce peut être le cas pour plusieurs raisons. Comme je l'ai mentionné plus tôt, sur ces 81 recommandations, 44 concernent le transport aérien, 23 concernent le transport maritime et 14 concernent le transport ferroviaire. Certaines sont très récentes. Par exemple, dans le domaine maritime, nous avons trois recommandations qui datent de moins d'un an. Il va sans dire que ces recommandations sont trop récentes pour que des changements aient pu être mis en place.

Il est vrai que certaines recommandations sont très anciennes. Nous avons, par exemple, six recommandations qui touchent le transport aérien et qui datent de plus de 20 ans. Dans ces cas-là, le problème réside souvent dans le fait que notre évaluation des risques et de la façon de remédier aux lacunes en matière de sécurité diffère de celle du ministère des Transports. Nous avons des points de vue différents sur le problème et sur la manière de le résoudre. Dans d'autres cas, nous attendons l'adoption de modifications réglementaires. Comme nous le savons tous, ce processus peut prendre du temps. Dans certains cas, nous attendons la mise en œuvre de ces modifications réglementaires depuis des années.

Harb Gill: Serait-il juste de dire que les personnes qui devraient rendre des comptes aux Canadiens ne le font pas et n'assument pas leur responsabilité de mettre en œuvre les recommandations que vous avez formulées?

Yoan Marier: Comme je l'ai dit, toutes nos recommandations et évaluations sont rendues publiques. C'est notre façon de cerner les

risques et de maintenir la pression sur les organismes de réglementation et les parties prenantes pour nous assurer que des changements s'opèrent.

Harb Gill: J'ai l'impression que cette pression ne fonctionne pas.

Le président: Nous allons passer à M. Gasparro.

Vince Gasparro: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous les deux de votre présence et de votre service.

Nous pourrions peut-être prendre un peu de recul. Pourriez-vous nous donner un aperçu du processus d'enquête?

Yoan Marier: La première étape est le rapport d'événement.

Un événement se produit. Il peut s'agir d'un accident ou d'un incident. La réglementation contient une liste d'accidents et d'incidents qui doivent nous être signalés. Les exploitants sont tenus de nous les signaler. Nous recevons un rapport d'événement. En fonction des renseignements qu'il contient, l'équipe d'enquête, qui est habituellement composée d'un enquêteur et de son responsable, décidera de se rendre ou non sur le lieu de l'accident.

Une fois sur place, ils évalueront l'événement et décideront du type d'enquête à mener. Comme je l'ai mentionné plus tôt, il peut s'agir d'une enquête de catégorie 2, qui est très complexe, jusqu'à une enquête de catégorie 5, qui consisterait à recueillir des données à des fins statistiques. L'équipe évaluera la situation et, selon la catégorie, l'enquête débutera.

La première étape est l'enquête sur le terrain. On recueille des renseignements sur l'accident. On interroge les témoins. On parle aux fabricants.

Vient ensuite l'étape de l'analyse, qui consiste à déterminer non pas ce qui s'est passé, mais plutôt la cause de l'accident. Dans ce cas, il s'agira, par exemple, de procéder à des analyses plus poussées en laboratoire et d'avoir d'autres discussions avec les fabricants pour déterminer ces causes.

Un rapport sera ensuite produit et il sera soumis au Bureau, qui est composé de moi-même et de quatre autres membres. Nous examinons le rapport, et produisons un projet de rapport confidentiel.

Le projet de rapport confidentiel est soumis à ce que nous appelons des « examinateurs désignés ». Ce sont des personnes qui peuvent être directement touchées par les conclusions que nous formulons. Elles obtiennent une copie du projet de rapport confidentiel et formulent des commentaires sur celui-ci. Elles nous les envoient et nous les examinons. Nous modifions le rapport au besoin.

Enfin, notre bureau procède à un examen final et publie le rapport, avec toutes les recommandations pertinentes.

• (1705)

Vince Gasparro: Je vous remercie.

Vous avez parlé d'« événement », d'« accident » et d'« incident ». Y a-t-il une différence entre les trois? Pouvez-vous rapidement...

Yoan Marier: Le terme « événement » est le terme général pour désigner à la fois les accidents et les incidents.

Un exemple d'accident serait l'événement survenu à Toronto où un avion s'est renversé à l'atterrissage. Ce serait un accident, un accident majeur.

Un incident serait une défaillance du moteur, comme une défaillance du moteur d'un aéronef et un atterrissage d'urgence à un aéroport, mais sans dommages, sans blessures ou quoi que ce soit d'autre — une simple défaillance du moteur et un atterrissage d'urgence. Ce serait un incident.

Vince Gasparro: Comment travaillez-vous ensuite avec les intervenants pour encourager l'adoption de vos recommandations?

Yoan Marier: Lorsque nous émettons une recommandation, si elle est adressée à un ministre, ce dernier a 90 jours pour y répondre et expliquer ce qu'il fera pour y donner suite. Lorsque nous recevons la réponse initiale, nous l'évaluons et lui donnons une cote qui peut aller de « insatisfaisant » à « entièrement satisfaisant ». Ensuite, de façon régulière, nous demandons un suivi sur l'état d'avancement de la recommandation. Au besoin, nous modifierons notre cote. Par exemple, il peut y avoir une première évaluation démontrant que l'intention est satisfaisante, mais quelques années plus tard, le ministère décide de ne pas aller de l'avant avec les changements. Cela aurait une incidence sur la cote, et nous pourrions la revoir à la baisse.

Nous sommes également très engagés auprès des intervenants, des associations sectorielles et ainsi de suite. Nous nous rendons régulièrement à des conférences du secteur pour nous assurer de diffuser notre message, de parler aux gens et de prendre le pouls de ce qui se passe sur le terrain, de ce que les gens voient sur le terrain.

Vince Gasparro: Lors de votre échange précédent avec l'un de mes collègues, vous avez mentionné que le Bureau de la sécurité des transports est indépendant du gouvernement. Pouvez-vous nous dire pourquoi c'est important, s'il vous plaît?

Le président: Je crains que vous n'ayez pas laissé de temps pour la réponse.

Le temps est écoulé, mais vous pourriez peut-être nous répondre par écrit.

Nous allons maintenant revenir à M. Barsalou-Duval pour deux minutes et demie, s'il vous plaît.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup, monsieur le président.

Si je me souviens bien, il y a eu un accident de train le 14 novembre 2024 à Longueuil. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada s'est rendu sur place. Une des conclusions auxquelles vous êtes arrivés est que l'usure des rails dans la voie secondaire, ou dans les voies qui ne sont pas la voie principale, si je ne me trompe pas, était vraiment très avancée. Je pense que les rails avaient plus de 100 ans.

Savez-vous si cette situation est très répandue à l'échelle du Canada?

Ça, c'était le premier volet de ma question. Le deuxième volet est le suivant: savez-vous si la situation a été corrigée depuis sur ce site?

Yoan Marier: En ce qui concerne le premier volet de votre question, dans les gares de triage, il est relativement fréquent d'avoir des rails assez âgés. La situation à Longueuil n'est donc pas unique à l'échelle du Canada.

En ce qui concerne le deuxième volet de votre question, il faudrait que je vérifie si des changements ont été faits. Je n'ai pas d'information détaillée sur cet incident avec moi aujourd'hui.

Xavier Barsalou-Duval: Je comprends que, quand vous dénoncez une situation, comme ce qu'on a vu à Longueuil en 2024, même si vous faites un rapport, les compagnies ferroviaires n'ont pas l'obligation de procéder aux changements recommandés.

Est-ce bien le cas?

Yoan Marier: Dans ce cas spécifique, il n'y avait pas de recommandation dans le document qu'on a publié. Ce document était un sommaire de déploiement avec nos constatations sur le site. C'était un document assez factuel. Il n'y avait pas vraiment d'analyse. Il n'y avait donc pas de recommandation. Nous avons simplement identifié les observations que nous avons faites sur le site.

• (1710)

Xavier Barsalou-Duval: D'accord. Je suis quand même surpris, parce qu'il me semble que ça tombe sous le sens: quand des rails sont très usés, on devrait les remplacer. Il me semble que cette recommandation aurait été facile à faire. Peut-être que ça n'a pas eu lieu à cause du niveau de profondeur de l'enquête.

Yoan Marier: Effectivement, on a fait un déploiement sur le site, puis on a rédigé un document de constatations sur le site. Il a été rendu public et il est disponible sur notre site Web. Cependant, on n'a pas fait d'enquête d'une portée approfondie.

Xavier Barsalou-Duval: Le 29 décembre dernier, il y a eu, aussi, un accident de train sur la Côte-Nord, dans le secteur de Schéfferville. On a vu des images assez folles sur les réseaux sociaux. Je constate que cet accident et celui qui impliquait des camions dans la région de Kamouraska, dont je vous ai parlé tout à l'heure, ont été classés comme des accidents de catégorie 4, soit des accidents mineurs. Enfin, vous pouvez aller jusqu'à la catégorie 6, mais je pense qu'un accident de catégorie 4 est relativement mineur. Sinon, veuillez me corriger.

Est-ce par manque de ressources que vous n'allez pas plus loin dans les recherches?

Yoan Marier: Un accident qui...

[Traduction]

Le président: Veuillez répondre brièvement, si vous le pouvez, s'il vous plaît.

[Français]

Yoan Marier: Un accident classé dans la catégorie 4 n'est pas nécessairement un accident mineur. C'est simplement qu'on a évalué que les possibilités de faire avancer la sécurité des transports étaient plus limitées. On limite donc un peu la portée de l'enquête.

[Traduction]

Le président: Merci.

Nous aurons assez de temps, après M. Johns et Mme Rochefort, pour deux dernières interventions de quatre minutes des conservateurs et des libéraux.

Monsieur Johns, bon retour parmi nous. Vous avez la parole pour cinq minutes.

Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Merci, monsieur le président. Je suis heureux d'être de retour au puissant Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires, comme vous l'appellez.

Je vous suis très reconnaissant du travail que vous faites au Bureau de la sécurité des transports.

Il y a eu un certain nombre d'incidents sur la côte Ouest. Je tiens à souligner ceux qui ont entraîné des déversements en mer, en particulier ceux impliquant des navires de transport de marchandises. Il y a eu le déversement du *Hanjin Seattle* il y a quelques années, en 2016, au large d'Ucluelet, et celui du *Zim Kingston*, comme vous le savez, près de Victoria. Chaque fois, ce sont les Premières Nations, les administrations locales, les gouvernements provinciaux, les ONGE et les ONG qui s'occupent du nettoyage. Il y a un borbier juridictionnel. Il n'y a pas de système de type « intervention pétrolière » en place pour réagir.

Le Bureau de la sécurité des transports a publié un rapport sur le *Zim Kingston*. Je ne sais pas pourquoi il n'y en a pas eu pour le *Hanjin Seattle* — peut-être que je me trompe, mais je ne le trouve pas. Voici ce qu'on peut y lire: « L'événement touchant le *ZIM Kingston* a mis en évidence certains des défis que pose l'intervention en cas d'urgence maritime dans les eaux canadiennes. Il a également soulevé des questions sur la disponibilité et la capacité des ressources canadiennes de mener de telles interventions. »

En fait, le rapport indique que l'état de préparation du Canada à d'autres types d'urgences maritimes, comme celles mettant en cause des substances dangereuses et nocives, est très préoccupant, et que le Canada n'a pas de plan d'intervention en cas d'événements mettant en cause ces substances. La conclusion générale est que, si le Canada n'est pas prêt à répondre aux urgences maritimes en eaux canadiennes, il y a un risque que ces urgences ne soient pas gérées rapidement et efficacement, ce qui mettra en danger les navires, leur équipage, l'environnement, ainsi que la santé et la sécurité des Canadiens. J'ajouterais l'économie à cette liste, parce que l'économie de la côte Ouest dépend de l'océan, et ces menaces pèsent lourdement sur notre sécurité alimentaire et notre mode de vie.

Trouvez-vous frustrant de faire des recommandations et de ne voir aucun changement? Constatez-vous une augmentation des déversements de débris marins sur la côte Ouest, étant donné que l'on constate, manifestement, des conditions météorologiques plus dangereuses en raison des changements climatiques et, bien sûr, une augmentation du trafic au port de Vancouver? Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

Yoan Marier: En ce qui concerne la première partie de votre question, nous n'avons pas formulé de recommandations dans le cadre de l'enquête sur le *Zim Kingston*. Nous avons émis ce que nous appelons une « préoccupation du Bureau », qui est un moyen pour nous de signaler une lacune en matière de sécurité lorsque nous disposons de renseignements limités pour évaluer le risque dans une situation.

Dans le cas du *Zim Kingston*, c'est ce que nous avons fait. Vous avez tout à fait raison de dire qu'il s'agit là des problèmes que nous avons signalés, et c'est pourquoi, quelques années plus tard, nous avons décidé de lancer ce que nous appelons une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1.

Une enquête sur une question de sécurité consiste essentiellement en une étude sur la préparation aux situations d'urgence au Canada. Nous l'avons lancée cet été; elle est déjà bien avancée. Notre objectif est de dialoguer avec les administrations portuaires, les Premières Nations, les exploitants et les organismes de réglementation pour déterminer comment améliorer la préparation du Canada aux urgences maritimes, aux incendies à bord des navires et à tout ce genre d'événements. Nous examinons toutes ces questions.

Dans le cas du *Zim Kingston*, il y a eu un incendie à bord. L'accident a mis en lumière ce type de risques, et c'est pourquoi nous sommes en train de creuser la question.

• (1715)

Gord Johns: Je comprends cela, et je vous remercie de prendre le pouls de la situation sur le terrain, car c'est un gros problème sur la côte Ouest. Nous avons le plus long littoral au monde, et nous espérons que Transports Canada réagira.

Il y a eu de nombreux incidents dans le port de Tofino. Dans les collectivités rurales, il arrive souvent que des hydravions entrent en collision avec des navires. Des Nuuchah-nulth ont demandé que des mesures soient prises à cet égard. Il y a eu de nombreuses rencontres. Il n'y a pas eu de changement malgré les multiples incidents au cours desquels des gens sont morts et d'autres ont été blessés.

Vous êtes indépendant, alors lorsque vous voyez des incidents comme ceux-là et que vous revenez sur les mêmes lieux dans de petites collectivités, sans constater de changements, à quel moment dites-vous au gouvernement: « Il faut agir, mais rien n'est fait »? Comment faire passer ce message à Transports Canada?

Yoan Marier: Nous sommes au courant de la forte circulation maritime autour du port de Tofino et du port de Vancouver — il y en a beaucoup dans ce secteur également. C'est un sujet qui revient régulièrement lorsque nous discutons avec les intervenants. Lorsque nous nous rendons sur la côte Ouest, nous parlons avec les gens sur le terrain.

Gord Johns: On ne peut même pas obtenir une rencontre avec Transports Canada.

Yoan Marier: C'est un sujet dont nous parlent beaucoup de gens du secteur. Lorsqu'un problème se présente, nous le signalons, bien sûr, dans le cadre de nos enquêtes, nous cernons les risques possibles et, en fin de compte, ce qui peut être fait pour y remédier. Nous sommes conscients de la situation.

Le président: Merci, messieurs.

Madame Rochefort, vous avez la parole.

[Français]

Pauline Rochefort: Bonjour.

[Traduction]

J'ai une brève question au sujet de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dont le Canada est signataire, si j'ai bien compris. Est-ce qu'elle formule des commentaires sur le travail que vous faites au Canada?

Yoan Marier: Pour clarifier votre question, s'agit-il de savoir si l'OACI a formulé...

Pauline Rochefort: Lui arrive-t-il de faire des commentaires sur la qualité de votre travail ou sur le manque de couverture de certains enjeux?

Yoan Marier: Le Canada a fait l'objet d'un audit de l'autorité internationale de l'aviation civile il y a quelques années à peine. Dans le cadre de cet audit, l'OACI a cerné un certain nombre de problèmes que l'État devait régler. Le BST faisait partie de l'audit, mais n'en représentait qu'une petite partie. Du point de vue du BST, il n'y avait vraiment que quelques points à régler. Nous avons obtenu une note très élevée, ce qui signifie que, dans l'ensemble, nous respectons nos obligations internationales en matière d'enquêtes aéronautiques.

Pauline Rochefort: Y a-t-il beaucoup de pays qui sont signataires de cet accord dans le monde?

Yoan Marier: La grande majorité d'entre eux le sont.

Pauline Rochefort: Obtenir de tels résultats lors de l'audit en dit long sur le Bureau de la sécurité des transports et votre travail.

Yoan Marier: Nous estimons que le BST a obtenu de bons résultats. Il y avait quelques points à améliorer, et nous les avons corrigés assez facilement.

Pauline Rochefort: Je dois dire que j'ai été impressionnée par votre plan stratégique en ligne. Je suis allée le consulter, et j'ai été captivée par le premier paragraphe, qui dit: « Le téléphone sonne au milieu de la nuit; un accident est survenu. Quelque part au Canada, des employés du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) se mettent à l'œuvre. » Vous dites ensuite que vous essayez de répondre à trois questions, comme vous l'avez mentionné: « Que s'est-il passé? Pourquoi? Que faut-il faire pour empêcher qu'un tel événement ne se reproduise? » Enfin, on peut lire: « les Canadiens et Canadiennes de partout au pays peuvent être certains que notre organisme est assez solide et polyvalent pour relever les défis que nous réserve l'avenir. »

Dans l'ensemble, je crois comprendre qu'il s'agit d'un plan quinquennal qui est dans sa dernière année. Allez-vous renouveler votre plan stratégique?

Yoan Marier: Oui. Nous y travaillons en ce moment. Nous devrions être en mesure de le rendre public au cours des prochaines semaines. Nous élaborons un plan stratégique renouvelé qui cernera les nouveaux enjeux sur lesquels nous pouvons nous concentrer pour continuer à nous améliorer.

Pauline Rochefort: On l'attend avec impatience.

Pour faire suite à une question de mon collègue, dans le cadre de votre travail, y a-t-il déjà eu des cas où l'on vous a empêché de vous acquitter de votre mandat de quelque façon que ce soit?

Yoan Marier: La grande majorité du temps, il n'y a aucun problème. Faites-vous surtout référence au travail sur le terrain et à la façon dont les choses fonctionnent sur le terrain dans le cadre d'une enquête?

• (1720)

Pauline Rochefort: C'est plus large que cela. Certains parlaient d'intervention gouvernementale, autrement dit.

Yoan Marier: Non, pas du tout.

Pauline Rochefort: Pas du tout...

Yoan Marier: Nous sommes indépendants. Je suis président depuis un an et demi, et je peux dire que nous n'avons absolument jamais subi de pression politique. Nous avons toujours été en mesure de remplir notre mandat sans ingérence.

Pauline Rochefort: J'ai une dernière question au sujet de la loi.

La Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports date de 1994. Le plan stratégique indique que vous aviez l'intention de faire des commentaires sur la nécessité de mettre à jour la Loi. En général, quelles sont vos réflexions et quels sont vos plans à cet égard?

Yoan Marier: Nous avons cerné quelques aspects de la Loi qui pourraient bénéficier d'une modernisation. Comme vous l'avez mentionné, la Loi est assez vieille. La dernière mise à jour remonte à longtemps. Nous avons signalé ces possibilités d'amélioration au cabinet du ministre pour examen. Nous estimons qu'il est possible

d'apporter certaines modifications afin de mieux outiller les enquêteurs et de donner une protection juridique aux membres du conseil d'administration. Voilà des exemples de choses que nous envisageons.

Pauline Rochefort: Pour moi, découvrir le Bureau de la sécurité des transports était quelque chose de nouveau. Je suis ravie de son travail et d'en apprendre davantage à son sujet. Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Nous allons passer à Mme Block pour quatre minutes, puis à Mme Khalid pour quatre minutes.

Kelly Block: Merci beaucoup, monsieur le président. Je vais revenir sur certaines des questions qui ont déjà été posées.

En 2023, un projet de rapport de l'Organisation de l'aviation civile internationale a fait l'objet d'une fuite et a révélé de multiples lacunes dans les politiques de Transports Canada en matière de sécurité aérienne. Dans cet audit, comme vous l'avez mentionné, le Bureau de la sécurité des transports a obtenu une note de 83 %.

Cependant, pour les opérations aériennes, le Canada n'a obtenu que 23 % et 67 % pour la formation du personnel et l'octroi de permis. Que révèlent ces chiffres sur la situation de Transports Canada et le bien-être des Canadiens lorsque l'on nous présente des données aussi terriblement inquiétantes?

Yoan Marier: De notre côté, nous avons participé à la partie de l'audit qui portait sur le BST. Nous n'avons pas participé aux autres parties. Je ne sais pas comment les choses se sont passées lorsque les inspecteurs de l'OACI sont allés à Transports Canada. Je ne peux pas vraiment faire de commentaires à ce sujet.

Je sais avec certitude que Transports Canada a un certain nombre de mesures à prendre pour essayer de régler les problèmes qui ont été relevés par cet audit.

Kelly Block: Merci.

Parmi les conclusions jugées insatisfaisantes, il y a le fait que Transports Canada ne surveille pas adéquatement les systèmes de gestion de la fatigue des compagnies aériennes, qui sont des règles qui dictent les périodes de repos exigées des pilotes. Le Bureau de la sécurité des transports a-t-il déjà signalé ce problème?

Yoan Marier: La fatigue figure depuis longtemps sur notre liste de surveillance. Nous avons fait un certain nombre de recommandations à ce sujet. C'est un enjeu multimodal, ce qui signifie qu'il ne s'applique pas seulement au transport aérien. Il s'applique aussi au transport maritime et ferroviaire. C'est certainement dans notre ligne de mire depuis un certain temps, c'est encore le cas et cela le restera probablement pour un avenir proche.

Kelly Block: L'OACI a également constaté que Transports Canada autorise les titulaires étrangers de brevets de pilote privé à les convertir en permis canadiens sans vérifier le brevet auprès de l'autorité étrangère.

De plus, Transports Canada ne dispose d'aucun moyen officiel pour s'assurer que la société de contrôle aérien, NAV CANADA, fasse un suivi continu de la pénurie de personnel et de la capacité de gérer les aéronefs. De même, les pilotes et les mécaniciens peuvent obtenir une autorisation médicale auprès de médecins étrangers, qui ne sont pas soumis aux évaluations canadiennes.

Avez-vous constaté des problèmes semblables à ceux que l'OACI a relevés, et le gouvernement a-t-il pris des mesures à cet égard?

Yoan Marier: De mémoire, je ne me souviens pas d'enquêtes dans le cadre desquelles ces questions ont été soulevées.

Kelly Block: Merci.

Le président: Nous allons passer à Mme Khalid, s'il vous plaît.

Iqra Khalid: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui.

Je vais commencer avec une question sur la qualité et l'efficacité. En tant qu'organisation, tirez-vous parti des nouvelles technologies telles que l'intelligence artificielle dans votre mode de fonctionnement, en particulier en ce qui concerne la qualité et la prestation de services ainsi que l'efficacité?

• (1725)

Yoan Marier: Nous travaillons très fort en ce moment pour trouver des moyens d'améliorer notre efficacité. En ce qui concerne l'intelligence artificielle, nous sommes actuellement à l'étape de l'évaluation. Nous examinons les fins possibles auxquelles nous pourrions l'utiliser.

À court terme, nous envisageons des utilisations ciblées. La traduction en est un exemple. Nous pourrions aussi l'utiliser pour produire des résumés de rapports. D'autres utilisations pourraient s'ajouter à plus long terme.

Nos procédures internes sont déjà... C'est une machine bien huilée. La méthode que nous employons pour mener nos enquêtes fonctionne très bien. Nous devons simplement continuer à fournir à nos enquêteurs les outils qu'il leur faut pour faire leur travail.

Récemment, nous avons créé un nouvel outil d'analyse de la sécurité. Nos enquêteurs peuvent l'utiliser pour analyser un événement et en tirer des conclusions. Grâce à ce nouvel outil, les analyses sont plus rigoureuses, et l'on peut facilement accéder aux données sur les événements en un seul endroit. Voilà un exemple d'effort de modernisation que nous avons déployé récemment. Nous cherchons toujours à nous améliorer.

Iqra Khalid: Je vous remercie. J'aimerais bien en savoir plus sur l'incidence de l'outil d'analyse de la sécurité sur vos résultats.

Sauf erreur, en vertu du budget de 2025, vous êtes tenus de réduire vos dépenses de 4,4 millions de dollars. Comment prévoyez-vous de réduire vos coûts de fonctionnement?

J'aimerais en savoir plus sur l'effet qu'ont les outils comme l'outil d'analyse de la sécurité sur vos résultats.

James Clarkin: Juste pour préciser, nous allons réduire nos coûts de 1,4 million de dollars d'ici à 2028-2029.

Yoan Marier: Comme M. Clarkin l'a mentionné tout à l'heure, nous examinons différents moyens d'améliorer notre efficacité et de rationaliser nos activités. Nous voulons réduire les délais de publication des rapports, car comme vous le savez, certains rapports prennent beaucoup de temps à publier. Nous devons éliminer les goulots d'étranglement. Nous devons aussi trouver des moyens de rationaliser nos activités en fournissant plus d'outils à notre personnel. Les compressions budgétaires qui nous sont imposées représentent une nouvelle occasion de travailler fort pour trouver des moyens de rendre nos procédures plus efficaces pour notre personnel.

Iqra Khalid: Me reste-t-il du temps?

Le président: Il vous reste environ 15 secondes.

Iqra Khalid: D'accord.

Merci beaucoup de votre présence.

Le président: Mme Block n'a pas utilisé tout son temps de parole; il nous reste donc environ une minute. Comme M. Barsalou-Duval a été un invité exemplaire aujourd'hui, je vais lui donner la parole.

Vous avez la parole pour une minute.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je remercie le Comité de sa générosité.

Je voudrais revenir à la question de l'OACI, soit l'Organisation de l'aviation civile internationale. Les pompiers aéroportuaires semblent assez inquiets du manque de personnel dans les aéroports. Ce manque de personnel semble les empêcher d'intervenir dans les avions en cas d'incendie.

Cela fait-il partie des choses que le Bureau de la sécurité des transports du Canada surveille aussi? De votre côté, cela vous préoccupe-t-il?

Yoan Marier: Vous parlez de...

Xavier Barsalou-Duval: Je parle du fait qu'on ne respecte pas les normes de l'OACI en matière de dotation de personnel en ce qui concerne les normes canadiennes de transport.

Yoan Marier: Ce n'est pas un problème qui a émergé dans nos enquêtes jusqu'à présent. Je ne peux donc pas vraiment commenter ça.

Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

[Traduction]

Le président: Messieurs, je vous remercie encore une fois de vous être joints à nous.

Je recommande à mes collègues ici présents et aux personnes qui nous regardent à la maison de jeter un coup d'œil à la Liste de surveillance du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Elle se trouve sur son site Web. Elle est à la fois intéressante et effrayante. Je vous encourage fortement à y jeter un coup d'œil. Elle aborde beaucoup d'enjeux que MM. Marier et Clarkin ont soulevés aujourd'hui. Elle fournit aussi de plus amples détails sur certains problèmes qu'on ne travaille pas à résoudre en ce moment. Elle traite également d'enjeux soulevés par nos collègues du Bloc québécois.

Je vous remercie encore une fois de votre présence. J'espère que nous n'aurons pas à attendre autant d'années avant de vous revoir parmi nous.

Chers collègues, très rapidement, j'aimerais parler du programme pour le reste du mois. La réunion de jeudi portera sur le budget supplémentaire des dépenses. Il est toujours question du budget supplémentaire des dépenses lorsque nous recevons les responsables du BDP.

À notre retour, le 12 mars, il est prévu que nous passions une heure en compagnie des responsables de SPAC.

Nous allons proposer d'autres dates au ministre Lightbound et au président du Conseil du Trésor. Selon le programme actuel, les gens du Conseil du Trésor devraient se joindre à nous le 26.

Le 10 et le 12, nous avons un peu de temps libre en raison des modifications apportées au calendrier. Nous avons dit que nous tiendrions deux réunions de deux heures chacune sur l'examen exhaustif des dépenses. Je propose que nous commencions à combler les trous dans le calendrier en fonction, prioritairement, de la disponibilité des ministres parce que nous tenons à les recevoir.

Ainsi, peut-être d'ici à vendredi midi, puisqu'il y aura quatre séances d'une heure sur l'examen exhaustif des dépenses, je vous prie d'envoyer vos suggestions de témoins au greffier...

• (1730)

Le greffier du Comité (Marc-Olivier Girard): L'échéance...

Le président: Oui. C'est vendredi, à midi. Je pensais l'avoir dit. Je m'excuse si ce n'est pas le cas.

Kelly Block: C'est ce vendredi pour la réunion du 10 mars.

Le président: Pour l'examen exhaustif des dépenses, oui. Il y aura deux réunions sur ce dossier. Le président du Conseil du Trésor a aussi convenu de témoigner séparément à ce sujet, mais la priorité est le budget.

Il restera peut-être une plage libre le 12 mars, selon la disponibilité des ministres. S'il y a une plage libre, nous pourrions convoquer les responsables du BCP pour parler du budget supplémentaire des dépenses. Il y a quelque temps que nous les avons reçus.

Un autre organisme qui est de notre ressort et que nous n'avons pas reçu depuis quelque temps est Construction de défense Canada.

Il n'est pas nommé dans le budget supplémentaire des dépenses, mais nous pourrions l'inviter pour une séance d'information.

Si vous êtes d'accord, je propose que nous accordions la priorité aux ministres et à l'examen exhaustif des dépenses. S'il reste une plage libre — nous le saurons peut-être d'ici jeudi —, nous pourrions discuter de la possibilité d'inviter Construction de défense Canada ou le Bureau du Conseil privé.

Iqra Khalid: Je vous prie d'excuser mon ignorance. Je sais que j'ai manqué quelques réunions, mais pourquoi faut-il quatre séances? Est-ce bien ce que vous avez dit?

Le président: Non, il y aura quatre séances d'une heure.

Iqra Khalid: C'est deux réunions. D'accord. Dans quelle motion est-ce prévu?

Le président: C'est ce qu'a convenu le Comité lors de la dernière comparution du président du Conseil du Trésor.

Iqra Khalid: D'accord. J'ai dû la manquer.

Kelly Block: Je pense qu'il a mentionné le ministre.

Le président: Il y a eu une motion sur le ministre et le Conseil du Trésor; ensuite, il a été proposé de tenir deux réunions au sujet de l'examen exhaustif des dépenses. C'est dans les bleus.

S'il n'y a rien d'autre, je vais vous remercier encore une fois de votre présence. J'espère ne pas devoir attendre plusieurs années avant de vous revoir.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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