



Témoignage d'Ingénieurs Canada au Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Loi sur la modernisation des transports

Projet de loi C-49 : Loi apportant des
modifications à la Loi sur les transports au
Canada et à d'autres lois concernant les
transports ainsi que des modifications
connexes et corrélatives à d'autres lois

Les questions concernant le présent rapport doivent être envoyées directement à :

Joey Taylor
Chef de pratique, Affaires publiques
Ingénieurs Canada
joey.taylor@ingenieurscanada.ca
613-232-2474, poste 213

Témoignage

Présenté par : Chris Roney, P.Eng., IntPE, BDS, FEC, UE

Je vous remercie, Monsieur le Président, de la possibilité que vous m'offrez de témoigner ici aujourd'hui. Je suis très heureux de pouvoir présenter la position d'Ingénieurs Canada sur le projet de loi C-49, *Loi sur la modernisation des transports*.

L'intégralité de la *Loi sur la modernisation des transports* faisant l'objet d'un examen et d'une consultation publics, Ingénieurs Canada axera son témoignage d'aujourd'hui sur l'article 11 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, en particulier en ce qui a trait à la conception, à la construction et à l'entretien des installations ferroviaires au Canada, et il y a deux recommandations que j'aimerais souligner :

- 1) Des ingénieurs devraient intervenir à toutes les étapes du cycle de vie des infrastructures ferroviaires.
- 2) L'infrastructure ferroviaire du Canada devrait faire l'objet d'évaluations de la vulnérabilité au climat et être adaptée aux changements climatiques.

Nous croyons que la participation d'ingénieurs au cycle de vie complet des projets ferroviaires garantirait que la sécurité du public y est un facteur primordial. De plus, les ingénieurs jouent un rôle essentiel dans la conception, la construction et la gestion d'infrastructures ferroviaires résilientes.

Les infrastructures résilientes sont essentielles à la productivité des sociétés et à la stabilité de leurs différents secteurs et renforcent la confiance du public dans les infrastructures civiles. Or, le Bulletin de rendement des infrastructures canadiennes indique que bon nombre des infrastructures existantes sont vulnérables aux effets des conditions climatiques extrêmes, dont la fréquence et la gravité augmentent. Une infrastructure ferroviaire vulnérable présente un risque non seulement pour la sécurité du public, mais également pour la productivité des particuliers et des entreprises canadiennes et pour l'économie du pays.

À titre d'exemple, des crues importantes et des débits d'eau sans précédent ont gravement endommagé les voies ferrées du Chemin de fer de la Baie d'Hudson à Churchill, au Manitoba, le 23 mai 2017. Cet événement a gravement endommagé cinq ponts et emporté 19 sections de la plate-forme de la voie, en plus de forcer la vérification de l'intégrité structurelle de 30 ponts et de 600 ponceaux. Cette ligne ferroviaire sert au transport des denrées alimentaires, des fournitures et des personnes jusqu'à la collectivité éloignée de Churchill, au Manitoba, qui est souvent visitée par des touristes en été. L'interruption des services ferroviaires en raison de l'ampleur des dommages a forcé cette collectivité nordique à faire transporter par avion, à fort coût, marchandises, services et personnes.

Grâce aux évaluations de la vulnérabilité climatique, les propriétaires, les gestionnaires et d'autres intervenants sont sensibilisés dès le début aux impacts possibles des phénomènes météorologiques extrêmes sur les infrastructures des collectivités partout au Canada, et ils peuvent donc planifier et construire les infrastructures en conséquence. Ingénieurs Canada, en collaboration avec Ressources naturelles Canada, a mis au point un outil d'évaluation des risques climatiques qui permet d'améliorer considérablement la résilience des infrastructures, d'accroître la confiance du public dans l'infrastructure

Témoignage d'Ingénieurs Canada au gouvernement du Canada au sujet de la *Loi sur la modernisation des transports*, septembre 2017

Engineers Canada | Ingénieurs Canada

ferroviaire et de réduire la gravité des impacts climatiques sur la productivité des particuliers et des entreprises. Cet outil, qui s'intitule *Protocole du Comité sur la vulnérabilité de l'ingénierie des infrastructures publiques* (ou CVIIP) procure aux ingénieurs, aux géoscientifiques, ainsi qu'aux propriétaires et gestionnaires d'infrastructures, un outil permettant de concevoir et de construire des infrastructures ferroviaires qui résisteront aux changements climatiques rapides. Le Protocole a été appliqué à des systèmes d'infrastructures plus de 40 fois au Canada et trois fois à l'étranger.

Ingénieurs Canada encourage fortement le gouvernement fédéral à investir dans les outils d'évaluation et de prévention, comme le Protocole du CVIIP, et d'en faire des conditions pour l'approbation du financement, l'acceptation des études d'impact sur l'environnement et l'approbation des plans de projets qui touchent la remise en état, la revalorisation, l'entretien et le déclassement d'infrastructures ferroviaires en place. Pareille mesure contribuera à la protection de l'environnement et à la productivité des entreprises et des particuliers, ainsi qu'à la sauvegarde de la sécurité publique.

Je vous remercie, Monsieur le Président, d'avoir invité Ingénieurs Canada à exposer son point de vue devant le Comité sur cet important enjeu. Nous espérons que le Comité reconnaîtra le rôle crucial que jouent les ingénieurs dans les secteurs des transports et des infrastructures au pays. Rappelons que les ingénieurs sont prêts et disposés à assurer la résilience et la sécurité du réseau de transport ferroviaire du Canada afin qu'il demeure un moteur de l'économie canadienne.