



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 043 • 1<sup>re</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mardi 12 juin 2012**

—  
**Président**

**M. Merv Tweed**



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

Le mardi 12 juin 2012

•(0850)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Bonjour à tous et bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités à la séance numéro 43. L'ordre du jour est conforme au paragraphe 108(2) du Règlement, étude sur les technologies de transport novatrices.

Nous avons aujourd'hui M. Michael Bourque, président-directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada. Du Chemin de fer Canadien Pacifique, M. Mike Roney, directeur général, Normes techniques et de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, M. Dwight Tays, chef, Technologie d'ingénierie.

Michael, je sais que vous allez faire une déclaration préliminaire, alors je vous cède la parole, puis nous passerons aux questions du comité.

**M. Michael Bourque (président et directeur général, Association des chemins de fer du Canada):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis ravi d'être ici. C'est formidable que ce comité étudie l'innovation et la technologie dans tout le secteur des transports. Évidemment, je ne comprends pas pourquoi vous voudriez parler d'un autre mode de transport que le rail, mais je comprends.

Je serai très bref. J'ai le plaisir d'être accompagné de deux vrais experts de l'industrie.

Je vais commencer par répéter quelque chose que j'observe depuis le peu de temps que je suis président de l'Association des chemins de fer. Nous vivons actuellement une réelle renaissance du chemin de fer au pays. Et il faut parler de renaissance vu notre histoire remarquable au Canada. Nous avons le privilège de vivre dans un pays qui a été construit par un chemin de fer et non par une rébellion. Nous connaissons une concurrence et une croissance extraordinaire dans le secteur du chemin de fer comme nous n'en avons jamais vu.

Nous jouissons également d'un soutien considérable du public. Nous avons récemment mené une enquête par l'entremise de Léger Marketing, et 93 p. 100 des Canadiens croient que le secteur ferroviaire est essentiel à l'économie canadienne.

L'Association des chemins de fer du Canada représente l'industrie. Les gens me demandent toujours s'il y a deux compagnies de chemin de fer et peut-être que j'ai perpétué le mythe en étant ici avec CN et CP, mais, en réalité, nous avons 55 membres à l'heure actuelle. Nous avons également une affiliation avec l'ensemble des fournisseurs. C'est une industrie considérable lorsqu'on la regarde dans son ensemble.

Nous avons 40 chemins de fer sur courte distance au pays et chacun d'entre eux a une histoire incroyable liée au transport des marchandises.

J'aime toujours montrer cette carte, car elle illustre l'histoire de notre industrie. Nous avons une portée continentale incroyable au

pays. Comme vous pouvez le constater, nous transportons des marchandises vers les États-Unis. Nous représentons évidemment l'intégration nord-américaine en termes de logistique de la chaîne d'approvisionnement, et ce, jusqu'à La Nouvelle-Orléans. Nous avons 1 100 trains par jour qui transportent des marchandises. Nous contribuons annuellement 12 milliards de dollars à l'économie canadienne et employons 35 000 personnes.

Sur ce, je céderai la parole à Mike qui vous parlera de l'innovation et de la technologie dans l'industrie.

**M. Mike Roney (directeur général, Normes techniques, Chemin de fer Canadien Pacifique):** Merci beaucoup.

Je suis ravi d'être ici.

Lorsque je suis arrivé au chemin de fer en tant que jeune ingénieur dans les années 1970, mes amis croyaient que j'étais un peu fou. À l'époque, bien sûr, une locomotive arrivait en gare et le mécanicien devait aller chercher un morceau de papier qui l'autorisait à continuer jusqu'à la prochaine gare. Cela semblait assez archaïque, et qui aurait pensé qu'on pouvait avoir une carrière de plus de 30 ans en faisant ce genre de choses? Mes amis faisaient erreur.

Je me suis beaucoup amusé au fil des ans comme ingénieur, travaillant dans une industrie qui a toujours eu une capacité inhérente d'utiliser la technologie. Les trains offrent un grand potentiel d'automatisation. Je parlerai du potentiel de diagnostic et, bien sûr, des avantages inhérents en matière d'énergie qu'on peut tirer à partir des roues d'acier sur des rails d'acier. Bien sûr Warren Buffett comprend tout cela.

Il nous fallait simplement la Loi sur les transports au Canada de 1996 pour nous donner suffisamment de revenu et nous permettre d'investir dans ces différentes possibilités, et c'est exactement ce que les chemins de fer ont fait. Notre investissement dans les technologies de la prochaine génération a permis à l'Amérique du Nord d'être un chef de file en matière de sécurité et cela se poursuivra dans l'avenir; d'offrir un service fiable pour lequel nos clients sont prêts à payer; de continuellement réduire les dollars par tonne brute au kilomètre, ce qui a permis au Canada d'être compétitif dans les marchés mondiaux pour les marchandises en vrac en particulier; de nous donner la capacité d'avoir le même rythme de croissance que les entreprises canadiennes.

Je vais vous parler des quatre volets principaux de technologies sur lesquelles nous travaillons et qui nous enthousiasment beaucoup. La première porte sur l'électricité produite par la locomotive et redistribuée partout dans le train. La deuxième, les technologies d'inspection automatisée qui permettent non seulement la détection, mais aussi la réparation. La troisième, la technologie prédictive et la gestion de données. La quatrième, l'application électronique instantanée des freins.

Tout d'abord, les technologies prédictives et la gestion de données sont une façon moderne de prédire les problèmes avant qu'ils ne prennent de l'ampleur. Nous nous efforçons de produire un environnement où nous détectons à l'avance ce qui se passe et donc d'envoyer, s'il le faut, un wagon au dépôt, une locomotive à l'entretien, ou placer une commande de travaux pour dépêcher une équipe à un tronçon de la voie ferrée. Nous nous efforçons à trouver ces choses avant qu'il n'y ait interruption de services, mais surtout avant qu'elles ne produisent un incident.

Nous réussissons très bien. CN et CP sont les deux entreprises les plus dynamiques des chemins de fer nord-américains. Nous avons 13 différentes sortes de système de détection en voie. Les deux compagnies occupent 40 p. 100 du réseau de détection intelligent en Amérique du Nord. Ces détecteurs fournissent une alerte précoce des faiblesses et surveillent dans le réseau tout développement qui pourrait nécessiter de la maintenance.

Nous en avons beaucoup d'exemples. Nous avons des détecteurs qui peuvent détecter des wagons trop chargés ou des charges non équilibrées. Nous avons des détecteurs qui nous signalent si une roue est trop chaude ou trop froide — en d'autres termes, si le freinage est trop violent ou si les freins ne fonctionnent pas sur un essieu particulier. Nous mesurons l'incidence des roues à différents endroits sur nos rails. Cela nous permet d'avoir une alerte précoce de roues qui pourraient être endommagées. Nous pouvons mesurer l'usure des roues à la vitesse normale en voie. Nous pouvons mesurer l'usure de la semelle de frein.

Bien sûr, nous avons toujours pu mesurer l'échauffement, s'il y a lieu, des roulements à bille et s'ils allaient faire défaut, mais nous sommes beaucoup plus à l'affût maintenant puisque tout est en réseau. Nous avons des algorithmes de prédiction qui nous permettent de prévoir l'éventualité d'un incident. Cela nous donne beaucoup de temps pour l'entretien planifié.

Ces données en temps réel, nos centres de gestion des réseaux et nos dépôts d'entretien nous donnent ce qu'on appelle « le chemin de fer numérique », où les données circulent continuellement afin de guider l'entretien préventif et l'exploitation fluide du chemin de fer.

La deuxième technologie dont je vais vous parler est l'électricité distribuée. Cela nous permet d'avoir des locomotives en deux ou quatre positions dans un train. Cela nous permet de beaucoup mieux contrôler le train et généralement les forces, les forces longitudinales qui font le va-et-vient dans le train. En outre, la contrainte de l'ensemble du chemin de fer est réduite.

● (0855)

Nous estimons que cette technologie est très importante pour nous, particulièrement à la Porte d'entrée du Pacifique, car les trains doivent traverser trois chaînes de montagnes pour arriver au port, tandis que les itinéraires de nos concurrents mondiaux sont beaucoup moins difficiles. Ils n'ont qu'à desserrer les freins pour avancer. C'est ainsi, par nécessité, que nous sommes devenus les experts mondiaux dans l'utilisation de la distribution de l'électricité, contrôlée à distance à partir de la locomotive de tête.

Cela signifie que nos trains sont plus productifs et moins destructeurs. La productivité de la main-d'œuvre et de la locomotive est ainsi accrue. C'est très important pour le Canada; cela permet l'exploitation par temps froid, car les différentes locomotives du train nous aident à réalimenter le circuit des freins réduisant ainsi la possibilité de blocage de frein ou de cassure de roue. Nous constatons un rendement énergétique amélioré, ce qui crée davantage de capacité pour nous.

Une dernière technologie dont je n'aurais pas le temps de vous parler est le système de freinage pneumatique à commande électronique. Il s'agit du freinage instantané partout dans le train. Cette technologie est très prometteuse. Elle nous permet le freinage sur de plus courtes distances et améliore notre capacité ainsi que notre rendement énergétique.

Je cède maintenant la parole à Dwight Tays de CN.

**M. Dwight Tays (chef, Technologie d'ingénierie, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada):** Merci Mike. J'apprécie.

Mike a mentionné ses 30 ans de carrière avec CP. J'ai 34 ans de carrière avec CN, je puis également dire que je suis un homme de chemin de fer et je partage sa passion pour l'industrie.

En ce qui concerne l'environnement et la viabilité, d'un point de vue modal, l'industrie de chemin de fer est bien connue comme étant un chef de file au plan de la responsabilité environnementale. Comme Mike l'a dit, les roues d'acier sur des rails d'acier causent une très faible résistance. En outre, les faibles pentes du terrain permettent aux compagnies ferroviaires de réaliser une utilisation optimale du carburant. Une locomotive peut transporter une tonne de marchandises sur un parcours de 180 kilomètres en consommant un litre de carburant. Aussi, 280 charges de camion peuvent entrer sur un train moyen, ce qui réduit les émissions de gaz à effet de serre de 75 p. 100 et réduit considérablement l'usure des autoroutes du pays.

Bien que ces chiffres soient déjà impressionnants, les chemins de fer continuent à investir dans la recherche et la technologie pour améliorer l'économie de carburant et réduire les émissions. L'industrie ferroviaire reconnaît sa responsabilité en matière d'environnement. De plus, nous nous rendons compte qu'un chemin de fer plus écologique relève du bon sens commercial.

Le carburant est une dépense majeure pour l'industrie ferroviaire et nous nous efforçons quotidiennement de réduire la consommation et d'optimiser l'utilisation de chaque litre consommé.

Sur cette diapo vous verrez que nous continuons à investir dans des locomotives plus neuves et plus écoénergétiques et que nous avons réduit les émissions de gaz à effet de serre de 31 p. 100 depuis 1995.

Je vais parler un peu de durabilité. Les chemins de fer étudient activement les sources de carburant de remplacement, et jusqu'à maintenant, nous avons fait des essais préliminaires avec le biodiesel. Je crois qu'il y a eu des essais en hiver réalisés par CP entre Calgary et Edmonton pour vérifier l'opérabilité de ce carburant dans nos conditions hivernales difficiles.

De plus, nous faisons des essais pour vérifier la faisabilité d'utiliser le gaz naturel liquéfié en remplacement du diesel. Cette évaluation n'en est qu'au premier stade, mais si les essais nous donnent des résultats positifs, cela pourrait constituer un pas important pour l'industrie ferroviaire. Nous estimons que l'utilisation du gaz naturel liquéfié permettrait une réduction des émissions d'environ 20 p. 100 ainsi qu'une réduction considérable de particules, et tout cela à un coût moindre pour les chemins de fer.

En outre, en utilisant un wagon-citerne dédié, nous pourrions exploiter les trains de Toronto jusqu'à Vancouver sans ravitaillement et obtenir des avantages considérables au plan de l'exploitation.

Voilà tout juste deux exemples du travail innovateur qui se fait en vue de la viabilité. Nous croyons que viabilité et efficacité ne sont pas des concepts qui s'excluent et dans bien des cas, plus la solution est viable plus elle génère des efficacités en matière de coût d'exploitation.

La durabilité exige que nous examinions et, dans certains cas, réorientions toute notre chaîne d'approvisionnement ainsi que les processus et les procédures utilisés pour offrir des services à nos clients. C'est un engagement considérable de la part de l'industrie ferroviaire, mais nous croyons que c'est la bonne voie pour nous et que c'est le meilleur moyen d'assurer un avenir durable.

En plus des nombreuses autres technologies liées à la recherche dont nous avons déjà parlé, j'aimerais vous entretenir un peu de la recherche ferroviaire collaborative, initiative en cours en ce moment. L'examen récent de la Loi sur la sécurité ferroviaire a formulé un certain nombre de recommandations visant la recherche ferroviaire et les activités de développement au Canada. Suite à ces recommandations, le Conseil consultatif de la recherche ferroviaire, qui était en place depuis quelques années, a réorganisé sa structure pour créer une gestion distincte et un comité technique.

Mike Roney préside le comité technique et je suis coprésident du comité de gestion. Ces deux comités sont composés de représentants de l'industrie, du gouvernement, de fournisseurs et d'universitaires. Le rôle du comité technique est d'identifier et de prioriser les possibilités en matière de recherche, tandis que le comité de gestion s'occupe d'établir les priorités générales en recherche et assure qu'il y ait des ressources suffisantes provenant de l'industrie et du gouvernement afin que la recherche requise se concrétise.

Depuis la réorganisation, nous constatons beaucoup de progrès dans la simplification de la recherche, de l'évaluation et de l'établissement des priorités. De plus, nous constatons une amélioration dans la coordination des activités de recherche et la consolidation du financement provenant de l'industrie et du gouvernement.

J'aimerais terminer par un bref commentaire sur ce que j'estime être une de nos réussites principales. Récemment, nous avons ouvert un centre de recherche ferroviaire à l'Université de l'Alberta, à Edmonton. Ce centre est financé conjointement par Transports Canada, CN, CP, et l'AAR et a récemment obtenu une subvention du CRSNG pour une chaire de recherche industrielle en géomécanique ferroviaire.

Nous avons un certain nombre de programmes de recherche qui s'intensifient à ce nouveau centre et je crois que c'est un grand pas pour la recherche ferroviaire au Canada. Il se révélera un endroit de choix pour l'éducation et la formation de la prochaine génération d'ingénieurs ferroviaires et de chercheurs.

Sur ce, je vous rends la parole Mike.

• (0900)

**M. Michael Bourque:** Merci Dwight.

Monsieur le président, comme j'ai peu de temps, je vais sauter à la dernière diapositive qui se trouve être la conclusion.

Je remercie encore une fois le comité de prendre le temps d'étudier l'innovation et la technologie. Cet exposé a été un instantané du type d'investissements que fait notre industrie. Nous sommes très engagés dans la technologie de l'information pour une variété d'utilisations. Nous collaborons avec le gouvernement et nous voulons continuer

de collaborer étroitement avec le gouvernement. J'aimerais également souligner que nous réalisons ces investissements de manière volontaire dans le cadre de notre objectif visant la durabilité et l'efficacité. Dans bien des cas, nous améliorons l'utilisation du rail ce qui évite une circulation accrue sur les autoroutes et les infrastructures publiques. Nous rappelons au comité que le secteur ferroviaire est un secteur financé par le privé qui paie pour toutes ses voies ferrées, ses travaux de maintenance et même sa surveillance, ce qui est manifestement allège le fardeau pour le gouvernement.

Merci beaucoup monsieur le président, nous serons heureux de répondre à vos questions.

• (0905)

**Le président:** Merci.

Madame Chow.

**Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD):** Nous savons que le train électrique fonctionne. On l'utilise dans bien des pays. Je l'ai moi-même essayé. Ce sont des trains qui sont rapides, propres, précis et qui fonctionnent en douceur. Je ne comprends pas pourquoi CN, CP, VIA et toute autre compagnie, monsieur Bourque, que votre association représente...

Au Canada, quel est l'obstacle à l'utilisation des trains électriques pour les services passagers ou les services de fret? Est-ce que ce sont les rails? Nous avons la technologie. Ils sont fabriqués par Bombardier, une entreprise canadienne.

Pourquoi ne les utilisons-nous pas?

**M. Michael Bourque:** Excellente question. Partons d'une perspective d'ingénierie. Ce sera probablement plus éclairant.

**M. Mike Roney:** Je suis d'accord. Oui, la technologie existe. Nous avons mené des études dans le passé et nous avons constaté qu'il y avait des problèmes... Si vous tentez par exemple d'utiliser des lignes électrifiées à côté des lignes non électrifiées ou de mélanger les rails pour le fret et ceux pour les trains de banlieue, il faudra trouver des solutions. Dans l'ensemble, les technologies existent, le seul vrai obstacle auquel nous faisons face, ce sont les énormes investissements requis. C'est un investissement pour lequel nous n'avons pas vraiment eu le bon environnement encore et...

**Mme Olivia Chow:** Pour ce qui est du bon environnement, j'aimerais mieux comprendre. Je peux comprendre CP, puisque j'ai eu de récentes discussions avec les entreprises de fonds d'investissement aux États-Unis, mais CN a réalisé un profit d'environ 3 milliards de dollars, c'est considérable.

Pour ce qui est du budget d'immobilisation, vous avez certainement les moyens financiers de réaliser ce genre d'investissement.

**M. Dwight Tays:** Pour reprendre ce que disait Mike, la technologie existe. Il faut un investissement considérable pour électrifier les rails. Il y a d'autres aspects complexes qui entrent en jeu lorsqu'on tente d'exploiter des trains électriques et des trains alimentés par le diesel. Vous ne pouvez pas passer à l'électrification du jour au lendemain.

Pour l'industrie, autre chose qui nous préoccupe, nous ne sommes pas une île, c'est-à-dire, nous ne sommes pas isolés. Nous avons des points d'échange avec les chemins de fer américains et tous les autres, alors il y a la question de points d'échange dont nous devons tenir en compte.

Je crois cependant que le plus grand obstacle serait le coût très élevé de l'électrification de notre infrastructure ferroviaire.

**Mme Olivia Chow:** Monsieur Bourque, étiez-vous celui qui allait répondre à la dernière question?

**M. Michael Bourque:** Merci.

Vous avez posé une question au sujet des trains de banlieue. Nous avons une histoire intéressante. Lorsque mon grand-père était maire d'Ottawa, il a contribué à l'achat d'Ottawa Electric Railway qui est devenue OC Transpo. L'entreprise s'est concentrée sur les services d'autobus et a retiré toutes les lignes de chemin de fer. Maintenant, de retour dans l'avenir, nous sommes en train de les réinstaller. J'ai parlé au gestionnaire de notre seul train léger ici à Ottawa et il travaille aussi sur le projet pour ramener un nouveau système ferroviaire ici. Croyez-le ou non, sa plus grande préoccupation est d'avoir assez de places pour les passagers le jour de la mise en service.

**Mme Olivia Chow:** Wow. C'est un beau problème à avoir.

**M. Michael Bourque:** Oui c'est un beau problème à avoir. Je crois que ça démontre l'appui pour les chemins de fer.

Mais j'aimerais répondre à votre question plus précisément, je crois qu'il y a beaucoup plus d'applications dans l'électrification des trains de banlieue d'abord, mais cela exigera évidemment des investissements publics. L'importance de se pencher sur l'industrie ferroviaire et de l'innovation et des technologies disponibles, sous l'optique de politiques publiques, sera de faire comprendre aux gens que lorsque nous, c'est-à-dire la société, réalisons ces investissements les avantages profitent à toute la société.

Tout d'abord les gens utiliseront le train lorsqu'il sera construit. Si vous parlez au directeur général de GO Transit, il vous dira que lorsqu'il ajoute un nouveau wagon, il ne faut que deux semaines avant qu'il ne se remplisse. Les plaintes commencent à arriver de nouveau comme quoi il n'y a pas assez de place. Il est passé en 10 ans d'un budget d'environ 100 millions de dollars à plus d'un milliard de dollars.

Les gens viendront si vous le construisez. Si vous songez à l'électrification dans la mesure du possible, il existe beaucoup de difficultés à surmonter relativement aux points d'échanges et tout le reste, mais c'est probablement là qu'il faut commencer.

• (0910)

**Mme Olivia Chow:** Si je regarde l'orientation des Américains — et je sais que de plus en plus à CN vous offrez davantage de services ferroviaires aux États-Unis, et c'est en fait de là que proviennent une grande part de vos profits — je vois qu'ils se dirigent de plus en plus vers l'électrification. On semble investir beaucoup de ce côté. Entrevoyez-vous dans quelques années l'électrification du moins dans les services de fret aux États-Unis?

**M. Dwight Tays:** Je ne peux pas vous dire grand-chose des chemins de fer américains. Je sais qu'on préconise l'électrification des lignes de voyageurs. Le corridor nord-est est un bon exemple, avec Amtrak. À ce que je sache, il n'y a pas beaucoup de voies ferrées ou d'emprises servant au transport des marchandises qui sont électrifiées aux États-Unis. Il existe là-bas le même problème qu'ici dû aux investissements coûteux en matière d'infrastructure.

Pour revenir à l'argument de Michael, s'agissant des trains de banlieue, s'il existe une emprise ferroviaire réservée, ce qui semble être de plus en plus le cas, l'électrification est de bon aloi.

**Mme Olivia Chow:** Autrement dit, il serait beaucoup plus logique de commencer par des trains de voyageurs, n'est-ce pas? Vous convenez, tous les trois, que...

**M. Michael Bourque:** À l'intérieur des villes.

**Mme Olivia Chow:** À l'intérieur des villes plutôt que pour le transport des marchandises, n'est-ce pas?

**M. Michael Bourque:** Oui. Il faut également se rappeler qu'au Canada, nous transportons 72 p. 100 des marchandises par voie ferroviaire et pourtant nous ne sommes responsables que de 3 p. 100 des émissions dans le secteur du transport. Nous pouvons donc nous vanter sur le plan de la durabilité. Le moins qu'on puisse dire, c'est qu'il nous faut transporter davantage de marchandises par voie ferroviaire plutôt que routière car le transport routier pollue davantage, est plus coûteux pour le contribuable et représente un risque plus élevé sur le plan de la sécurité.

**Mme Olivia Chow:** À propos de sécurité, j'aborde votre sujet préféré — les passages à niveau. La responsabilité est conjointe entre les municipalités et les compagnies ferroviaires. Quels genres d'améliorations pourrait-on apporter pour améliorer la sécurité des passages à niveau, par exemple plus de mises en garde pour les automobilistes, ce qui éviterait sans doute les accidents, les décès et les collisions, surtout quand on sait que vous disposez de technologies qui peuvent donner des mises en garde à l'avance?

**M. Michael Bourque:** Merci.

Je vous remercie infiniment de cette question. Je le répète, je m'occupe du secteur ferroviaire depuis relativement peu de temps. Il y a un énorme souci de sécurité dans le secteur ferroviaire et à cet égard, notre bilan est fantastique. Toutefois, là où les choses sont moins brillantes, c'est du côté des passages à niveau et des intrusions, c'est-à-dire quand des gens traversent les voies ferrées. C'est très difficile à contrôler. Une réponse évidente à votre question serait de multiplier les barrières aux passages à niveau.

Autrefois... Notre façon d'aborder les chemins de fer n'est plus ce qu'elle était quand nous utilisons un bout de papier pour nous déplacer d'un endroit à l'autre. La voie ferrée n'est plus une route de campagne. C'est une autoroute. C'est une super autoroute. Il faut que les gens comprennent qu'ils ne peuvent pas traverser une voie ferrée nonchalamment, pas plus qu'ils ne peuvent traverser le Queensway.

Si nous pouvions supprimer plus de passages à niveau, nous pourrions investir dans les passages à niveau qui sont ouverts et nous assurer qu'ils sont munis d'une signalisation adéquate, que la visibilité est bonne et que les gens savent où ils se trouvent. Si nous pouvions faire cela, le nombre d'accidents diminuerait énormément.

**Le président:** Merci.

Monsieur Coderre.

**L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.):** Je vais revenir à ce sujet. N'en doutez pas. La sécurité est un enjeu important pour moi. [Français]

Vous avez beaucoup de détecteurs, comme le démontrent vos diapositives. Avez-vous un détecteur contre la fatigue?

Vous avez parlé des ressources humaines. La gestion des ressources humaines est importante. Sans vouloir parler encore du conflit de travail chez Canadien Pacifique, j'aimerais qu'on parle de l'aspect humain. On ne peut pas seulement avoir des détecteurs continuellement. Que fait-on?

Monsieur le président, on parle tout le temps quand je pose des questions. Je commence à en avoir ma claque.

• (0915)

[Traduction]

**Le président:** Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. Coderre est importuné.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** Je respecte les gens et j'aimerais qu'on me respecte, surtout qu'on parle ici d'êtres humains et de gestion de fatigue.

Qu'est-ce que l'association fait en ce sens? Que devrait-elle faire de plus? Il semble que ce soit un problème et il faut le régler.

**M. Michael Bourque:** C'est une très bonne question. Je vais commencer à répondre et je demanderai à mes collègues de répondre aussi.

[Traduction]

En ce qui concerne la fatigue, la chose probablement la plus utile que nous pourrions faire pour surveiller l'état de nos travailleurs, surtout les conducteurs, serait d'installer une technologie vidéo dans les trains.

Ce qui nous empêche de le faire notamment, c'est le débat non résolu à savoir si cela incombe au syndicat ou si l'on doit légiférer. C'est un dossier sur lequel nous travaillons. En fait, hier j'ai rencontré des gens du Bureau de la sécurité des transports pour parler de cette question précisément. Nous aimerions travailler en collaboration avec le bureau mais comme toute chose, c'est complexe.

Selon moi, nous allons devoir en venir là. La technologie nécessaire est manifestement beaucoup moins coûteuse qu'elle ne l'était. Le public s'attend à ce que nous sachions ce qui se passe et il nous faut avoir recours à cette technologie pour prévenir les accidents. Je pense qu'il serait très avantageux d'introduire cette technologie, que ce soit pour surveiller les états de fatigue ou déterminer si les conducteurs, s'ennuyant, envoient des textos, utilisent leur iPad, ou tout autre appareil électronique.

**M. Mike Roney:** Permettez-moi d'ajouter un complément d'information. La meilleure chose à faire est d'essayer de veiller à ce que les conducteurs ne se fatiguent pas. Nous avons fait beaucoup de recherche sur les biorhythmes. Nous avons effectivement des logiciels qui permettent de garder un œil sur les temps d'affectation et cela nous signale les cas où par manque de sommeil, la vigilance est réduite.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** On me dit qu'on doit être là 24 heures sur 24, que les ingénieurs peuvent travailler pendant une longue période. Comment fait-on pour qu'il y ait plus de contrôle? Ce n'est pas seulement anecdotique, ça arrive présentement. Le Parlement doit-il appliquer la Loi sur la sécurité ferroviaire?

Dans le conflit du Canadien Pacifique, je ne comprends pas pourquoi l'employeur n'a pas trouvé un règlement concernant la gestion de la fatigue. On peut avoir toute la technologie possible, si les gens ne sont pas aptes à faire le travail, cela ne sert à rien. Je suis prêt à réfléchir à de nouveaux moyens de monitoring. Au fond, pour tout le monde, l'important est d'aider la population. On sait que quand ça dérape, il peut y avoir des problèmes majeurs. On doit faire de la prévention.

Qu'est-ce que ça prend de plus? A-t-on un rôle à jouer dans cette situation, ou suffit-il que l'employeur signe simplement une entente avec le syndicat?

[Traduction]

**M. Michael Bourque:** Dwight, vouliez-vous ajouter quelque chose?

**M. Dwight Tays:** La fatigue et la gestion de la fatigue sont des enjeux majeurs dans tout secteur qui fonctionne 7 jours sur 7, 24 heures sur 24 et c'est certainement le cas des chemins de fer.

L'une des meilleures choses que les compagnies de chemin de fer peuvent faire — et nous nous efforçons de la faire — est de veiller à ce que nos trains respectent les horaires et soient à temps. Quand c'est le cas, nous savons quand un train va partir. Cela nous facilite la tâche de constituer les équipes, de les convoquer, et de savoir quand elles devront être prêtes à entrer en fonction. Si nous pouvons prévenir les équipes qu'elles seront affectées à une certaine heure, 8, 10 ou 12 heures à l'avance, il leur est beaucoup plus facile de planifier leur repos. Nous nous efforçons de faire cela quand nous le pouvons.

Dans bien des cas, nos équipes ont des quarts définis et elles savent quand on les appellera et quand on ne les appellera pas. Mais cela n'est pas toujours vrai. Quand c'est possible, tout le monde en profite.

Je le répète, l'élément essentiel pour nous est de pouvoir établir l'horaire de nos trains, savoir quand ils partiront, et gérer nos équipes en leur communiquant l'heure de départ afin qu'elles aient suffisamment de temps pour se reposer.

• (0920)

**M. Michael Bourque:** Je vais demander à Mike Lowenger, qui est le vice-président aux opérations et aux affaires réglementaires de l'Association des chemins de fer du Canada de vous répondre. Il est dans le secteur des chemins de fer depuis 38 ans.

Si je ne m'abuse, les cheminots qui estiment être au bout de leur rouleau peuvent assurément se mettre en indisponibilité.

Vous pouvez peut-être ajouter quelque chose pour répondre à M. Coderre.

**M. Mike Lowenger (vice-président, Association des chemins de fer du Canada):** Il s'agit de règlements fédéraux régissant les périodes de travail et de repos. Il y a des paramètres. Si quelqu'un estime qu'il n'est pas assez reposé pour pouvoir conduire, il peut évidemment demander une période de repos.

Après l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, les syndicats, le gouvernement et les compagnies ferroviaires ont étudié ensemble le dossier de la fatigue. On a recommandé d'élaborer des plans et de procédures améliorés pour la gestion de la fatigue, et cela a été intégré à cette règle. Tout le monde a accepté cette approche si bien que nous nous attendons à une norme supérieure pour la gestion de la fatigue grâce à l'application des règles à l'avenir.

**L'hon. Denis Coderre:** Vous dites à l'avenir. Est-ce dans un avenir proche? Peut-on commencer tout de suite?

**M. Mike Lowenger:** Oui. Les compagnies de chemin de fer ont dû présenter leurs plans de gestion de la fatigue révisés en novembre de l'année dernière. On est en train de les revoir. Nous espérons savoir bientôt si Transports Canada est satisfait de leur contenu et de leurs objectifs.

**L'hon. Denis Coderre:** Merci.

J'ai une autre question.

[Français]

Monsieur Bourque, quel est le pourcentage du coût du carburant du chemin de fer? On sait que c'est ce qui coûte le plus cher, dans l'exploitation des autobus. C'est pour cette raison qu'on doit réévaluer ce qu'on doit utiliser. Dans l'ensemble des coûts d'exploitation des chemins de fer, quel pourcentage représente le carburant?

[Traduction]

**M. Michael Bourque:** Si j'ai bien compris votre question, vous voulez savoir quel pourcentage de nos coûts représente le carburant.

**L'hon. Denis Coderre:** Oui.

**M. Michael Bourque:** Je n'en ai aucune idée, mais j'espère qu'un de nos ingénieurs va pouvoir répondre à cette question.

**M. Dwight Tays:** Cela varie un peu. Le carburant peut être le premier facteur coût ou le deuxième. Au CN, le carburant représente plus de 1 milliard de dollars par année. C'est une dépense énorme. Voilà pourquoi nous faisons des efforts énormes pour conserver le carburant ou trouver des carburants de remplacement. Ce serait un avantage considérable pour nous de pouvoir le faire car le carburant est l'intrant le plus coûteux pour les chemins de fer.

**Le président:** Merci.

**M. Mike Roney:** C'est de l'ordre d'environ 600 ou 700 millions de dollars par année.

**Le président:** Monsieur Toet.

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

Je voudrais revenir rapidement à la question de lignes ferroviaires électrifiées au Canada.

Nous parlons souvent de la situation dans d'autres pays. Si l'on fait une comparaison avec d'autres pays, on constate que les pays européens ont recours à cette technologie et je vous demande quelle est la distance de voie ferrée à convertir, ou quel pourcentage de la totalité cela représente-t-il? Avez-vous des chiffres à cet égard?

**M. Dwight Tays:** Non.

J'ai voyagé à bord de trains américains et européens. Pour le réseau ferroviaire européen, l'essentiel du trafic, ce sont les voyageurs. On transporte les marchandises sur les voies ferrées de trains de voyageurs. L'électrification là-bas est fondamentalement différente.

Le CN n'a pas de plan concret pour convertir ces lignes, pour l'instant. Je ne sais pas si je réponds à votre question.

**M. Lawrence Toet:** Je suppose que vous comprenez la situation du transport ferroviaire dans d'autres pays. J'essaie de faire une comparaison. Est-ce que nous avons 10 fois plus de voies ferrées ou 100 fois plus? Quelle est la proportion qui doit être électrifiée?

**M. Dwight Tays:** Je vais essayer de répondre à cette question.

Le parcours typique en Amérique du Nord pour le CN est de plus de 1 000 kilomètres. C'est un parcours adéquat pour un train de marchandises. En Europe, je présume que ce serait le tiers pour couvrir la distance entre deux grands centres. Autrement dit, nos parcours sont trois fois plus longs et peut-être quatre fois plus longs que les leurs.

**M. Lawrence Toet:** Le défi en ce qui concerne l'électrification est la quantité de voies ferrées que nous avons ici comparée à d'autres pays qui ont pu électrifier, n'est-ce pas?

**M. Dwight Tays:** Tout à fait. Et certaines de nos voies ferrées traversent des territoires où il n'y a pas de source d'électricité. Dans le nord de l'Ontario, par exemple, il nous a fallu installer notre propre centrale pour alimenter notre commande centralisée de circulation et notre équipement radio. Il n'y a pas de centrale commerciale facile d'accès si bien que cela ajoute aussi à la complexité des problèmes.

**M. Lawrence Toet:** Il y a des défis spécifiques au contexte canadien.

Je voudrais parler un peu du cadre réglementaire. Vous avez évoqué la nécessité d'un cadre réglementaire qui permette de mettre à l'essai et d'utiliser de nouvelles technologies pour améliorer la sécurité, l'efficacité, etc. Pouvez-vous nous donner un exemple d'une tentative de mise à l'essai d'une technologie qui s'est heurtée à une question de réglementation?

● (0925)

**M. Michael Bourque:** L'exemple précis, ici, c'est que lors de l'adoption du projet de loi S-4, la Loi sur la sécurité ferroviaire, nous avons demandé à ce que l'exemption soit de 12 mois au lieu de 6 mois. C'est simplement parce que nous sommes en service pendant toutes les saisons et que pour pouvoir introduire une nouvelle technologie, nous avons besoin de la mettre à l'essai pendant ces quatre saisons, avant d'être certains qu'elle va être efficace. Nous pensions qu'il s'agissait là d'une demande relativement simple à comprendre et à mettre en oeuvre, et il s'agit de quelque chose d'important pour notre industrie. Pourtant, nous sommes toujours confrontés à cette exemption de 6 mois. Cela accroît donc la complexité et la difficulté de tout ce que nous essayons d'introduire lorsqu'il y a une grosse différence entre la façon dont une pièce d'équipement fonctionne en pleine chaleur d'été, par opposition au froid de l'hiver.

**M. Lawrence Toet:** Essentiellement, ce règlement, c'est ce qui vous pose problème?

**M. Michael Bourque:** C'est un des problèmes, effectivement.

**M. Lawrence Toet:** Ou bien il ne s'agit que d'un exemple. S'il y a d'autres règlements qui vous posent problème, il serait bien que vous nous en parliez. Vous pourriez éventuellement les déposer auprès du comité, en passant par le président.

**M. Michael Bourque:** Très bien.

Je peux en mentionner un dès maintenant, car il a été soulevé plus tôt, si le président n'y voit pas d'inconvénient. J'ai laissé la diapositive, mais je me suis dit qu'on pourrait peut-être aborder certains de ces enjeux lors de la période des questions et réponses, et j'apprécie donc votre question.

À l'heure actuelle, nous travaillons avec le gouvernement sur les règlements concernant les passages à niveau. Les règlements étaient rédigés avant de consulter le secteur ferroviaire. Ces règlements contiennent des dispositions que l'industrie ferroviaire juge absolument inacceptables. Je vais vous donner deux exemples et je demanderai au comité de ne pas oublier que nous travaillons avec le gouvernement, dans un esprit de collaboration; nous faisons certains progrès sur certaines questions. Ce n'est pas avec ce genre de chose que je veux commencer et nous travaillons là-dessus, mais ces enjeux demeurent une source d'inquiétude pour nous et ils ne sont pas résolus à 100 p. 100.



Le premier concerne le déneigement. Dans une première ébauche des règlements que nous avons vue et qui a été soumise au grand public à des fins de consultation, on demandait à l'industrie ferroviaire de déneiger les routes sur les passages à niveau. On compte quelque 30 000 passages à niveau dans notre pays. Bon nombre sont des passages à niveau privés. Traditionnellement, les utilisateurs de ces passages se chargent de les déneiger, car ce sont eux qui s'en servent. Bien entendu, nous déneigeons à l'aide du train lui-même, pour dégager les voies. Mais dans bien des cas, nous ne nous préoccupons pas beaucoup de savoir si une voiture peut traverser ce passage à niveau privé dans une journée. Il s'agit d'un exemple et depuis, ils ont dit qu'il s'agissait d'une erreur.

Le second exemple était une règle disant que nous ne devions pas rester sur un passage pendant plus de 10 minutes. Comme vous l'avez entendu, nous avons des trains plus longs. Si l'on a des trains plus longs, c'est que nous transportons plus de marchandises et que c'est plus efficace et viable pour transporter ces marchandises. Si vous sortez du port de Vancouver et que vous avez des règles gouvernant la vitesse à laquelle vous pouvez sortir et que vous avez un long train, si vous multipliez la longueur par la vitesse, vous verrez que nous allons rester sur certains passages à niveau pendant plus de 10 minutes. Il est donc inacceptable, à nos yeux, d'avoir un régulateur qui nous impose un règlement que nous ne pouvons pas respecter. Ce n'est pas ainsi qu'on introduit un règlement.

Nous étions plutôt mécontents de la façon dont ces règlements ont été proposés sans que nous ayons été consultés. Nous sommes heureux qu'ils passent maintenant du temps à nous consulter, mais nous aurions pu résoudre un certain nombre de ces problèmes, avant qu'ils ne soient rédigés.

Je m'arrêterai là.

**M. Lawrence Toet:** C'est bien. La question des passages à niveau, je sais, est très présente dans ma circonscription, en réalité. Je suis dans une zone ferroviaire et il y a de réels problèmes car nous avons des trains qui arrêtent la circulation pendant des périodes pouvant aller jusqu'à 25 minutes à certains passages à niveau et les trains sont en fait arrêtés à ces passages à niveau.

Il y a donc des problèmes des deux côtés et je suis d'accord pour dire que nous devons travailler en suivant le processus.

• (0930)

**Le président:** Je dois vous arrêter ici. Merci.

Monsieur Adler.

**M. Mark Adler (York-Centre, PCC):** Merci, monsieur le président.

Il s'agit d'une discussion absolument fascinante. Tout d'abord, je voudrais féliciter notre président qui a eu l'excellente idée d'inviter les représentants des chemins de fer pour témoigner devant notre comité.

Merci pour cela, monsieur le président.

Pour commencer, j'ai été très intrigué par votre déclaration, au début, disant que les chemins de fer connaissent une renaissance. Je suis d'accord avec vous là-dessus. Rien n'est plus canadien que l'image d'un agent de la police montée en tunique rouge à cheval, avec un train derrière lui et sillonnant les montagnes.

Vous aviez tout à fait raison quand vous avez dit que notre pays n'a pas été bâti par une révolution, mais par le chemin de fer. Nous sommes le seul pays au monde qui n'ait pas été créé par une révolution ou une rébellion. L'histoire des chemins de fer occupe une place très spéciale dans le cœur de tous les Canadiens.

J'aimerais parler un petit peu de l'industrie ferroviaire en tant que moteur économique de notre pays. Vous avez dit que l'industrie emploie 35 000 personnes directement et que vous contribuez 12 milliards de dollars annuellement en taxes et impôts à divers ordres de gouvernement du pays.

**M. Michael Bourque:** Il s'agit là de nos revenus; le montant de taxes et impôts serait une partie de cela. Je n'ai pas le chiffre exact sous les yeux, mais je pourrais me le procurer pour vous.

En réalité, je l'ai peut-être ici. Je vais le chercher pendant que nous...

**M. Mark Adler:** D'accord. Ce n'est pas grave.

Pour ce qui est du transport des marchandises à travers le pays par l'entremise du réseau routier, par opposition au réseau ferroviaire, comment la situation a-t-elle changé au cours des 10 dernières années, plus ou moins?

**M. Michael Bourque:** Il y a eu plusieurs gros changements. Tout d'abord, je dirais qu'il y a 17 ans, le CN était une société d'État qui ne jouissait certainement pas du niveau actuel de productivité et d'efficacité.

La conséquence a été un certain nombre d'investissements. Si vous regardez leur réseau, à titre d'exemple, il s'étend jusqu'aux États-Unis, où ils ont acheté une voie ferrée qui dispose essentiellement d'un périphérique autour de Chicago; 23 p. 100 de toute la circulation ferroviaire aux États-Unis touchent Chicago. C'est un peu comme le dicton qui dit que tous les chemins mènent à Rome; près d'un quart de toutes les voies ferrées mènent à Chicago. Si vous regardez notre carte, vous pouvez voir que nos deux grandes compagnies passent par là.

Le CN a pu acheter une voie qui passe autour de Chicago, ce qui lui permet de transporter des marchandises vers cette région cruciale, mais aussi de ne pas être pris dans les embouteillages. Ce genre d'investissements ont été rendus possibles grâce à la déréglementation, grâce aux investissements du secteur privé qu'ils ont pu faire.

Pour ce qui est de notre incidence sur l'économie, je n'aime même pas utiliser le nombre de 12 milliards de dollars. Même si c'est de notoriété publique et qu'il s'agit d'un nombre important, il ne rend pas justice au rôle important que nous jouons dans l'économie, par rapport au transport de toutes les marchandises pour nos clients et à la multitude de clients que nous avons dans ce pays.

Si vous regardez la croissance au Canada, le secteur minier est le secteur qui connaît la plus forte croissance au Canada. La plupart des exploitations ne pourraient pas vendre leurs produits sans le chemin de fer, qu'il s'agisse de l'agriculture, de la potasse, de la foresterie, des produits chimiques des produits pétroliers maintenant. Les produits pétroliers et les produits chimiques représentent plus de 20 p. 100 du trafic ferroviaire. C'est une histoire incroyable. Il y a cinq ans, les gens n'auraient jamais imaginé que nous serions en train de transporter autant de produits par chemin de fer, alors que, traditionnellement, ils sont acheminés par pipeline. Mais nous avons fait preuve de souplesse. Des compagnies comme le CP ont fait un excellent travail pour identifier les débouchés, comme dans la région de Bakken, où on transporte de l'huile de schiste.

En vérité, l'histoire du transport ferroviaire de marchandises aujourd'hui est importante pour la croissance à venir de notre pays, pour nos produits manufacturés et nos ressources naturelles.

Si vous m'accordez un peu plus de temps, j'aimerais établir un lien avec autre chose...

• (0935)

**M. Mark Adler:** J'ai une autre question complémentaire.

Combien de temps me reste-t-il?

**Le président:** Une minute et demie.

**M. Mark Adler:** Allez-y.

**M. Michael Bourque:** La seule chose que j'ajouterais, c'est que, à l'avenir, il nous faudra encore davantage intégrer notre chaîne d'approvisionnement, des ports jusqu'au camionnage, en passant par les chemins de fer, la navigation, les voies maritimes, les terminaux, le transport intermodal — tout ce genre d'investissements. Nous ne devons pas perdre cela de vue, car à l'avenir, nous allons transporter beaucoup plus de marchandises et nous avons une chance unique, au Canada, de remporter de nouveaux marchés, dans ce domaine. Nous devons travailler ensemble, en tant que société, et en tant que chaîne d'approvisionnement pour atteindre cet objectif.

**M. Mark Adler:** C'est intéressant que vous disiez cela, car nous avons entendu certaines personnes récemment parler de ce qu'on appelle la maladie hollandaise. Certains politiciens d'en face...

**Une voix:** De quel politicien s'agit-il?

**M. Mark Adler:** Ils préféreraient fermer l'industrie des ressources naturelles, principalement les sables bitumineux. À votre avis, quelle en serait la conséquence pour votre industrie? Combien de gens perdraient leur emploi?

**M. Michael Bourque:** Monsieur le président, y a-t-il une catégorie de questions à laquelle je ne suis pas censé répondre?

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Mark Adler:** Admettons que l'industrie des minéraux venait à fermer ses portes, immédiatement.

**M. Michael Bourque:** Comme je l'ai mentionné, le transport du pétrole ou des produits chimiques est une part grandissante de nos activités. Bon nombre de ces produits proviennent des sables bitumineux, car nous transportons du bitume. Nous offrons désormais une solution, là où la capacité est insuffisante ou là où il manque certains maillons dans la chaîne d'approvisionnement. Cela représente 21 p. 100 de nos activités et cela prend de l'ampleur.

Je crois que cela répond à votre question.

**M. Mark Adler:** Effectivement, merci.

**Le président:** Très brièvement.

**M. Mike Roney:** Je ne ferai qu'ajouter une petite chose.

Nous avons rencontré d'assez grands succès dans le secteur intermodal. Je sais qu'au cours des cinq dernières années, le Canadien Pacifique et ses activités intermodales ont connu une croissance de 6 p. 100 par an et il y a donc eu un changement modal.

Je crois que cela changerait totalement si nous perdions une grosse part de notre circulation, car nous sommes à forte intensité en capital, et cela ferait augmenter le coût par unité de tout ce que nous faisons, ce qui nous empêcherait probablement d'être concurrentiels dans le secteur intermodal.

**Le président:** Merci.

Monsieur Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Merci, monsieur le président.

Comme le temps fuit, je vais partager mon temps de parole avec mes collègues.

Je veux tout de suite rassurer nos invités. Si l'exploitation de nos ressources naturelles, au Canada, fait en sorte que nous faisons davantage de deuxième transformation, ça implique qu'ils vont avoir encore plus de clients. Ils peuvent dormir en paix.

Dans votre introduction, vous avez parlé de la renaissance du transport ferroviaire. À tort peut-être, j'avais imaginé que ce serait aussi une source de développement. Quand on regarde la carte ferroviaire incluse dans votre présentation, on peut saisir assez clairement en quoi va consister le développement au Sud du pays. Par contre, j'aurais souhaité voir des tracés en pointillés indiquant des routes menant vers le Nord, particulièrement au Québec. Dans le cadre du développement du Plan Nord, qu'on nous annonce, nous allons avoir besoin de vos services.

Est-ce que l'entreprise privée va être chargée de construire ses propres voies ferrées pour se rattacher à votre réseau ou est-ce qu'il y a des plans de développement pour le Nord canadien?

**M. Michael Bourque:** Merci beaucoup. Je suis content que vous ayez mentionné le Plan Nord. Le Canadien National a déjà annoncé qu'il était prêt à construire une voie ferroviaire en vue de soutenir les mines dans le Nord. Il s'agit en effet d'un investissement du secteur privé assorti d'une aide financière du gouvernement du Québec.

[Traduction]

J'aimerais également aborder votre question de valeur ajoutée, car je viens de l'industrie chimique et l'industrie chimique croit fermement que nous devons ajouter une valeur à nos ressources naturelles. Je crois que si vous regardez la réussite du Canada, nous avons toujours eu une combinaison d'extraction des ressources, de développement et de fabrication, au sein de la chaîne d'approvisionnement, à tel point que nous pouvons investir dans une infrastructure d'approvisionnement intégrée et avancée — cela va nous aider à transporter les marchandises, qu'il s'agisse de lentilles en boîte de conserve pour approvisionner un marché précis de l'autre côté de la planète ou qu'il s'agisse de très grands conteneurs dans leur forme la plus brute.

En fait, il y a de nombreuses histoires — au début, je l'ai mentionné — de nos 40 et quelque membres exploitants de chemin de fer secondaire et chacun d'entre eux représente... Si vous regardez ce réseau, vous voyez une représentation prédominante de mes collègues du CN et du CP, mais en fait il y a de nombreux exploitants de chemin de fer secondaire qui rejoignent les clients dans le Nord, dans les Prairies, à travers tout le pays, et qui offrent un service précieux à leurs clients, que ce soit pour des produits manufacturés ou d'autres ressources.

• (0940)

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci.

[Traduction]

**M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD):** Je veux simplement revenir à la discussion sur l'électrification. Je me demande si une des compagnies a réalisé une analyse des coûts-bénéfices sur une importante période prospective, par exemple 30 ans et plus, pour voir les coûts du carburant et les carburants de remplacement, et de faire une comparaison entre eux. Au départ, l'obstacle résidait dans les coûts d'immobilisation pour l'électrification, mais si vous regardez les coûts du carburant pour l'avenir — je sais que c'est difficile à prévoir — y a-t-il eu un genre d'analyse des coûts-bénéfices ou une étude réalisée là-dessus?

**M. Dwight Tays:** Je vais parler pour le CN. Je ne pense pas qu'il y ait eu une analyse précise des coûts-bénéfices qui portait sur une aussi longue période et qui se soit concentrée sur l'électrification par opposition à l'utilisation continue du carburant diesel comme carburant de remplacement. Comme nous l'avons mentionné plus tôt, nous nous concentrons sur les technologies de carburant de remplacement et encore plus sur la conservation du carburant car nous sommes conscients du coût du carburant. Nous n'avons pas réalisé — à ma connaissance — d'études à long terme sur l'électrification d'un large tronçon de notre réseau.

**M. Mike Roney:** Au Canadien Pacifique, je dirais qu'il y a environ 10 ans, nous avons fait ce genre d'études prospectives. À l'époque, nous avions prévu que les coûts de l'électricité seraient inférieurs à la tendance qui se dégageait pour les carburants fossiles, de manière à ce qu'il y ait un avantage, mais cela visait à suivre cette tendance. Le véritable problème était que nos actionnaires devraient attendre beaucoup trop de temps avant d'avoir un retour sur leur investissement. Comme vous avez probablement dû l'entendre dans les nouvelles, nos actionnaires sont très anxieux et nous avons perdu notre président récemment, car nous ne produisons pas des résultats suffisamment rapidement. Dans ce genre d'environnement, il est difficile de faire ce genre de gros investissements de capitaux pour en retirer des bénéfices dans 30 ans, par exemple.

**Le président:** Merci.

Monsieur Richards.

**M. Blake Richards (Wild Rose, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci à tous d'être ici aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à M. Roney du CP.

Souvent, on critique beaucoup les chemins de fer. C'est simplement parce que, bien sûr, vous représentez une telle part énorme du transport dans notre pays et que vous desservez un grand nombre d'industries. Donc, pour me servir d'un exemple dans ma circonscription, lorsque les voitures écologiques ne sont pas à l'heure, c'est le train que l'on critique. Étant donné que votre rôle est si essentiel pour l'économie vu le volume de transport que vous représentez, vous êtes critiqués de temps en temps. Parfois, c'est mérité.

Mais aujourd'hui, j'aimerais me concentrer sur notre sujet, à savoir les technologies des transports et je voudrais rendre hommage à ceux qui le méritent. Certainement, les chemins de fer font beaucoup d'important travail et ils font beaucoup de choses formidables. Une de ces choses est notamment très importante dans ma circonscription.

J'ai remarqué la diapositive avec le paysage montagneux et je crois que c'était un de vos trains qui traversait ma belle circonscription dans le Parc national de Banff. Parfois, les gens — aussi bien les résidents que les touristes — ont peur qu'il y ait des collisions avec les animaux sauvages et en particulier avec les ours. Je sais que le CP a fait beaucoup d'excellent travail pour essayer d'atténuer ces collisions. Je sais, par exemple, qu'il y a les véhicules aspirateurs et qu'il y a également le partenariat avec Parcs Canada pour lequel, je crois, des millions de dollars ont été dépensés pour examiner les technologies pouvant être utilisées pour réduire ce genre de collisions. Je voulais simplement vous donner l'occasion de mettre en relief et de partager certains des détails là-dessus, car je crois que ce serait utile pour le comité de savoir quelles technologies sont proposées.

●(0945)

**M. Mike Roney:** Merci pour cette question. Nous serions très heureux de vous en parler et oui, nous le comprenons. Nous ne pouvons pas continuer à faire cela. C'est pour cela que nous investissons cet argent maintenant; nous avons commencé il y a un an. Bien entendu, il a d'abord fallu faire des études, comme on le fait dans tout bon projet. Donc nous avons commencé par suivre les ours qui avaient un transpondeur sur leurs colliers. Nous avons mis sur pied une procédure selon laquelle tout employé ferroviaire qui voyait un ours devait signaler son emplacement, car la première chose était de déterminer pourquoi les ours étaient sur nos voies et la seconde, de localiser l'endroit où ils entraient sur les voies.

Alors oui, comme vous l'avez dit, nous avons un véhicule aspirateur qui fonctionne continuellement pour nettoyer tout déversement de grains, mais plus récemment nous nous sommes aperçu, d'après ces études, que les ours trouvent que la voie ferrée est un bon moyen d'aller du point A ou point B. Il s'agit de la façon la plus simple et ils s'en servent comme itinéraire et nous devons mettre fin à cela.

Nous avons maintenant établi une carte de tous les emplacements où les ours ont tendance à pénétrer dans l'emprise ferroviaire. D'abord nous nous assurons qu'il y ait une clôture mais aussi, lorsqu'ils sont capables d'arriver jusqu'à la voie ferrée, nous y installons désormais des tapis cloutés autour des voies, tapis sur lesquels il n'est pas confortable de marcher pour avoir accès à la voie ferrée à cet endroit. Nous avons également fait des essais avec un dispositif placé sur les locomotives qui les avertit, à l'avance, de l'approche du train. Nous avons dû faire beaucoup de recherche là-dessus, car il faut que les ours pensent qu'il s'agit d'une chose effrayante. S'il s'agit seulement d'une menace, ils se contentent de se dresser sur leurs pattes arrière, mais s'ils pensent que c'est quelque chose d'effrayant qui leur arrive dessus, il se peut qu'ils se tiennent à l'écart de la voie ferrée.

Nous envisageons également d'envoyer des avions-robots avant les trains ou éventuellement d'équiper les inspecteurs de voies ferrées d'un dispositif produisant un signal qui fait peur aux ours.

Il y a donc beaucoup de choses qui se préparent. Comme je l'ai dit, cela fait un an que nous nous penchons très sérieusement sur ce problème pour le résoudre.

**Le président:** Merci.

Mme Morin et ensuite nous passerons à M. Watson pour terminer la série de questions.

[Français]

**Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD):** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais revenir à la question des passages à niveau. Dans ma circonscription, il y a beaucoup de trains, du CN et du CP, ce qui est très important pour l'emploi et le transport. Nous en sommes bien contents.

Un train de banlieue passe par Montréal-Ouest. Il y a un passage à niveau assez compliqué, et il y a une école tout près. C'est pourquoi presque tous les matins et toutes les fins de journée, la police municipale vient sur place pour s'assurer qu'il n'y a pas de problème.

Aux passages à niveau situés au centre-ville, là où il y a beaucoup de véhicules, la circulation est bloquée pendant de longues minutes. À quel moment pourriez-vous envisager de construire un tunnel, ce qui serait plus sécuritaire? On sait qu'il y a des coûts rattachés à cela, mais quand pourrait-on commencer à envisager ce projet?

[Traduction]

**M. Dwight Tays:** Merci pour la question. J'aimerais vous parler un peu de la sécurité aux passages à niveau.

Mon rôle précédent au CN était celui d'ingénieur principal en signalisation. Je connais donc très bien les passages à niveau qui sont justement un des domaines où nous avons vraiment la possibilité d'améliorer la sécurité; et j'apprécie donc l'occasion qui m'est donnée d'en parler.

Votre question était de savoir quand nous allions construire un saut-de-mouton, soit un tunnel ou un pont. Cela entraîne certainement des considérations économiques, surtout lorsque vous essayez de construire une infrastructure dans un environnement urbain; les coûts deviennent très rapidement prohibitifs.

Pour ce qui est des passages à niveau, il existe un certain nombre de solutions de rechange. L'élimination d'un passage à niveau est toujours la façon la plus sécuritaire de prévenir les accidents aux passages à niveau. Le Conseil consultatif en recherche ferroviaire a fait beaucoup de travail et il a commandité un grand nombre d'études sur la protection des passages à niveau et sur le renforcement de la sécurité à ces passages, pour voir s'il existe une technologie de passage moins coûteuse, pas pour les zones urbaines, mais pour les zones rurales. Le comportement des conducteurs est certainement un des facteurs clés, tout comme le comportement des piétons. Il y a aussi la visibilité des dispositifs — est-ce qu'il est facile de voir les dispositifs des passages à niveau?

En outre, sur les mêmes voies ferrées du CN, nous avons installé des panneaux d'avertissement de l'approche d'un deuxième train pour voir si ce serait efficace pour prévenir les gens de l'approche d'un deuxième train. Nous avons eu des incidents, où le premier train passe et les gens se disent qu'ils peuvent y aller. Il s'agit de zones à voies multiples, il pourrait y avoir un train qui approche, sur la seconde voie.

Je pense donc qu'il y a plusieurs choses que nous pouvons faire pour améliorer la sécurité aux passages à niveau avant de passer à l'étape décisive de gros investissements pour éliminer les passages à niveau, même si en tant qu'employé des chemins de fer, je crois que le passage à niveau le plus sécuritaire est celui qui n'est pas là.

● (0950)

**M. Michael Bourque:** J'aimerais seulement ajouter un petit élément à cela, monsieur le président.

Pendant l'adoption de la Loi sur la sécurité ferroviaire, nous avons demandé d'apporter une petite modification à la loi pour que chaque municipalité soit forcée de fournir un préavis aux compagnies ferroviaires en cas de construction dans un périmètre inférieur à 300 mètres de la voie ferrée. Nous avons demandé cela, car nous avons un certain nombre d'études de cas partout au pays où il y a de la construction. Par exemple, celui que vous avez donné où il y a une école près de la voie ferrée et un développement de l'autre côté de la voie ferrée — un établissement de restauration rapide ou un autre endroit qui attire les enfants — et nous voyons beaucoup de cas d'intrusion là-bas, avec des trous qui sont coupés dans la clôture, entre autres choses.

Même s'il n'y a pas de passage à niveau, il s'agit d'un cas simple d'aménagement urbain, où, si nous étions prévenus, nous pourrions travailler avec les municipalités pour prévenir ces accidents. Mais au lieu de cela, nous devons travailler avec les provinces et les municipalités, sur une base individuelle, ce qui coûte énormément d'argent aux compagnies ferroviaires. C'est comme si c'était le contraire de l'élimination des formalités administratives: cela alourdit

le fardeau administratif pour nous qui devons négocier des ententes avec des municipalités et des provinces précises pour instaurer ce genre de préavis.

**Le président:** Merci.

Monsieur Watson, un dernier commentaire et une dernière question.

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins d'être venus comparaître.

Monsieur Roney, vous êtes probablement au courant d'une tragique collision meurtrière qui a eu lieu à un passage à niveau à Lakeshore, en Ontario, dans ma circonscription, très récemment. Deux jeunes filles sont mortes, trois ont été blessées, deux grièvement. Je sais que le CP collabore avec la Police provinciale de l'Ontario et le BST dans le cadre de cette enquête. Nos pensées et nos prières vont bien évidemment cette famille.

Permettez-moi de revenir sur la voie de l'étude dont il est question, qui porte sur les technologies innovatrices, il y a de bonnes nouvelles qui nous viennent du comté d'Essex. Né à Colchester au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, Elijah McCoy a inventé le lubrificateur automatique en graphite pour les moteurs à vapeur, dans un atelier mécanique, chez lui, sans l'aide d'un programme gouvernemental. Cette technologie a littéralement transformé l'économie, car elle a permis aux trains d'arriver et de partir à l'heure. D'où l'expression anglaise de « real McCoy », car il y a eu bien des imitateurs du lubrificateur en graphite, mais il n'y en avait qu'un authentique — celui de McCoy.

Je vous raconte cette histoire car elle ne porte pas seulement sur une innovation ferroviaire, mais elle parle également d'une époque différente. Il s'agissait d'un atelier à domicile; il n'existait aucun programme gouvernemental. Il s'agit d'un inventeur qui a eu l'idée qui a transformé toute une industrie.

Passons au scénario d'aujourd'hui et je voudrais demander combien le CN et le CP investissent en privé dans la recherche et le développement. Se servent-ils de programmes gouvernementaux et si oui, lesquels? Si ce n'est pas le cas, pourquoi? Commençons par cela et, ensuite, j'aurais peut-être d'autres questions à poser, car je risque de ne pas avoir beaucoup de temps.

De combien de brevets technologiques disposez-vous? Vous pourrez donner cette réponse au comité plus tard, si vous n'avez pas la réponse maintenant.

Comment décririez-vous les activités de recherche et développement dans le secteur ferroviaire? S'agit-il d'une évolution ou d'une transformation?

Quels sont les moteurs de votre innovation, en termes de pourcentage? Est-ce que c'est le statu quo ou bien l'environnement réglementaire?

Je poserai ces questions pour le compte rendu, mais pourriez-vous d'abord nous parler de vos investissements dans la recherche et le développement et des programmes du gouvernement.

**Le président:** Vous avez environ 30 secondes. Nous vous demandons de nous faire parvenir le reste par écrit, s'il vous plaît.

**M. Mike Roney:** Je peux en parler. Vraiment, notre plus grand investissement en R-D se fait en appuyant la R-D de nos fournisseurs, en achetant leurs nouveaux produits. Par exemple, si on dépense 3 millions de dollars pour une locomotive qui utilise moins de carburant, demande moins d'entretien et est plus puissante, on fait alors notre plus grand investissement en R-D, parce qu'on appuie de cette façon le travail de nos fournisseurs. Je pense que c'est le point le plus important.

Au sujet de la R-D interne, je peux seulement parler au nom du Canadien Pacifique. Nous contribuons à un programme de recherche en collaboration avec l'Association of American Railroads, et notre participation s'élève à environ 1 million de dollars par année. Nous dépensons probablement entre 5 et 10 millions de dollars pour d'autres projets de recherche. Par exemple, M. Richards a parlé du million de dollars par année pour le programme de recherche sur les ours. Nous appuyons le Laboratoire canadien de recherche sur les chemins de fer de l'Université de l'Alberta. C'est environ le même montant.

Notre contribution est moins élevée dans le cadre de notre collaboration avec le gouvernement, et elle a lieu lorsque nous avons des objectifs communs à ceux de Transports Canada. Cette collaboration se fait par le Conseil consultatif en recherche ferroviaire, un programme d'environ 3 millions de dollars auquel nous contribuons à hauteur de probablement 500 000 \$. Nous appuyons leur Programme de recherche sur les risques géologiques en transport ferroviaire en collaboration avec le gouvernement. Notre contribution est plus petite dans le cadre de ces collaborations, et nous aimerions qu'elle augmente. Je vais citer l'exemple de l'Australie. Il y a également un programme de collaboration pour la recherche dans ce pays, qui comprend les fournisseurs, le gouvernement et les représentants de l'industrie, et ils dépenseront 100 millions de dollars sur sept ans, c'est un engagement de sept ans, alors que nous ne payons ensemble qu'environ 14 p. 100 de ce montant.

Nous avons un bon cadre en place. Il serait possible d'en faire plus grâce au Conseil consultatif en recherche ferroviaire.

L'une des choses...

• (0955)

**Le président:** Je vais vous arrêter ici.

Merci d'être venu aujourd'hui. Je pense que nous comprenons mieux notre étude sur la technologie.

Nous allons faire une pause de deux minutes. Nous allons inviter les prochains témoins à la table et ensuite nous reprendrons.

• (0955)

\_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1000)

**Le président:** Nous sommes de retour pour la deuxième partie de la séance d'aujourd'hui.

Se joignent à nous, de National Steel Car Limited, M. Greg Aziz, président-directeur général, Michael Nicholson, premier vice-président de la promotion, des ventes et de la qualité; et Peter Scott, vice-président régional de la promotion et des ventes.

Je sais qu'on vous a expliqué comment se déroulent les exposés. Nous allons ensuite passer aux questions.

Je suis désolé du retard. Nous avons débuté quelques minutes en retard, et je sais que les membres du comité voulaient poser certaines questions à l'autre groupe.

Je vais vous demander de débiter.

**M. Gregory Aziz (président-directeur général, National Steel Car Limited):** Merci.

Bonjour monsieur le président et membres du comité. Je m'appelle Greg Aziz, je suis président-directeur général de National Steel Car.

Je vais faire mon exposé aussi rapidement que possible.

National Steel Car est le dernier fabricant de wagons qui reste au Canada, et j'ai ici une photo de notre usine située à Hamilton en Ontario. Nous sommes aussi l'un des plus grands fabricants en

Amérique du Nord. L'usine que vous voyez est de plus de 2 millions de pieds carrés étendus sur 75 acres.

National Steel Car a été fondé en 1912 à Hamilton. Nous célébrons notre centième anniversaire cette année. Nous employons 2 000 personnes. Nous avons embauché plus de 1 200 personnes au cours des 18 derniers mois. Nous sommes le plus grand fabricant de wagons sur un seul site de l'Occident. Nous sommes le seul fabricant de wagons canadiens. Nous avons cinq lignes de production dans cette usine. Nous avons investi plus de 350 millions de dollars au cours des 15 dernières années dans l'automatisation de l'usine et les technologies avancées de fabrication.

Nous sommes ici pour parler du renouvellement du parc canadien des wagons céréaliers. L'inefficacité du parc actuel de wagons céréaliers compte parmi les plus importantes entraves au succès des producteurs de céréales qui s'emploient à vendre leurs céréales sur le marché mondial concurrentiel. Nous croyons que la façon la plus efficace d'améliorer la compétitivité des producteurs de céréales du Canada sur les marchés mondiaux consiste à remplacer le parc actuel de wagons céréaliers, qui est désuet. Il a dépassé sa vie utile. Il est inefficace à plusieurs égards. La conception est démodée. La plupart de ces wagons ont été construits au début des années 1970. À l'époque, le poids brut sur rail permis sur les chemins de fer nord-américains était de 263 000 livres. Cette limite est passée en 1995 à 286 000 livres. Le poids brut sur rail représente la somme du poids du wagon à vide et sa charge utile. On peut transporter environ 20 000 livres de céréales supplémentaires grâce à l'équipement moderne.

Donc la conception est démodée. La capacité de transport est beaucoup plus faible que ce qui est disponible actuellement sur le marché. Il y a des inefficacités des dispositifs de chargement et de déchargement dans le vieux parc comparativement aux wagons disponibles aujourd'hui. La configuration dimensionnelle est dépassée. Et il y a un coût élevé des réparations et de l'entretien attribuables aux pièces de rechange obsolètes.

Je n'ai pas pu m'empêcher de remarquer que votre témoin précédent qui était ici au nom du CP... La raison pour laquelle des ours sont tués, c'est que les céréales fuient de ces vieux wagons. Voilà qui montre à quel point ils sont inefficaces.

National Steel Car propose le nouveau wagon que vous voyez à l'écran, et qui est beaucoup plus efficace.

L'un de mes collègues vous expliquera les avantages du nouvel équipement que nous proposons, qui a été conçu et breveté par National Steel Car.

• (1005)

**M. Michael Hugh Nicholson (premier vice-président, Marketing, ventes et qualité, National Steel Car Limited):** Certains des avantages principaux pour les producteurs de céréales sont les gains en efficacité, une augmentation de 23 p. 100 de la capacité. Cela augmente l'efficacité et le rendement pour toute la chaîne d'approvisionnement. Cela représente également une empreinte de carbone plus basse pour tout le secteur.

Comme M. Aziz l'a mentionné, le poids brut sur rail représente la charge maximale qui peut être déplacée sur le chemin de fer, et comprend le poids du wagon à vide et le poids de la charge utile. Notre parc de la prochaine génération fournit une augmentation de 9 p. 100 du poids brut sur rail. Les wagons sont jusqu'à 4 000 livres plus légers que ceux du parc actuel. Cela représente une capacité de transport ou de limite de charge du wagon qui permet de transporter 27 000 livres de céréales de plus. La capacité volumique a augmenté de 15,5 p. 100. On peut ajouter neuf wagons supplémentaires à chaque train.

Il s'agit d'améliorations importantes.

**M. Gregory Aziz:** La raison est que ce wagon est plus court que les anciens wagons. Grâce à sa conception moderne, nous pouvons construire un wagon qui est plus court et plus léger que les anciens. Cependant, comme vous le verrez en regardant les chiffres, il peut transporter beaucoup plus et est de plus petite dimension, ce qui permet d'ajouter neuf wagons à un train normal.

Vous savez, on parle de la réduction de l'empreinte de carbone. C'est comme si on obtenait ces neuf wagons gratuitement une fois que le train est parti.

**M. Michael Hugh Nicholson:** Pour chaque train de 8 000 pieds, on obtient une augmentation de capacité de 20 p. 100. Il s'agit de gain en efficacité pour le chargement, ce sont de bonnes nouvelles pour tous les intervenants. Comme Greg l'a mentionné, on ajoute neuf wagons supplémentaires à chaque train de 8 000 pieds.

Il y a trois registres sur les wagons de la nouvelle génération, ce qui permet une réduction de 25 p. 100 de la manutention. En moyenne, les wagons du parc actuel ont plus de 35 ans. Les nouveaux wagons seront conçus pour une durée de vie de 50 ans, alors que leurs prédécesseurs avaient une durée de vie de 40 ans. Encore une fois, il s'agit d'une augmentation de 25 p. 100 de la vie utile prévue d'un parc moderne et efficace.

Alors que les chemins de fer continuent à augmenter la longueur des trains, ces améliorations ne feront que croître. On parle de plus de 16 000 tonnes additionnelles de céréales par train. Il y aura plus de 145 000 pieds cubes de céréales supplémentaires, ce qui représente, encore une fois, une augmentation de 23 p. 100. Voilà des avantages importants.

Notre résumé de l'évaluation économique, en présumant un programme de remplacement sur trois ans, démontre que cela représente 2 600 emplois directs. Selon des estimations prudentes, cela représente plus de 10 000 emplois indirects.

Le tonnage d'acier serait de 285 000 tonnes. Le contenu canadien serait de 75 p. 100.

La chaîne d'approvisionnement pour ce projet s'étend partout au Canada. Je ne vais pas en lire les détails, mais voici les fournisseurs qui peuvent fournir des composantes pour l'assemblage des wagons.

● (1010)

**M. Gregory Aziz:** En résumé, remplacer le parc actuel démodé et inefficace de wagons céréaliers accroîtra l'efficacité des livraisons de céréales, améliorera le rendement de toute la chaîne d'approvisionnement, et réduira l'empreinte du carbone du secteur, parce que nous livrerons beaucoup plus de céréales avec beaucoup moins d'équipement et beaucoup moins de trains. Il y aura la création de plus de 15 millions d'heures d'emplois directs au Canada et l'innovation qui en découlera rehaussera la compétitivité de tous les intervenants. Le rendement de la chaîne d'approvisionnement augmentera afin d'être concurrentielle sur le marché mondial de 2020, et le Canada aura le parc de wagons céréaliers le plus moderne au monde.

Nous allons maintenant répondre aux questions.

**Le président:** Merci.

Allez-y, madame Chow.

**Mme Olivia Chow:** Quels sont les obstacles auxquels vous vous heurtez lorsque vous essayez de mettre à niveau vos technologies ou de vendre vos nouveaux wagons sur le marché?

**M. Gregory Aziz:** Nous ne nous heurtons à aucun obstacle aux États-Unis. En fait, nous avons fabriqué ces wagons pour plusieurs compagnies ferroviaires américaines. Nous aimerions les voir dans le parc canadien, qui comprend environ, je crois, 11 000 wagons présentement.

**Une voix:** Il y en avait 16 000 auparavant.

**M. Gregory Aziz:** Le parc initial comprenait 20 000 wagons construits dans les années 1970. À cause de l'attrition, il en reste environ 11 000. Nous aimerions que tout ce parc soit remplacé.

**Mme Olivia Chow:** Pourquoi n'est-il pas remplacé? Il semble que vous vendiez beaucoup plus sur les marchés étrangers que sur le marché canadien. Ai-je raison, ou est-ce moitié-moitié?

**M. Gregory Aziz:** Non, votre première supposition était la bonne. Nous vendons plus de wagons aux États-Unis qu'au Canada. Mais pour être juste, il faut dire que c'est un marché beaucoup plus grand. Il y a plus de chemins de fer aux États-Unis qu'au Canada. Mais nous vendons pas mal d'équipement au Canada. Nous sommes en train de fabriquer des wagons couverts pour le Canadien National, par exemple.

**Mme Olivia Chow:** Combien d'unités produisez-vous présentement par année, pour le Canada?

**M. Gregory Aziz:** Cela dépend.

**Mme Olivia Chow:** Quelle est la moyenne pour les cinq dernières années?

**M. Gregory Aziz:** Pour le Canada?

**Mme Olivia Chow:** Oui, quelles sont vos projections pour les 10 prochaines années?

**M. Gregory Aziz:** C'est une question très difficile.

**Mme Olivia Chow:** Qu'en est-il du passé?

**M. Gregory Aziz:** Par le passé, nous avons produit littéralement des dizaines de milliers de wagons pour le CN, le CP et BC Rail, lorsque c'était un chemin de fer distinct.

**Mme Olivia Chow:** Qu'en est-il des cinq dernières années environ?

**M. Gregory Aziz:** Les cinq dernières années n'ont pas été aussi bonnes pour l'industrie de fabrication de wagons à cause de la récession mondiale que nous venons de traverser, et dans laquelle nous allons peut-être retomber. Pendant une bonne année...

**Mme Olivia Chow:** Qu'en est-il des cinq dernières années? Vous n'avez pas pu en fabriquer de nouveaux?

**M. Gregory Aziz:** Nous avons fabriqué de l'équipement pour les États-Unis et le Canada au cours des cinq dernières années.

**Mme Olivia Chow:** Qu'en est-il du Canada?

**M. Gregory Aziz:** Comme je l'ai mentionné, nous fabriquons de l'équipement pour le CN actuellement. Nous avons fabriqué un bon volume d'équipement pour la reprise de l'exploitation du minerai de fer au Québec et au Labrador. La plupart des wagons qui transportent le minerai de fer vers Sept-Îles sont construits par National Steel Car, et il y en a des milliers. Nous avons construit beaucoup de wagons pour l'industrie de la potasse, PotashCorp de la Saskatchewan, Canpotex, et les autres entreprises semblables.

**Mme Olivia Chow:** Combien d'unités, approximativement, avez-vous construites par année, au cours des cinq dernières années environ? J'essaie seulement de savoir quelle a été la situation pour avoir une idée de l'avenir.

**M. Gregory Aziz:** Nous pouvons construire plus de 12 000 unités par année, dans une bonne année, lorsque l'économie est solide. Nous en construirons entre 7000 et 8000 cette année.

•(1015)

**M. Michael Hugh Nicholson:** Je dirais que la moyenne au cours des 10 dernières années a été probablement de 6 000. Le marché est très cyclique.

**Mme Olivia Chow:** Pour le marché intérieur, pour le Canada, exact?

**M. Michael Hugh Nicholson:** Pour l'Amérique du Nord. La portion canadienne représente environ de 20 à 25 p. 100.

**Mme Olivia Chow:** Selon cette moyenne, cela prendrait beaucoup de temps. Je vois la vision des choses que vous nous avez présentée; cela prendrait beaucoup de temps pour faire ce renouvellement.

**M. Michael Hugh Nicholson:** En ce qui concerne notre capacité de fabrication, je répète que nous avons la capacité de construire en moyenne 12 000 wagons par année. Notre usine produit actuellement un peu moins de 50 wagons par jour, avec un horaire de cinq jours. Nous croyons qu'il est très réaliste pour nous de songer à un programme de remplacement sur trois ans qui correspondrait à entre 5 000 et 6 000 wagons par année voués seulement au renouvellement des wagons céréaliers.

**Mme Olivia Chow:** Bien. Cependant, ce dont vous avez besoin pour ce renouvellement, c'est qu'une entreprise passe la commande pour acheter ces wagons, n'est-ce pas? Voilà l'obstacle actuellement.

**M. Gregory Aziz:** Parce que le gouvernement a investi dans le parc de wagons actuel, qui est maintenant désuet, il a fourni cet équipement aux chemins de fer et aux agriculteurs canadiens... Nous proposons que le gouvernement poursuive sa participation afin qu'il y ait un renouvellement rapide qui fasse passer la chaîne de transport canadienne à un parc très moderne dans une courte période de temps, un avantage dont profiteraient tous les agriculteurs canadiens et qui augmenterait la capacité du Canada à exporter son blé partout dans le monde.

**Mme Olivia Chow:** Présentement, il s'agit d'environ 1 000 wagons par année pour le Canada, et vous cherchez une certaine forme d'appui pour renouveler le parc. Alors, on passerait de 1 000 wagons par année à combien afin de faire ce renouvellement?

**M. Gregory Aziz:** La façon dont c'est prévu, je pense qu'il s'agirait de 3 000 wagons par année; nous construirions 3 000 wagons par année et en gros, nous les louerions au gouvernement canadien.

**Mme Olivia Chow:** Alors, on passerait de 1 000 à 3 000 par année, et ainsi le parc serait renouvelé?

**M. Gregory Aziz:** C'est exact.

**Mme Olivia Chow:** Bien. Je voulais que ça soit clair, car je n'étais pas certaine.

**M. Gregory Aziz:** Nous proposons de renouveler le parc aussi rapidement que possible afin que tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement des céréales, de la ferme au port, profitent de ces avantages.

**Mme Olivia Chow:** Combien cela coûterait-il?

**M. Gregory Aziz:** Ils seraient loués, mais la valeur de l'équipement est d'environ 1,5 milliard de dollars.

**Mme Olivia Chow:** Pour tous les wagons.

**M. Gregory Aziz:** Oui, 16 000 wagons.

**Mme Olivia Chow:** Merci.

**Le président:** Merci.

Monsieur Coderre.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** Merci, monsieur le président.

Bonjour, messieurs.

[Traduction]

Quelle est la situation avec Transports Canada présentement? Vous proposez ce renouvellement. Y a-t-il des discussions en cours sur les wagons céréaliers?

**M. Gregory Aziz:** Nous avons présenté cet exposé au Comité des transports... je suis désolé, au Comité de l'agriculture.

**L'hon. Denis Coderre:** Je l'ai confirmé.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Michael Hugh Nicholson:** Nous avons présenté un exposé au Comité de l'agriculture dans le cadre de son étude sur Cultivons l'avenir 2, et j'aimerais lire pour le compte rendu la recommandation du comité:

Le comité recommande que le gouvernement examine l'état actuel du parc canadien de wagons ferroviaires pour le transport des céréales, et débute la planification du renouvellement de ce parc avec un wagon plus moderne qui augmentera l'efficacité et la productivité du parc de wagons ferroviaires du gouvernement tout en diminuant son empreinte environnementale.

**L'hon. Denis Coderre:** Bien, mais en ce qui concerne le gouvernement, avez-vous parlé au ministre? Avez-vous parlé aux fonctionnaires?

**M. Gregory Aziz:** Nous avons parlé à divers ministres, à des adjointes administratives et d'autres personnes, et à certains ministres de second rang de divers ministères.

**L'hon. Denis Coderre:** Quelle a été leur réaction?

**M. Gregory Aziz:** Pour être franc, il n'y a pas vraiment personne qui veut s'occuper de cela. Il n'y a pas de champion, si c'est là votre question.

**L'hon. Denis Coderre:** Bien.

L'une des choses qui m'a frappée lorsque vous avez parlé des ours, c'est que si les wagons sont désuets et qu'il y a un problème de sécurité, je pense qu'il faut examiner la situation.

Vous proposez une solution toute canadienne. J'imagine que si l'on met de l'avant le renouvellement, il y aura un appel d'offres ouvert.

J'ai deux questions. Quelle est la situation en matière de sécurité? Et deuxièmement, s'il y a un appel d'offres parce que le gouvernement est d'accord avec le renouvellement, vous ne serez pas les seuls qui pourront présenter leur soumission. Qu'en est-il de la concurrence?

•(1020)

**M. Gregory Aziz:** La concurrence est constituée uniquement d'entreprises américaines.

**L'hon. Denis Coderre:** Et qu'en est-il de la sécurité de ces wagons désuets? Y a-t-il des problèmes actuellement?

**M. Gregory Aziz:** En matière de sécurité?

**L'hon. Denis Coderre:** Vous avez parlé des ours, alors j' imagine...

**M. Gregory Aziz:** Vous parlez de la sécurité des ours.

**L'hon. Denis Coderre:** Je parle de la sécurité en général, pas de la sécurité des ours. Si une situation provoque un déraillement, cela peut poser problème.

J'essaie simplement de comprendre. Je n'ai rien contre le renouvellement si c'est bon pour la viabilité, et on peut alors parler du rôle du gouvernement et de tous les acteurs, mais je pense que nous avons d'abord besoin d'un portrait de la situation actuelle.

Si les wagons sont désuets et qu'il y a des fuites, cela peut avoir des conséquences sur la sécurité. J'aimerais le savoir. S'il n'y a pas de problème en matière de sécurité, alors il n'y a pas de problème.

J'aime les ours, mais là n'est pas ma question.

**M. Peter Leigh Scott (vice-président régional, Marketing et ventes, National Steel Car Limited):** Le bilan de sécurité se trouverait...

**L'hon. Denis Coderre:** En passant, je suis un partisan des Steelers.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Peter Leigh Scott:** Les chemins de fer ont le bilan de sécurité de leurs wagons; nous n'avons pas de statistiques sur la sécurité des wagons. Nous disons simplement que les wagons ont 40 ans. Il est facile d'imaginer l'état de réparation des wagons, qui ne sont pas aussi efficaces que les nouveaux, même en ce qui concerne les registres qui maintiennent les céréales à l'intérieur. Voilà le lien avec les ours.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** Parlons des normes. Quand on compare ce qui était fait à ce qui se fait présentement, on voit que c'est beaucoup plus efficace.

Comment cela fonctionne-t-il? Je suis un néophyte à cet égard. Devez-vous respecter des normes? Cela aura-t-il un impact sur la locomotion? En fait, s'il y a plus de wagons, s'il y a plus d'efficacité, y aura-t-il un impact sur la quantité de carburant? Avez-vous fait des études à cet égard?

[Traduction]

**M. Gregory Aziz:** Sur la base des renseignements que nous avons présentés aujourd'hui, nous pouvons transporter beaucoup de céréales avec beaucoup moins de wagons. Lorsque vous comparez ce que nous proposons au parc actuel, vous voyez qu'on peut déplacer plus de céréales avec moins de wagons et de trains. Ce que nous proposons devrait essentiellement se traduire en des coûts de transport moins élevés, ce qui devrait avoir des retombées pour l'agriculteur qui recevra plus d'argent pour ses céréales parce que les coûts de transport sont plus faibles.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** Si je comprends bien, vous demandez au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de recommander, comme c'est le cas pour l'agriculture, qu'il puisse y avoir un renouvellement du parc complet des wagons à grains. Est-ce exact?

[Traduction]

**M. Gregory Aziz:** C'est exact.

**M. Peter Leigh Scott:** Je vais développer un peu au sujet de ce qu'a dit M. Aziz: ce n'est pas seulement pour les agriculteurs et les chemins de fer. La capacité des wagons profite à tout le monde tout au long de la chaîne logistique.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** J'ai, moi aussi, été de ce côté de la table. Je comprends ce qui se passe quand les ministres ou les ministres de second rang vous rencontrent.

Dans le fond, vous êtes ici pour faire une demande d'affaires. Vous demandez à des politiciens de se commettre, vous dites que le gouvernement devrait prendre l'initiative du renouvellement du parc de wagons céréaliers du Canada. Est-ce là le rôle du gouvernement? Voulez-vous des incitatifs? Voulez-vous qu'on passe la commande? J'essaie de comprendre.

Sinon, il ne s'agit que d'une présentation mercantile. Ça peut être valable, mais est-ce vraiment la place pour faire ce genre de recommandation?

Je veux bien aider les fermiers à être plus efficaces et avoir un impact sur l'ensemble, y compris en ce qui a trait à l'environnement. Dans le fond, vous demandez au gouvernement de faire un programme. Est-ce vraiment le rôle du gouvernement de faire cela?

S'il est fait pour tout le Canada, ce ne sera pas seulement pour votre compagnie. Ça va être pour l'ensemble, et en tenant compte des ententes de libre-échange. J'essaie seulement de comprendre pour que, dans le cadre de notre programme sur les solutions de rechange technologiques, on sache comment insérer cette recommandation. On dirait que c'est seulement une présentation ponctuelle, par rapport à l'ensemble. Je veux simplement comprendre.

•(1025)

[Traduction]

**Le président:** Votre temps est écoulé.

Y avait-il une question? Je suis désolé, monsieur Coderre.

**L'hon. Denis Coderre:** Je me demandais si c'était le rôle de notre comité. Cela ne me pose pas problème de mettre en place des incitatifs s'il y a des raisons valides pour le renouvellement, mais est-ce le rôle du gouvernement présentement d'offrir ce genre de programme? C'est un bon exposé, mais je me demandais si cela correspondait à une technologie de remplacement.

**Le président:** Je dirais que la recommandation provenant du Comité de l'agriculture à ce sujet sera le facteur décisif pour convaincre le gouvernement d'aller de l'avant.

**M. Gregory Aziz:** Pourrais-je ajouter quelque chose rapidement?



Le gouvernement a beaucoup investi dans cela actuellement. Le parc canadien que nous avons présenté appartient au gouvernement. Il est fourni gratuitement aux chemins de fer pour transporter les céréales des agriculteurs canadiens. Cette situation existe depuis un certain temps. Le gouvernement a déjà investi dans ce secteur, et à cause de cet investissement, les chemins de fer n'ont pas eu à investir dans ce type d'équipement pendant une certaine période de temps.

Vous demandez maintenant aux chemins de fer de corriger le problème parce que le gouvernement n'a pas maintenu ses investissements. Premièrement, nous croyons que le problème est trop important pour que les chemins de fer le corrigent immédiatement. Ils n'auront pas les fonds pour investir dans cela. Deuxièmement, ils vont prendre beaucoup de temps pour le faire, et troisièmement, étant donné tous les changements qui se passent en agriculture dans l'Ouest du Canada et partout au pays, nous n'avons pas de temps à perdre, parce que nous allons rater ces occasions sur les marchés internationaux. Je ne pense pas que les Canadiens veulent une telle chose.

**Le président:** Avant de donner la parole à M. Poilievre, les wagons que vous proposez... évidemment, c'est un problème pour le Nord du Manitoba. Il y a de nombreuses années, le gouvernement a investi dans des wagons légers, qui, d'après ce que je comprends, ne répondaient pas aux besoins. Fonctionneraient-ils dans ce genre de condition? Je sais que le terrain est très différent des autres endroits.

**M. Gregory Aziz:** Vous parlez du port de Churchill, monsieur le président?

Leigh, voulez-vous...?

**M. Peter Leigh Scott:** Le wagon plus court et plus léger constitue un avantage où qu'il aille, alors même sur les voies à densité plus légère, bien que vous ne pourrez pas le remplir à ras bord, il présentera quand même un avantage énorme par rapport à l'équipement existant. Vous pourrez quand même placer plus de wagons dans chaque train. Et le wagon est plus léger; donc, ce poids moins élevé sera transféré à la charge, donc vous pourrez transporter plus de céréales.

**Le président:** Je croyais que ce n'était pas le cas pour ces wagons, et c'est pourquoi on les a retirés du parc.

**M. Peter Leigh Scott:** Je pense qu'il s'agissait d'une stratégie différente; ils ont examiné des matériaux plus légers entre autres, peut-être des wagons en aluminium et ainsi de suite. Cela posait problème. Avec notre stratégie, il y a des avantages, quelle que soit la capacité de la ligne d'un chemin de fer. Les avantages sont plus grands si la charge est plus élevée, mais il présente toujours un très bon avantage pour la région de Churchill.

**Le président:** Monsieur Poilievre.

**M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC):** Combien de semi-remorques le gouvernement du Canada possède-t-il dans le secteur du camionnage?

**M. Gregory Aziz:** Aucun, je crois.

**M. Pierre Poilievre:** Alors, le gouvernement ne possède pas de semi-remorques pour les fournir gratuitement aux entreprises de camionnage?

**M. Gregory Aziz:** C'est exact.

**M. Pierre Poilievre:** Du côté du transport aérien, qui transporte surtout des gens, mais aussi des marchandises, combien d'entreprises du secteur privé utilisent des avions, combien de la propriété du gouvernement et fournis par lui pour leur vol?

**M. Gregory Aziz:** Je ne suis pas qualifié pour répondre à cette question.

**M. Pierre Poilievre:** Je n'ai jamais pris d'avion appartenant au gouvernement, mais exploité par une entreprise du secteur privé. Je pense avoir utilisé toutes les lignes aériennes du pays, ou la plupart d'entre elles du moins.

Je pense que la question est la suivante: pourquoi le gouvernement possède-t-il plus de 10 000 wagons à céréales?

• (1030)

**M. Gregory Aziz:** Eh bien, par le passé, le gouvernement en a déjà possédé jusqu'à 23 000 ou 24 000.

**M. Pierre Poilievre:** Pourquoi?

**M. Gregory Aziz:** Je ne peux répondre à cette question. Je pense que cela remonte au tarif du Nid-de-Corbeau, au maintien de subventions pour les agriculteurs canadiens et à la protection des agriculteurs canadiens contre les coûts de transport qui auraient pu être considérés trop élevés.

**M. Pierre Poilievre:** Vous tentez de vendre une technologie améliorée pour le transport de produits de base essentiels dans ce pays.

**M. Gregory Aziz:** C'est exact.

**M. Pierre Poilievre:** D'après vos arguments, vous avez un excellent produit. Personne d'entre nous dans cette salle n'exploite le chemin de fer. Personne n'exerce d'activités dans le domaine du transport de céréales. Donc, de toute évidence, nous ne sommes pas les gens les plus qualifiés pour décider de l'achat de wagons. Des gens du domaine de l'agriculture ou de l'industrie ferroviaire seraient probablement mieux placés. Cela ne vient-il pas appuyer l'argument selon lequel le secteur privé devrait être le propriétaire de ces actifs exploités par des intérêts privés?

**M. Gregory Aziz:** Comme je l'ai dit il y a quelques instants, le gouvernement s'est déjà considérablement investi dans cela.

**M. Pierre Poilievre:** C'est ce que je vous demande. Je vous demande si cela devrait être le cas.

**M. Gregory Aziz:** Si vous me permettez de poursuivre, s'il vous plaît, le fait est qu'une décision doit être prise concernant l'équipement obsolète que l'on utilise actuellement.

Nous proposons que cet équipement obsolète soit mis au rebut et remplacé par de l'équipement moderne et efficace, ce qui profitera à tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous pensons que si nous laissons cette décision entre les mains du secteur des transports, il va leur falloir énormément de temps pour investir dans ce nouvel équipement, si le secteur décide d'y investir. On va simplement continuer à utiliser de l'équipement gratuit obsolète.

**M. Pierre Poilievre:** Dans les années 50, la part du commerce international dans l'économie mondiale était en diminution. Si cette tendance s'était poursuivie, on ne connaîtrait pas la mondialisation que l'on observe aujourd'hui. Un élément a inversé cette tendance: le conteneur d'expédition. Comme vous le savez, cela a permis d'effectuer le transport intermodal de grandes quantités de biens complexes par navire, par train et par camion, de façon presque totalement intégrée. Cette idée avait été proposée par Malcolm McLean et d'autres entrepreneurs du secteur privé qui ont dû surmonter des obstacles imposés par le gouvernement pour rendre ce projet possible. Mais c'est le secteur privé qui a été le moteur de cette innovation.

Vous proposez une innovation qui a trait aux transports en vrac, et vous vous attendez à ce que le gouvernement prenne les devants pour adopter cette innovation. Cela ne va-t-il pas à l'encontre de ce que l'histoire nous enseigne, à savoir que c'est le secteur privé qui innove et non le gouvernement?

**M. Gregory Aziz:** J'aimerais souligner que National Steel Car est un chef de file mondial dans le domaine des wagons porte-conteneurs. Nous fabriquons aussi des wagons porte-conteneurs à deux niveaux de chargement pour transporter exactement le type de conteneurs dont vous venez de parler.

Ce que nous proposons ici est de faciliter une initiative dans laquelle le gouvernement s'est déjà considérablement investi. C'est la seule raison pour laquelle nous comparaissons. Nous disposons d'un équipement qui va permettre d'améliorer considérablement la situation actuelle. On n'est pas venu ici pour vous parler de la théorie du transport, ou de la façon théorique dont le réseau de transport canadien pourrait mieux fonctionner. Il y a toutes sortes de théories que l'on peut inventer...

**M. Pierre Poilievre:** Avec tout le respect que je vous dois, il ne s'agit pas là de théories. Ce que vous demandez, c'est que les contribuables achètent votre produit. Si vous avez l'intention de demander aux contribuables d'acheter votre produit, je pense qu'il est pertinent de se demander s'il revient aux contribuables d'acheter votre produit ou non. Ce n'est pas une question d'ordre théorique; il s'agit d'une question d'ordre financier très concrète.

Je ne vous ai pas entendu expliquer pourquoi vous pensez que les contribuables, et non les industries qui utilisent ces wagons, devraient payer la facture.

**M. Peter Leigh Scott:** Pour commencer, c'est pour des raisons économiques que le gouvernement a décidé de se lancer dans le domaine des wagons ferroviaires. Il fallait appuyer les agriculteurs canadiens. Il y a de grandes distances à parcourir pour accéder au marché.

Par conséquent, les wagons qui ont été acquis et donnés aux entreprises ferroviaires étaient subventionnés. Je ne connais pas les détails exacts de tout cela, mais il y a des avantages en matière de détermination des coûts pour les agriculteurs canadiens afin de leur permettre d'être concurrentiels sur les marchés mondiaux.

Une fois encore, on n'est pas là pour débattre la question de savoir si le gouvernement doit participer ou non à ce domaine. Il se trouve que c'est le cas aujourd'hui, et c'est la raison pour laquelle nous sommes ici. Mais si vous choisissez de sortir de ce secteur et voir des entreprises à but lucratif mettre à niveau leur parc de wagons, ces coûts vont se répercuter en aval sur les agriculteurs canadiens.

• (1035)

**M. Pierre Poilievre:** Vous voulez que ce coût soit assumé par les contribuables canadiens.

**M. Gregory Aziz:** En outre, si je puis me permettre, les États-Unis, qui sont un grand concurrent du Canada sur les marchés mondiaux, dépensent des milliards de dollars en subventions au secteur agricole sous forme de mesures de soutien des prix, de subventions pour ne pas planter afin de faire augmenter les prix, et ce genre de choses. On ne voit pas ce genre de choses ici.

**M. Pierre Poilievre:** C'est vrai, et c'est la raison pour laquelle nous n'avons pas une dette qui correspond à 100 p. 100 de la taille de notre économie.

**M. Gregory Aziz:** Oui, mais en même temps, nous souhaitons pouvoir continuer à être en mesure d'exporter...

**M. Pierre Poilievre:** Nous ne voulons pas...

**M. Gregory Aziz:** Nous voulons continuer à avoir des exportations rentables, et c'est ce que nous essayons ici d'illustrer.

**Le président:** Merci.

Avant de céder la parole à M. Toet, c'était ma question. De toute évidence, votre grand marché à l'heure actuelle est les États-Unis. Cette décision, a-t-elle été prise par le gouvernement américain ou par les entreprises indépendantes qui auront ensuite négocié cela...? Je vous pose cette question à des fins d'éclaircissement.

**M. Gregory Aziz:** Non, nous faisons affaire avec les grands intervenants de classe 1, les chemins de fer de courte distance et les sociétés de crédit-bail aux États-Unis et au Canada, de même que les entreprises d'expédition aux États-Unis, les coopératives céréalières, etc.

**Le président:** Une fois encore, qui prend la décision d'acheter, les entreprises elles-mêmes ou le gouvernement qui les subventionne? J'essaie d'éclaircir ce point parce qu'à l'heure actuelle, au Canada, le gouvernement est propriétaire de wagons de transport, cela ne fait aucun doute, mais la question consiste à savoir si nous continuerons dans cette voie ou si...

**M. Gregory Aziz:** Aux États-Unis, cela est fait par le secteur privé, monsieur le président. Mais il y a là-bas un régime fiscal totalement différent de celui du Canada. Un wagon est éliminé du bilan. Cette année, quiconque achète un wagon aux États-Unis peut le défalquer à 50 p. 100.

**Le président:** Est-ce que c'est quelque chose que l'on devrait envisager? Plutôt que de les acheter nous-mêmes, serait-il possible de changer la réglementation et les règles afin de permettre à cet achat d'avoir lieu plus rapidement?

**M. Gregory Aziz:** Traditionnellement, les États-Unis ont une dépréciation de sept ans de l'équipement ferroviaire. Au Canada, il y a six ou sept ans, cette période de dépréciation était de 23 ans. Nous nous sommes battus féroce pour la faire diminuer à 15 ans. Aux États-Unis, en cette période de récession, on permettait une déduction de 100 p. 100 l'année de l'achat de l'équipement, et ce, pendant deux ou trois ans d'affilée, et on vient de réduire cela à 50 p. 100, et il reste ensuite sept années d'amortissement pour le 50 p. 100 restants. C'est loin d'être le cas ici.

**Le président:** D'accord, mais le gouvernement a fait le nécessaire pour permettre au secteur qui effectue des achats importants, et qui vise notamment des gains d'efficacité et des améliorations environnementales, à amortir ses achats sur une période de deux ans, je pense. Peut-être que c'est quelque chose que nous devrions envisager dans le cadre des recommandations qui seront formulées par notre comité, afin d'accroître et de favoriser l'achat de wagons. Ce serait une possibilité.

**M. Gregory Aziz:** C'est bon.

**Le président:** Oui.

Monsieur Holder.

**M. Ed Holder (London-Ouest, PCC):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier nos invités de s'être joints à nous aujourd'hui. C'est assez intéressant. Lorsque j'écoutais l'exposé, j'avais l'impression qu'on essayait de nous vendre quelque chose, et maintenant que celle-ci est terminée, je suis convaincu que c'était le cas. Félicitations, d'ailleurs, car je crois que vous avez mis en lumière des défis associés à la situation actuelle, le parc existant par opposition au potentiel des véhicules que vous recommandez.

Dans les diapositives que vous nous avez montrées, j'ai pu voir un wagon de fret rouge sale qui me rappelle en quelque sorte la cravate de M. Coderre, qui contrastait avec les nouveaux wagons agrémentés d'un joli bleu dans le haut. Ils sont très beaux. Je les aime beaucoup.

**M. Denis Coderre:** Votre cravate jaune ne...

**M. Ed Holder:** Non, ça ne contraste pas.

La première chose qu'il convient de faire, c'est de vous féliciter pour votre 100<sup>e</sup> anniversaire. Je crois que d'avoir survécu et prospéré pendant plus de 100 ans en dit long sur votre entreprise.

Monsieur Aziz, dans votre exposé, j'ai remarqué que vous avez parlé de ce que je considère être une période d'embauche considérable que vous connaissez depuis un certain temps. Ceci me suggère, si je l'interprète correctement, que vos activités sont en croissance. J'espère que cela est le cas. Pourriez-vous nous confirmer cela?

J'essaie simplement de comprendre un peu mieux la ventilation de votre clientèle, disons entre le Canada et les États-Unis, en partant du principe que les États-Unis sont votre client de rechange.

**M. Gregory Aziz:** Merci de nous féliciter.

• (1040)

**M. Ed Holder:** De rien.

**M. Michael Hugh Nicholson:** Comme M. Aziz l'a indiqué plus tôt, en raison de la récession mondiale, nous avons connu une période difficile en 2008, 2009 et 2010. Notre industrie est entrée dans ce que nous espérons être le prochain cycle de remplacement des wagons. De toute évidence, cela a pris fin rapidement en 2008, et nous avons donc bon espoir d'être dans un cycle croissant. Nous prospérons, ce qui a entraîné une croissance de l'emploi à National Steel Car.

Pour ce qui est de la ventilation et des pourcentages, pour ce qui est de nos clients américains et canadiens, sur nos cinq lignes de production, 80 p. 100 sont actuellement destinés aux États-Unis, bien qu'une certaine partie de cet équipement retourne au Canada, car il a trait aux wagons intermodaux. Le bassin de transport vient ici, il pourrait donc dépasser 20 p. 100. Cela varie. Encore une fois, le marché américain est considérablement plus grand que ce que nous offre le marché canadien.

**M. Ed Holder:** D'après ce que vous venez de dire, cela constitue une partie importante de ce que vous faites.

**M. Michael Hugh Nicholson:** C'est le cas.

Nous sommes aussi à la recherche de possibilités d'exportation. Plus tard, cette année, nous exporterons des wagons en Arabie saoudite et nous avons exporté aussi en Australie et en Afrique.

**M. Ed Holder:** Vos activités sont similaires aux activités d'une entreprise locale de London, en Ontario — General Dynamics Land Systems — pour ce qui est des marchés, etc. Il y a eu une polémique récemment dans ma ville, car un contrat militaire a été accordé par l'intermédiaire de Travaux publics. C'était un processus très transparent — et je vais vous donner davantage d'explications. Nous nous sommes attiré les foudres de certains politiciens en raison du fait que les produits visés par ce contrat d'approvisionnement n'étaient pas fabriqués au Canada. Ensuite, on s'aperçoit que la plupart des activités de General Dynamics ont lieu avec les États-Unis. Et si une entreprise comme General Dynamics obtenait tous les contrats canadiens, il va de soi que cette entreprise ne serait donc plus admissible aux contrats américains. On ne peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre.

Monsieur Coderre a posé une question très intéressante, et je pense qu'elle est très pertinente pour votre entreprise. Le fait est de savoir si un processus d'appel d'offres global, par opposition à des appels d'offres ponctuels, est lancé à un moment donné au moyen d'un mécanisme gouvernemental, et je ne sais pas à quoi cela pourrait ressembler, ou par des compagnies ferroviaires, ou peut-être même des producteurs céréaliers — je ne suis pas certain à ce stade — il me semble qu'il s'agirait donc à ce moment-là d'un appel d'offres ouvert, comme il l'a mentionné. Qui seraient vos concurrents? Y en a-t-il au Canada? Je présume qu'il s'agirait d'entreprises des États-Unis. Est-il raisonnable de le penser? Ou pourrait-il s'agir d'entreprises européennes?

Pouvez-vous m'aider à mieux comprendre quel est votre marché?

**M. Gregory Aziz:** Il ne s'agirait que d'entreprises américaines. Nous avons quatre ou cinq concurrents qui sont aux États-Unis. Il n'y a pas d'autres fabricants canadiens.

**M. Ed Holder:** Parfait. Excellent. J'imagine que c'est excellent pour vous, dans le sens où votre réussite est une très bonne chose.

Il semble logique, cependant, que s'il devait y avoir un appel d'offres ouvert, et que vous êtes en mesure de profiter des contrats américains, je suis certain qu'en retour les entreprises américaines voudraient soumissionner si un contrat voyait le jour. J'ai l'impression que vous ne craindriez pas cette concurrence. Au final, vous souhaitez avoir la possibilité de répondre à un appel d'offres plus que toute autre chose. Est-il correct de dire cela?

**M. Gregory Aziz:** Nous sommes à la recherche de toute possibilité qui existe pour remplacer le parc actuel.

**M. Ed Holder:** C'est plutôt clair. De votre point de vue, votre orientation est très solidement déterminée. Vous savez exactement d'où vous venez. Il n'y a aucun doute quant à ce que vous cherchez à accomplir, et en tant qu'entrepreneur, c'est quelque chose que j'applaudis.

Vous avez donné certains renseignements que j'ai trouvé très utiles, concernant la propriété de ces wagons. Je pense que M. Poilievre a demandé qui en aurait la responsabilité au final. S'agira-t-il du gouvernement? Des entreprises de wagons? Sincèrement, je n'en ai aucune idée. Je ne savais pas que nous étions aussi impliqués dans le domaine des wagons céréaliers. Venant de l'Ontario, c'est quelque chose dont je ne me rendais pas vraiment compte.

Monsieur Scott, vous avez indiqué qu'au final, si quelqu'un doit payer, les coûts vont se répercuter en aval par opposition à en amont. Je présume que vous faisiez allusion au contribuable par opposition au client.

Je pense que vous avez déjà répondu à cette question, monsieur Aziz, pour ce qui est du fonctionnement de tout cela, car il s'agit du secteur privé. Cela nous a amenés à parler de la déduction pour amortissement.

Je sais que l'une des choses que notre gouvernement a faites il y a quelques années, du moins pour ce qui est des locomotives, a consisté à accélérer la dépréciation aux fins de la déduction pour amortissement afin de permettre au client d'amortir plus efficacement les coûts d'acquisition.

Monsieur Scott, avez-vous des recommandations à formuler, en ce qui a trait à la déduction pour amortissement, qui pourraient être utiles à notre comité? Je serais sincèrement plus à l'aise de recommander quelque chose qui a trait à la déduction pour amortissement, plutôt que de présenter une recommandation selon laquelle le gouvernement du Canada... Je ne suis pas certain que cela soit notre objectif. Je veux y réfléchir davantage.

Avez-vous quelque recommandation que ce soit à faire? Je vous demanderai, monsieur Scott ou monsieur Aziz, quelle recommandation vous feriez relativement à la déduction pour amortissement.

• (1045)

**M. Peter Leigh Scott:** Eh bien, je pense que c'est là un autre sujet. Est-ce que je pense que l'on doit améliorer la déduction pour amortissement pour investir dans les wagons ferroviaires? Absolument, c'est le cas, pour tous les clients canadiens, et cela permettra d'assister à un investissement non seulement des chemins de fer, mais aussi des entreprises d'expédition privées.

**M. Ed Holder:** Pourrais-je demander — par votre intermédiaire, monsieur le président, — si vous avez des recommandations, de nous les faire parvenir par l'intermédiaire du greffier? C'est quelque chose que nous pourrions examiner sérieusement afin d'aider à... Sincèrement, je pense que de toute évidence, cela vous aiderait dans vos affaires.

**M. Gregory Aziz:** Rapidement, concernant ce point, si vous vous souvenez de vos précédents témoins, on vous a projeté à l'écran une

carte du réseau canadien. On peut s'apercevoir que les sociétés ferroviaires canadiennes contrôlent une énorme quantité de voies ferrées aux États-Unis.

Essentiellement, ma recommandation serait que la déduction pour amortissement au Canada soit plus élevée que celle des États-Unis, afin de permettre aux sociétés ferroviaires canadiennes de fabriquer de l'équipement au Canada, ou de fabriquer de l'équipement non seulement pour leurs voies ferrées canadiennes, mais aussi pour leurs voies ferrées américaines.

**M. Ed Holder:** Si je puis suggérer cela encore une fois, par votre intermédiaire, monsieur le président, je vous demanderais que cela soit reçu par votre intermédiaire.

**Le président:** Je vous sais gré de tout ce que vous pouvez m'envoyer par l'entremise du greffier.

Notre temps s'est écoulé.

Je remercie nos invités de leur comparution une fois de plus. Nous avons eu un dialogue fort intéressant.

Un petit commentaire pour les membres du comité. J'ai décidé de ne pas convoquer de réunion pour jeudi matin. J'imagine que nous serons sans doute saisis d'autres questions à ce moment-là. Surveillez les avis de convocation à venir.

La séance est levée.

---







**POSTE  MAIL**

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

**Poste-lettre**

**Lettermail**

**1782711  
Ottawa**

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Les Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Publishing and Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

---

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les  
Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5  
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943  
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

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

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

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

---

Additional copies may be obtained from: Publishing and  
Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5  
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943  
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

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