



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

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

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 085**

Le lundi 30 octobre 2023

---

Président : M. Peter Schiefke





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

Le lundi 30 octobre 2023

• (1530)

[Traduction]

**Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)):** La séance est ouverte.

Bienvenue à la 85<sup>e</sup> séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Conformément à l'ordre de renvoi du mardi 26 septembre 2023, le Comité se réunit pour discuter du projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi.

La réunion d'aujourd'hui se déroule en mode hybride, conformément au Règlement. Par conséquent, les membres sont présents en personne dans la salle et à distance à l'aide de l'application Zoom.

Je tiens à informer le Comité que les ordinateurs de tous les témoins qui comparaissent virtuellement ont fait l'objet de tests de qualité sonore au bénéfice de nos interprètes, et qu'ils ont tous réussi les tests.

Chers collègues, nous accueillons aujourd'hui, de 15 h 30 à 16 h 30, pour la première moitié de notre réunion, M. Eric Harvey, avocat principal de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Soyez le bienvenu.

Nous accueillons également M. Nathan Cato, vice-président adjoint, Affaires gouvernementales, Canadien Pacifique Kansas City.

Bienvenue à vous aussi.

Enfin, nous accueillons M. Marc Brazeau, président-directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada.

Soyez le bienvenu.

Nous allons commencer par les déclarations préliminaires.

Je vous cède donc la parole, monsieur Harvey. Vous avez cinq minutes.

[Français]

**M. Eric Harvey (avocat principal, Affaires réglementaires, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada):** Merci, monsieur le président.

Le CN, ou Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, remercie le Comité de son invitation à venir témoigner aujourd'hui sur le projet de loi C-33, qui vise à modifier diverses dispositions

législatives, incluant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi maritime du Canada.

À titre d'opérateur d'un chemin de fer qui, au Canada, relie l'océan Atlantique à l'océan Pacifique de même que le golfe du Mexique, aux États-Unis, nous sommes heureux de pouvoir fournir nos commentaires sur ce projet de loi.

De manière générale, nous encourageons le gouvernement à faire preuve de réserve et à n'intervenir dans le secteur des transports que dans la mesure où une analyse rigoureuse démontre l'existence d'un problème que les forces commerciales ne peuvent pas régler, et dans la mesure strictement nécessaire pour régler le problème. Il lui faudra aussi tenir compte de l'impact qu'une intervention seule ou cumulée à d'autres interventions peut avoir sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Toute intervention législative doit considérer les investissements importants requis pour maintenir un service ferroviaire sécuritaire et efficace, qui satisfait les exigences législatives visant les services que nous devons offrir à tous nos clients.

Concernant les modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire, nous comprenons l'objectif poursuivi par le gouvernement de vouloir mieux encadrer la sûreté ferroviaire. Je tiens à souligner que les chemins de fer canadiens intègrent depuis plusieurs années, de leur propre initiative, des protocoles visant à prévenir le type d'événements que vise le projet de loi et à répondre à de tels événements. Nous voyons donc d'un bon œil cette proposition.

Je réitère toutefois la suggestion selon laquelle les mots « sécurité » et « sûreté » soient redéfinis de façon distincte plutôt que réunis dans un seul concept, comme le projet de loi C-33 le propose. Cette absence de distinction pourrait mener à des débats inutiles sur la portée des mesures de mise en œuvre ou de contrôle.

Nous prenons aussi acte de l'intention de Transports Canada d'ajouter des interdictions concernant l'altération, l'endommagement et la destruction des installations ferroviaires, de même que les comportements dangereux sur celles-ci. Il s'agit de bases juridiques additionnelles nous permettant de réagir si nécessaire.

[Traduction]

En vertu de la Loi maritime du Canada, les ports auxquels elle s'applique gèrent leurs affaires sur une base commerciale afin de maximiser l'efficacité de leurs opérations et de soutenir l'économie canadienne. Selon ce que nous comprenons, le projet de loi C-33 ne modifiera pas ce principe directeur.

Il ne fait aucun doute que les ports canadiens représentent une infrastructure essentielle de notre chaîne d'approvisionnement nationale. Leur efficacité détermine le débit de cette chaîne d'approvisionnement et profite à l'économie canadienne. De notre point de vue, les ports canadiens se sont acquittés de leur mandat dans le cadre de la structure actuelle.

Nous appuyons les dispositions du projet de loi qui déclareront que les terminaux portuaires sont à l'avantage général du Canada. Cela donnera une plus grande certitude en ce qui concerne la compétence fédérale sur ces entités afin que les données puissent être recueillies et utilisées pour accroître l'efficacité des ports. Pour maximiser la capacité existante, il faut une meilleure coordination entre les exploitants des terminaux portuaires, les utilisateurs des ports, les chemins de fer et les autres participants à la chaîne d'approvisionnement grâce à la communication de renseignements en temps réel. Cette disposition est un pas dans la bonne direction.

Même si le projet de loi C-33 ne traite pas directement de cette question, nous aimerions commenter un point important qui fait l'objet d'un large consensus, soit la nécessité d'investir dans la chaîne d'approvisionnement canadienne.

Selon un rapport récent, le Canada aura besoin, au cours des 50 prochaines années, d'investissements de 4,4 billions de dollars dans l'infrastructure maritime et de transport pour répondre à la croissance de la population et du PIB. Cette conclusion est conforme au consensus selon lequel tous les participants à la chaîne d'approvisionnement et les divers ordres de gouvernement ont la possibilité de travailler ensemble à l'atteinte d'un objectif commun. Nous avons proposé au gouvernement de mettre cette option en branle, en commençant par des mesures fiscales qui favoriseraient les investissements de tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement. Nous réitérons aujourd'hui cet impératif. Nous croyons que cette mesure encouragerait les terminaux céréaliers de Vancouver, par exemple, à accorder la priorité à une infrastructure qui permet de charger des navires céréaliers sous la pluie, une opération actuellement impossible dans le port le plus achalandé du pays, mais qui l'est juste au sud de la frontière, et qui limite la capacité de la chaîne d'approvisionnement du grain canadien.

• (1535)

[Français]

Nous vous remercions et sommes reconnaissants de l'occasion qui nous est offerte d'échanger avec les membres du Comité sur toute question que vous pouvez avoir.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Harvey.

[Traduction]

Monsieur Cato, je vous cède la parole. Vous avez cinq minutes pour faire votre déclaration préliminaire.

[Français]

**M. Nathan Cato (vice-président adjoint, Affaires gouvernementales, Canada, Canadien Pacifique Kansas City):** Merci, monsieur le président.

Je remercie le Comité de son invitation à discuter du projet de loi C-33.

Je suis vice-président adjoint, Affaires gouvernementales, Canada, pour la compagnie Canadien Pacifique Kansas City Limitée.

[Traduction]

Le 14 avril 2023, le Canadien Pacifique et le Kansas City Southern ont fusionné pour créer CPKC, le premier et le seul réseau ferroviaire de catégorie 1 qui unit l'Amérique du Nord en un lien continu entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. Le réseau de CPKC nous permet d'offrir des options plus sûres, plus fiables et concurrentielles pour les expéditeurs, en particulier en leur offrant maintenant un accès inégalé aux ports nord-américains.

Je vais commencer par la sécurité, car chez CPKC, tout commence par la sécurité, chaque jour.

[Français]

La sécurité ferroviaire est à la base de tout ce que nous faisons.

[Traduction]

En 2022, notre réseau du Canadien Pacifique a de nouveau mené l'industrie ferroviaire de l'Amérique du Nord en matière de sécurité, atteignant la plus faible fréquence d'accidents de trains parmi tous les chemins de fer de catégorie 1 pour la 17<sup>e</sup> année consécutive, et notre rendement en matière de sécurité continue de s'améliorer.

La fréquence de nos accidents en 2022 est la plus faible jamais enregistrée par le CP. Nous obtenons également un meilleur rendement en matière de sécurité par rapport à nos pairs de l'industrie. En 2013 — il y a 10 ans —, notre réseau du CP affichait un taux de fréquence des accidents de train d'environ 29 % inférieur à la moyenne de l'industrie de catégorie 1 en Amérique du Nord. En 2022, ce pourcentage a été inférieur de 69 % à la moyenne de l'industrie de catégorie 1.

[Français]

Entre 2016 et 2022, le CP a également amélioré de 40 % ses performances en matière de sécurité des personnes contre les blessures corporelles.

[Traduction]

Ces résultats en matière de sécurité sont attribuables à un investissement important dans les ressources humaines, les processus et la technologie. En fait, au cours de la dernière décennie, après l'ajustement pour tenir compte de l'inflation, nos investissements en capital ont été d'environ 50 % plus élevés qu'ils ne l'avaient été au cours de la décennie précédente.

CPKC appuie la position de l'industrie ferroviaire selon laquelle le Parlement devrait modifier le projet de loi pour inclure des définitions distinctes de « sécurité » et de « sûreté » dans la Loi sur la sécurité ferroviaire, ou LSF. Dans sa forme actuelle, le projet de loi C-33 ajouterait à la LSF une définition de « sécurité » qui englobe la notion de « sûreté ». La « sécurité » et la « sûreté » sont deux notions distinctes.

[Français]

Les programmes de sécurité sont conçus pour prévenir les actes intentionnels d'individus cherchant à nuire ou à causer des dommages. Par nécessité, les mesures mises en œuvre pour faire face aux risques de sécurité sont différentes de celles qui concernent la sûreté, et l'information à leur sujet est nettement plus restreinte afin de préserver leur efficacité.

[Traduction]

L'inclusion de définitions distinctes de ces deux notions dans la LSF ajouterait à la clarté, la précision et l'exactitude de la Loi.

En ce qui concerne les modifications de la Loi maritime du Canada, nous demandons avec instance au Parlement de modifier le projet de loi C-33 afin d'exiger que des experts de la logistique et de la chaîne d'approvisionnement soient nommés aux conseils d'administration des autorités portuaires du Canada.

Les autorités portuaires du Canada doivent rendre davantage de comptes aux utilisateurs, y compris aux exploitants de terminaux, aux chemins de fer et aux sociétés maritimes. Si l'objectif des chaînes d'approvisionnement du Canada est de maximiser le débit, ce qui est tout à fait normal, alors les ports doivent être régis par des conseils qui ont une expérience et une expertise approfondies en matière de logistique complexe de la chaîne d'approvisionnement.

• (1540)

[Français]

La structure de gouvernance actuelle a permis que les ports soient dirigés par des conseils d'administration qui manquent souvent d'expertise en matière de gestion portuaire, de transport des marchandises et du monde des affaires.

[Traduction]

Le manque d'expertise entraîne souvent des décisions qui nuisent à la gestion optimale et efficiente du fret dans les ports du Canada, qui sont des éléments essentiels de notre infrastructure de la chaîne d'approvisionnement.

À titre d'exemple, mentionnons l'utilisation inefficace des terrains portuaires, qui limite la capacité des ports à accueillir des volumes croissants de marchandises. Les chaînes d'approvisionnement du Canada ont besoin de ports de calibre mondial et, pour atteindre cet objectif, il est impératif que nos ports fonctionnent de façon à optimiser et à synchroniser leur efficacité et leur débit au maximum.

L'amélioration du rendement des ports devrait être une priorité urgente. Le port de Vancouver a récemment été classé 347<sup>e</sup> sur 348 selon l'indice de rendement des ports à conteneurs de la Banque mondiale et de S&P Global.

Le projet de loi C-33, dans sa forme actuelle, est une occasion ratée d'apporter des améliorations significatives à la gouvernance portuaire au Canada. Le Canada dispose d'une expertise de calibre mondial au chapitre de la logistique et de la chaîne d'approvisionnement. Il est déplorable que ce projet de loi n'englobe pas cette expertise en confirmant son importance par une réforme de la gouvernance.

Ce n'est pas un nouveau concept de transport au Canada. Par exemple, bon nombre des administrations aéroportuaires du Canada appliquent des règlements qui prescrivent les qualités requises pour être nommé à leur conseil d'administration. De même, les règlements administratifs de NAV CANADA exigent que des utilisateurs soient nommés à un nombre minimum de postes au conseil d'administration.

Le Parlement devrait saisir l'occasion qui lui est offerte d'améliorer l'efficacité, la fiabilité et la capacité de production des ports canadiens en insistant pour qu'ils soient régis par des conseils d'administration dotés d'une grande expertise en matière de chaîne d'approvisionnement.

Merci.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Cato.

Monsieur Brazeau, vous avez maintenant la parole pour cinq minutes.

**M. Marc Brazeau (président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada):** Merci, monsieur le président et chers membres du Comité.

[Traduction]

La sécurité est la priorité de tous les chemins de fer et de tous les cheminots. Les chemins de fer canadiens sont les plus sûrs en Amérique du Nord, parmi les plus sûrs au monde et ils le deviennent de plus en plus.

En 2022, le taux moyen d'accidents ferroviaires canadiens de catégorie 1 était d'environ 40 % inférieur au taux moyen d'accidents ferroviaires américains de catégorie 1. Au cours de la dernière décennie, le taux de la catégorie 1 s'est amélioré de plus de 20 %.

Le taux d'accidents liés aux marchandises dangereuses dans le secteur ferroviaire canadien s'est amélioré de 49,1 %. Bien que les volumes de fret aient augmenté en 10 ans, le nombre d'accidents a diminué. Le transport ferroviaire est le moyen le plus sûr de transporter des marchandises par voie terrestre.

Entre 2009 et 2018, les accidents de la route mettant en cause des marchandises dangereuses ont été 17 fois plus fréquents que les accidents ferroviaires, et les déversements ont été 14 fois plus fréquents dans le secteur du camionnage.

Les chemins de fer du Canada offrent le rendement le plus élevé en Amérique du Nord en matière de sécurité, une innovation environnementale de premier plan et un service solide, et ce, pratiquement au coût le plus bas au monde.

Les tarifs de fret ferroviaire du Canada sont les plus bas, en moyenne, parmi les grandes économies de marché, soit 11 % de moins qu'aux États-Unis et, dans certains cas, moins de la moitié du tarif moyen des chemins de fer de marchandises européens. Les chemins de fer canadiens offrent une valeur exceptionnelle aux importateurs et exportateurs canadiens.

Les chemins de fer sont des liens fiables dans des chaînes d'approvisionnement complexes. Par exemple, le temps de transit des marchandises conteneurisées transportées de Shanghai à l'Ontario et au Québec a augmenté de 13,8 jours, ou 52 %, pendant la pandémie, de 2019 à 2022. Dans une proportion de 99 %, cette augmentation s'est produite avant que le conteneur ne soit chargé sur un wagon. Entretemps, le temps de transit du grain de la Saskatchewan vers les marchés asiatiques en 2022 a été inférieur d'une journée à celui de 2019. Les chemins de fer du Canada ont contribué le plus à cette réduction, malgré les défis posés par une pandémie mondiale et les restrictions en matière de santé publique.

[Français]

Les chemins de fer canadiens sont écologiques et le deviennent de plus en plus. Ils sont de trois à quatre fois plus économes en carburant que les camions. Une seule locomotive peut transporter une tonne de marchandises sur plus de 220 kilomètres avec un seul litre de carburant.

Plus de 34 000 femmes et hommes travaillent 24 heures sur 24 partout au Canada pour acheminer de façon sécuritaire et durable les produits canadiens vers les marchés mondiaux et les gens vers leurs destinations.

• (1545)

[Traduction]

En plus des engagements des compagnies de chemin de fer en matière de sécurité, le secteur ferroviaire est l'un des plus fortement réglementés au Canada, sinon le plus réglementé. Toute affirmation selon laquelle les chemins de fer s'autoréglementent est tout simplement et objectivement fautive. Les chemins de fer sont réglementés par la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, entre autres.

Les chemins de fer se conforment à des milliers de lois, de règlements, de règles et d'exigences en matière de sécurité. Rien qu'en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, 22 règlements normatifs détaillés régissent l'exploitation ferroviaire. Le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, ou SGSF, en est un exemple.

Le SGSF est un système réglementé de processus de sécurité élaboré en consultation avec des représentants syndicaux. Les processus du SGSF sont omniprésents à tous les niveaux d'une compagnie de chemin de fer, à tous les postes et à toutes les fonctions dans l'ensemble du réseau. La réglementation du SGSF représente une couche supplémentaire importante de la sécurité ferroviaire.

Transports Canada effectue régulièrement des vérifications exhaustives de ces systèmes pour en vérifier la conformité et en évaluer l'efficacité.

Cette culture d'amélioration continue a permis d'apporter des améliorations indéniables à la sécurité. Les chemins de fer du Canada ont investi plus de 20 milliards de dollars au cours des dernières décennies dans le réseau ferroviaire canadien de 43 000 kilomètres. Ces investissements comprennent des technologies novatrices qui améliorent la sécurité, comme les détecteurs en voie, la géométrie des rails et la vision machine. Les chemins de fer utilisent des capteurs et des algorithmes pour prévoir et prévenir les défaillances de matériel.

Les investissements dans la technologie vont de pair avec la formation, les programmes de sensibilisation et une surveillance réglementaire rigoureuse. Dans le cadre du programme TRANSCAER, l'Association des chemins de fer du Canada, ou ACFC, et ses membres ont offert gratuitement une formation de calibre mondial à nos partenaires communautaires partout au Canada. Nous avons formé plus de 28 000 premiers intervenants depuis 2000.

La sécurité est une responsabilité partagée.

L'Opération Gareautrain, financée par l'ACFC et Transports Canada, vise à réduire le nombre d'incidents et d'intrusions aux passages à niveau et à sauver des vies.

L'initiative de proximité, dont les lignes directrices ont été élaborées en partenariat avec la Fédération canadienne des municipalités, aide à accroître la sécurité et à éviter les conflits inutiles découlant de la proximité entre les chemins de fer et la collectivité.

La sécurité est un parcours, et non une destination. Les chemins de fer continueront d'accorder la priorité à la sécurité 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, 365 jours par année.

[Français]

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Brazeau.

[Traduction]

Nous allons commencer nos séries de questions par M. Strahl.

Monsieur Strahl, je vous cède la parole. Vous avez six minutes.

**M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

[Difficultés techniques]

**M. Mark Strahl:** Je voulais...

**Le président:** Malheureusement, monsieur Strahl, je suis désolé de vous interrompre, mais le son n'est pas très bon.

Puis-je vous demander de peut-être éteindre votre flux vidéo afin d'utiliser moins de votre bande passante et, avec un peu de chance, que nous puissions obtenir un meilleur son?

**M. Mark Strahl:** Bien sûr.

Pourquoi ne pas passer à M. Muys en attendant?

**Le président:** D'accord. C'est ce que nous allons faire, monsieur Strahl. Je vais reprendre votre temps.

Monsieur Muys, vous avez six minutes, et vous pouvez commencer.

**M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC):** Merci, monsieur le président, et merci aux témoins qui sont ici aujourd'hui.

Nous n'avons pas encore entendu le point de vue des chemins de fer dans le cadre de notre étude du projet de loi; cela nous a donc été utile.

Je vais commencer par vous, monsieur Cato, parce que vous avez parlé de la gouvernance des conseils des ports. Nous avons déjà interrogé les représentants des ports et des ports associés à ce sujet lors de leur passage ici. J'aimerais connaître votre point de vue en tant qu'utilisateur des ports.

Vous avez dit que, selon vous, le projet de loi C-33 est une occasion ratée parce que le ministre nomme le président et qu'il y a autant de prescriptions quant à la composition du conseil. C'est aussi ce que nous ont dit les représentants des administrations portuaires, que c'est un obstacle.

Pourriez-vous peut-être nous en dire un peu plus à ce sujet?

**M. Nathan Cato:** Je pense que le fait que le port de Vancouver ait été classé avant-dernier au monde en juin dernier devrait être un signal d'alarme pour le Canada. On a signalé toutes sortes de perturbations dans les chaînes d'approvisionnement mondiales pendant la pandémie. Il est clair que les chaînes d'approvisionnement canadiennes ont besoin que nos ports soient de calibre mondial et qu'ils fonctionnent de façon optimale afin que nos chaînes d'approvisionnement puissent acheminer les biens et les ressources du Canada vers le monde et que nous puissions acheminer les biens essentiels aux collectivités à l'échelle du pays.

La seule façon d'y arriver lorsque nous parlons de gouvernance portuaire — et c'est ce dont le Parlement est saisi dans le cadre de ce projet de loi —, c'est de s'assurer qu'il y a un très haut niveau d'expertise et d'expérience au sein des conseils d'administration. Le rôle d'un conseil d'administration est de tenir la direction responsable des résultats. Il faut aborder la question de la responsabilisation de la direction du point de vue de l'expertise, de la compréhension de ce que... Il ne s'agit pas seulement de l'expertise de la chaîne d'approvisionnement, mais aussi de l'expertise du monde des affaires. Il faut que nos ports fonctionnent de façon optimale sur une base commerciale.

• (1550)

**M. Dan Muys:** Merci.

Nous avons entendu un chiffre différent tout à l'heure au sujet du port de Vancouver, qui se serait classé au 368<sup>e</sup> rang sur 370. Mais on a dit la même chose que vous, à savoir que notre porte d'entrée vers l'Asie est au bas de l'échelle mondiale.

Le CP faisait-il partie du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement?

**M. Nathan Cato:** Nous avons rencontré le Groupe de travail une ou deux fois l'été dernier, soit l'été 2022. Nous avons été consultés sur certains aspects de l'étude du Groupe de travail. Il y a de nombreux aspects au sujet desquels nous n'avons pas été consultés. De nombreux sujets soulevés dans le rapport du Groupe de travail n'ont jamais fait l'objet de discussions avec nous ou avec d'autres compagnies de chemin de fer.

**M. Dan Muys:** Étant donné que le projet de loi C-33 est censé être une réponse aux problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement, que vous avez soulevés dans votre déclaration préliminaire ainsi que dans la question précédente, y a-t-il des choses qui vous ont échappé dans l'interaction du CP avec le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement ou même dans le rapport du Groupe de travail, selon votre interprétation du projet de loi C-33?

Qu'est-ce qui manque selon vous?

**M. Nathan Cato:** Je pense qu'il est également important de remonter plusieurs années avant le rapport du Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement. Le ministre Garneau avait lancé l'examen de la modernisation des ports il y a plus de cinq ans. Si j'ai bien compris, ce projet de loi découle en partie de ce processus. Il y a aussi eu l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire qui a eu lieu en 2017, je crois. Le projet de loi constitue en partie la réponse du gouvernement à cet examen législatif également. À vrai dire, je pense que ce projet de loi représente la réponse du gouvernement à un certain nombre de processus d'examen.

De notre point de vue, ce qu'il faut pour améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement au Canada, pour améliorer le rendement des chaînes d'approvisionnement au Canada, c'est un cadre réglementaire qui favorise l'investissement. L'une des choses qui est ressortie du rapport du Groupe de travail, c'est une recommandation sur l'interconnexion prolongée, par exemple. Cette politique, que le Parlement vient tout juste de mettre en place à la fin de juin et qui est entrée en vigueur il y a quelques semaines, est exactement le contraire de ce dont nous avons besoin pour améliorer l'investissement dans l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement au Canada.

**M. Dan Muys:** Le projet de loi C-33 n'atteint-il pas cet objectif nécessaire après toutes ces années d'examen? Certains de ces examens ont commencé il y a sept ans.

**M. Nathan Cato:** Il y a des éléments positifs dans le projet de loi, c'est certain, mais je pense que, dans l'ensemble, nous avons de la difficulté à voir comment il améliorera de façon importante le rendement de la chaîne d'approvisionnement.

**M. Dan Muys:** D'accord, il n'y a donc pas d'amélioration importante du rendement de la chaîne d'approvisionnement.

Permettez-moi de vous poser une question au sujet de l'analyse des coûts.

Nous avons été surpris par les témoignages des fonctionnaires de Transports Canada qui ont comparu devant le Comité lors de notre première réunion sur ce projet de loi. Lorsque nous avons demandé si une analyse des coûts avait été effectuée pour tous les changements proposés, comme les comités et les règlements qui ont été ajoutés aux ports, ils ont répondu qu'aucune analyse des coûts n'avait été effectuée. L'une des administrations portuaires nous a dit que ces coûts pourraient s'élever à 200 000 \$ ou deux employés par année.

Avez-vous fait une analyse des coûts du point de vue des compagnies de chemin de fer pour déterminer l'incidence des modifications proposées dans le projet de loi C-33 sur vous?

Je vais probablement poser la même question à M. Harvey également.

**Le président:** Malheureusement, il ne vous reste que 20 secondes.

**M. Dan Muys:** D'accord, soyez bref.

**M. Nathan Cato:** Je dirais que les changements réglementaires qui auront une incidence sur les chemins de fer n'auront pas d'incidence importante sur les coûts pour nous, mais je pense que les autorités portuaires seraient les mieux placées pour répondre aux questions concernant leur fardeau administratif.

**Le président:** Merci, monsieur Muys.

Merci, monsieur Cato.

[Français]

Madame Koutrakis, vous avez la parole pour six minutes.

**Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Bienvenue à nos amis. Cela nous fait plaisir de vous revoir ici.

[Traduction]

En 2021, le Bureau du vérificateur général du Canada a publié un rapport dans lequel il indiquait que Transports Canada avait augmenté le nombre d'inspections fondées sur les risques, mais qu'il « n'a pas mesuré l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer ». M. Brazeau en a parlé un peu dans son témoignage lorsqu'il a parlé du règlement sur le SGSF.

Pourriez-vous nous faire part de votre point de vue à ce sujet? Dans quelle mesure, le cas échéant, le projet de loi C-33 propose-t-il de s'attaquer à l'efficacité du système de gestion de la sécurité ferroviaire au chapitre de l'identification des dangers et de l'atténuation des risques?

• (1555)

**M. Eric Harvey:** J'aimerais commencer par dire que Transports Canada effectue des vérifications de la façon dont les compagnies de chemin de fer mettent en œuvre le règlement sur le SGSF et dont elles mettent en application les processus qui y sont visés.

Je ne veux pas commenter précisément ce que la vérificatrice générale a dit à l'époque. Ce que je peux dire, étant donné que je travaille pour une compagnie de chemin de fer et que je suis exposé au rôle et à la surveillance de Transports Canada, c'est que le ministère, à notre avis, effectue ses examens et surveille notre conformité de façon importante.

Pour ce qui est des améliorations découlant du projet de loi C-33, je dirais que la décision ou la proposition d'inclure la sûreté élargira évidemment la portée de l'examen ou de la surveillance par Transports Canada pour englober cette question, en plus de la sécurité. Par conséquent, cela devrait donner au gouvernement une certaine vision du travail que les chemins de fer, en particulier les chemins de fer canadiens, font déjà avec de nombreux partenaires, qu'il s'agisse de l'ASFC ou de notre propre approche à l'égard des menaces à la sécurité, et ainsi de suite. Dans une certaine mesure, cela fournira cette vision qui fait peut-être défaut à l'heure actuelle.

**Mme Annie Koutrakis:** Monsieur Brazeau ou monsieur Cato, avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Marc Brazeau:** La seule chose que j'ajouterais, c'est que la vérification du SGSF est une occasion d'amélioration continue. C'est une occasion d'amélioration continue grâce à la vérification des rapports d'inspection présentés par Transports Canada, et aussi grâce aux vérifications régulières des compagnies de chemin de fer, qui s'assurent que leurs systèmes de gestion de la sécurité sont robustes et qu'ils répondent aux besoins de leurs employés et de leurs clients.

Je dirais que l'amélioration continue est certainement une occasion à saisir, et que les chemins de fer en profitent pleinement également.

**M. Nathan Cato:** Monsieur le président, j'aimerais ajouter, au sujet des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité, que Transports Canada fait régulièrement et fréquemment des vérifications sur l'existence même des SGSF. Il ne s'agit pas seulement de cocher une case pour savoir si vous avez un SGSF ou non; il s'agit aussi de déterminer l'efficacité de votre SGSF pour ce qui est d'améliorer la sécurité, d'assurer la conformité à la réglementation et d'examiner tous les aspects de la sécurité au sein de l'organisation à tous les niveaux de l'ensemble du réseau.

Les données sont éloquentes. Les données montrent que non seulement CPKC, mais toute l'industrie ferroviaire au Canada s'améliore au fil du temps. Nous en voyons les résultats. Les SGSF y contribuent. Comme je l'ai dit dans mes observations, une grande partie de la solution consiste à investir massivement dans les ressources humaines, les processus et la technologie. C'est ainsi que nous tirons parti des avantages en matière de sécurité.

**Mme Annie Koutrakis:** Étant donné que la sécurité est la priorité absolue dans l'ensemble de notre réseau de transport — pas seulement dans le secteur ferroviaire, mais partout —, estimez-vous que le projet de loi C-33 améliore la sécurité et la sûreté? Je sais que nous avons déjà un système de réglementation très robuste en place, mais pensez-vous que le projet de loi C-33 améliore la sûreté?

**M. Nathan Cato:** Comme M. Harvey l'a dit, cela donne au gouvernement une meilleure vue d'ensemble de ce que nous faisons sur le plan de la sûreté. Des systèmes de gestion de la sécurité ont été mis en place depuis un certain temps. C'est peu après le 11 septembre que nous avons mis en place des systèmes de gestion de la sécurité. C'est chose faite.

La sécurité ferroviaire est essentielle tous les jours. C'est un aspect que nous prenons très au sérieux. Ce que cela fera maintenant, c'est qu'il y aura une exigence législative à cet égard. Cela donnera à Transports Canada une meilleure vision de ce qui se passe.

• (1600)

**Mme Annie Koutrakis:** Il me reste une minute. Excellent. J'ai une autre question à poser.

N'importe lequel d'entre vous peut y répondre. À votre avis, est-ce que le projet de loi C-33 en fait assez pour contrer les risques environnementaux associés au transport ferroviaire et maritime?

**Le président:** Veuillez répondre en 20 secondes, s'il vous plaît.

**M. Marc Brazeau:** Nous devons vous revenir à ce sujet, madame Koutrakis.

**Mme Annie Koutrakis:** Merci beaucoup.

[Français]

**Le président:** Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

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

Je remercie également les témoins qui sont avec nous aujourd'hui.

Je vais faire écho aux commentaires d'un de mes collègues, qui a mentionné que nous avons jusqu'à présent beaucoup parlé des ports dans le cadre de l'étude du projet C-33, mais peu du transport ferroviaire. Je suis donc très heureux d'avoir des gens de ce secteur avec nous.

Monsieur Harvey, il y a une semaine ou deux, je crois, nous avons reçu des gens du milieu syndical qui nous mentionnaient que, de leur côté, ils avaient des réserves concernant les exemptions liées aux systèmes traditionnels de gestion de la sécurité, c'est-à-dire ceux où les inspections sont faites par des humains. C'est ce qu'on voit habituellement.

Ils mentionnaient aussi qu'ils auraient aimé que les exemptions accordées par Transports Canada soient rendues publiques. J'aimerais savoir si cela vous dérangerait que M. et Mme Tout-le-Monde soient mis au courant, en toute transparence, des exemptions spéciales qui vous sont accordées par Transports Canada, afin qu'ils puissent se faire une opinion là-dessus.

**M. Eric Harvey:** Merci pour votre question.

Les exemptions et l'utilisation de nouvelles technologies pour remplacer les inspections traditionnelles sont une question très importante, puisque ces nouvelles technologies offrent probablement une occasion exceptionnelle d'améliorer la sécurité ferroviaire.



La raison pour laquelle je dis cela, c'est que nous avons procédé, au CN, à deux tests en bénéficiant d'exemptions temporaires de la part de Transports Canada. Le premier était l'inspection autonome d'une voie ferroviaire par un wagon muni d'équipement de haute technologie pendant que le train transportait d'autres marchandises. Le deuxième était l'utilisation de portails qui, essentiellement, prennent une photographie des quatre côtés de l'intégralité du train. Nous avons essayé un portail pour la première fois dans la région de Winnipeg, je crois.

Dans les deux cas, l'utilisation d'algorithmes et de l'intelligence artificielle permet de relever, d'une façon très poussée, l'existence de problèmes, petits ou grands, et d'y remédier rapidement.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vous remercie de votre réponse sur les avantages que vous percevez en lien avec ces nouvelles technologies. Je présume que ce sont des outils importants pour une entreprise comme le CN. J'espère que tout le monde va se mettre à la fine pointe de la technologie dans l'industrie.

Pour revenir sur la question de rendre les exemptions publiques, vous y opposeriez-vous? Est-ce que cela soulèverait des préoccupations?

**M. Eric Harvey:** Ce que je comprends, c'est que les demandes d'exemption et les exemptions qui sont accordées par Transports Canada ne sont pas des documents confidentiels au sens de la loi. Maintenant, ce que je comprends du projet de loi C-33, c'est que Transports Canada aura l'occasion de faire des consultations. Présentement, les syndicats sont consultés lorsque nous faisons une demande d'exemption. Transports Canada aura maintenant le loisir, je crois, de consulter aussi d'autres groupes. Pour notre part, nous n'avons pas d'objection à cela.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci.

Monsieur Brazeau, au cours des dernières années et de la présente étude, on a beaucoup parlé des changements climatiques et des gaz à effet de serre, les GES. Vous avez mentionné dans votre allocution d'ouverture que l'industrie ferroviaire émettait beaucoup moins de GES que l'industrie du camionnage par tonne de marchandises transportée.

Selon vous, les entreprises ferroviaires ont-elles la responsabilité de participer à l'effort de réduction des GES? Je ne pense pas seulement au transport des marchandises qui auraient sinon été acheminées par camion, mais aussi à vos opérations destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

• (1605)

**M. Marc Brazeau:** Absolument.

Nous avons conclu avec Transports Canada une entente volontaire selon laquelle nous rapportons chaque année nos chiffres sur les émissions de GES. Nous observons depuis des décennies une réduction de ces gaz. En fait, nous constatons de plus en plus qu'il est plus avantageux de transporter les marchandises par train que par camion.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Monsieur Harvey, dans les mesures législatives qui sont proposées concernant les ports, il y aurait l'obligation pour ces derniers de se doter de plans de lutte contre les émissions de GES.

Croyez-vous qu'il serait pertinent de proposer une telle obligation pour les entreprises ferroviaires, qu'elles aussi se dotent de plans de lutte contre les émissions de GES, et que ces plans soient publics?

**M. Eric Harvey:** Chaque année, nous publions dans notre rapport annuel nos engagements quant aux émissions de GES. Je sais que celui de 2022 comprend trois pages sur le sujet.

Nous avons pris certains engagements et nous faisons la preuve que le transport ferroviaire est efficace sur le plan environnemental, non seulement parce qu'il est moins polluant que le camion, mais aussi parce qu'il permet de transporter beaucoup plus de marchandises.

Au CN, nous enregistrons un rendement intéressant en ce qui a trait à la réduction des émissions de GES, tout en transportant davantage de biens. Cela illustre bien l'efficacité de ce mode de transport. Par ailleurs, nous avons pris l'engagement de réduire nos émissions de GES de 43 % d'ici 2030, si ne me trompe pas, grâce à l'acquisition de locomotives plus efficaces et d'autres mesures semblables.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Harvey.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour les six prochaines minutes.

**M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Merci, monsieur le président.

Je remercie nos témoins d'être parmi nous aujourd'hui pour répondre à nos questions.

Depuis des années, des collectivités du Nord de la Colombie-Britannique posent des questions sur les interventions d'urgence en cas d'incident ferroviaire majeur, comme un incendie. Elles constatent l'augmentation spectaculaire du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et veulent être protégées. Bon nombre d'entre elles sont surprises d'apprendre que les petits services de pompiers volontaires financés par les impôts fonciers municipaux sont la première — et dans bien des cas la seule — ligne de défense contre les incendies ferroviaires industriels mettant en cause des entreprises comme la vôtre, monsieur Harvey. La collectivité de Smithers, où j'habite, a un budget municipal de moins de 10 millions de dollars. La dernière fois que j'ai vérifié, la capitalisation boursière du CN était de 95 milliards de dollars.

Vous semble-t-il juste que les petites collectivités doivent assumer les coûts d'intervention en cas d'incendie ferroviaire industriel mettant en cause des entreprises comme la vôtre?

**M. Eric Harvey:** Je vous remercie de votre question.

Je veux commencer par dire qu'en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, les compagnies de chemin de fer ont le devoir de répondre. Autrement dit, il nous incombe d'intervenir dans des situations d'urgence. Ce n'est pas la responsabilité des collectivités locales.

Ce qui se passe, c'est que lorsqu'il y a un incident, il y a une coordination entre toutes les ressources disponibles dans une zone et un commandement unifié de ces ressources, et chaque partie participant à l'intervention d'urgence est appelée à agir d'une manière conforme à ses moyens. Autrement dit, il ne revient pas à une petite collectivité qui dispose de peu d'équipement d'intervenir en cas d'une urgence majeure.

Conformément à cette obligation, le CN a équipé le secteur. Je veux confirmer qu'il est exact de dire qu'il y a une certaine augmentation du volume, dans votre région, de marchandises dangereuses. Cela a fait l'objet d'évaluations de la sécurité. Nous avons pris des mesures précises à cet égard en embauchant un agent des marchandises dangereuses basé à Prince George, où se trouve la plus grande partie de notre équipement. Nous avons également de l'équipement à Prince Rupert, où nous sommes prêts à intervenir et à coordonner toute urgence qui pourrait survenir.

**M. Taylor Bachrach:** Monsieur Harvey, Prince George et Prince Rupert sont à huit heures de distance. Entre les deux, des collectivités se trouvent à quatre heures de distance de ressources. Il n'y a pas de délai de réponse maximal obligatoire pour l'acheminement de ces ressources. À ce que je sache, on ne sait pas très bien quelles ressources vont faire quatre heures de route pour aller combattre un incendie ferroviaire industriel en plein cœur de nos collectivités.

Pourriez-vous nous dire dans quel délai ces ressources pourront être acheminées vers nos collectivités, qu'il s'agisse de Houston, de Telkwa ou de Smithers? Combien de temps cela va-t-il prendre, et de quel matériel vos intervenants disposeront-ils? À ma connaissance, le CN n'a toujours pas de service d'incendie doté de camions capables de combattre un incendie majeur impliquant plusieurs wagons de propane liquide en plein milieu de nos collectivités.

• (1610)

**M. Eric Harvey:** Je ferai quelques observations.

Les plans d'intervention d'urgence que nous dressons en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses tiennent compte du temps nécessaire pour intervenir. Ces plans sont fournis à Transports Canada et confirmés.

Quant au matériel, il me fera plaisir d'en discuter à part avec vous et de rencontrer vos collectivités.

**M. Taylor Bachrach:** Vous en parlez depuis des années et des années, et nous n'obtenons jamais de réponses claires.

J'ai assisté à une réunion, à Smithers, où quelqu'un a dit qu'on allait envoyer des ressources par avion depuis le Texas. C'est tout à fait déconcertant. Nous avons des collectivités où les services de pompiers volontaires ont de la difficulté à recruter des membres. Ces volontaires prennent du temps sur leur vie personnelle pour protéger leur collectivité, et non pour protéger une entreprise de plusieurs milliards de dollars qui fait passer des marchandises dangereuses par leur ville.

Ma question est en fait: quelles ressources le CN va-t-il fournir et combien de temps faudra-t-il pour que ces ressources arrivent à Houston, à Burns Lake, à Fraser Lake ou à Telkwa? Combien de temps cela prendra-t-il?

**M. Eric Harvey:** Nos ressources sont conformes aux plans d'intervention d'urgence approuvés par Transports Canada. De plus, au cours des dernières années, nous avons organisé 75 séances de formation dans votre circonscription. Nous avons formé près de 900 intervenants.

**M. Taylor Bachrach:** Ce sont des séances de formation volontaires, n'est-ce pas?

**M. Eric Harvey:** Oui, mais nous formons surtout les gens qui, selon vous, ne sont peut-être pas bien équipés.

**M. Taylor Bachrach:** Ce que j'essaie de dire, c'est...

**M. Eric Harvey:** Permettez-moi de terminer, parce que je crois que c'est important...

Nous sommes déterminés à collaborer avec les collectivités. Nous savons très bien que nos activités peuvent être dangereuses et nous sommes déterminés à soutenir ces collectivités du mieux que nous le pouvons. Nous le faisons dans la structure et le cadre fournis par Transports Canada et nous estimons que c'est valable.

**M. Taylor Bachrach:** Ce que je veux dire, monsieur Harvey, c'est que le cadre est brisé. J'estime que Transports Canada et le CN ont la responsabilité de protéger nos collectivités, mais qu'ils ne le font pas.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Bachrach et monsieur Harvey.

Écoutons maintenant M. Strahl. Nous sommes heureux de vous revoir, monsieur.

Vous avez la parole pour six minutes.

**M. Mark Strahl:** Eh bien, n'allons pas trop vite. J'ai besoin que le gouvernement me fournisse un service Internet fiable ici, à Chilliwack, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Cato. Des témoins nous ont dit que l'une des préoccupations de la Colombie-Britannique est l'utilisation des aires de mouillage. Le problème, c'est la durée de mouillage des navires. Dans certaines zones fragiles, où l'on n'est pas habitué à ces aires de mouillage, celles-ci sont désormais utilisées en permanence. Ceux qui ne tiennent pas particulièrement à voir ces bâtiments à l'ancre pensent effectivement que ces navires attendent des chargements de céréales, que c'est un problème de chargement de céréales. Les céréales et le charbon sont, je crois, les deux éléments dont on nous a parlé. Le port a pointé du doigt la fiabilité ferroviaire en réponse à nos questions sur les retards au mouillage et sur les raisons pour lesquelles les navires restaient là beaucoup plus longtemps qu'avant.

Je veux vous donner l'occasion de répondre à cette question. Est-ce que la raison pour laquelle les aires de mouillage sont pleines et que les navires arrivent tôt et restent tard est que les chemins de fer ne fournissent pas en temps et lieu les marchandises promises?

**M. Nathan Cato:** Merci beaucoup de votre question et de me donner l'occasion d'y répondre.

Je crois que, quand on examine le cas des céréales notamment, l'un des plus gros problèmes du port de Vancouver est la persistance du problème des retards dans toute la chaîne d'approvisionnement, qui sont attribuables au fait que le chargement des céréales par les exploitants de terminaux peut être interrompu ou suspendu en période de mauvais temps, par exemple quand il pleut ou qu'il neige. Il est vrai qu'il pleut souvent à Vancouver durant l'hiver, précisément quand la demande de céréales est maximale. S'il y a un retard dans l'une des parties de la chaîne d'approvisionnement de céréales, les conséquences s'ensuivent en cascade dans tout le système.

Par exemple, il y a deux jours, il y a eu de fortes pluies à Vancouver. Nous avons environ 650 wagons-trémies chargés de céréales dont le déchargement a été retardé à six terminaux, parce que ces derniers avaient suspendu les activités de chargement sur les navires.

Au sujet de ce genre de retard, franchement, des ports du monde entier ont trouvé le moyen de ne pas interrompre le chargement des céréales, quelles que soient les conditions météorologiques. Des ports situés juste au sud de Vancouver, comme Seattle et Portland, ont des terminaux qui chargent les céréales beau temps mauvais temps. C'est un problème qu'il faut régler au Canada. Tout ce qui interrompt la circulation fluide, efficace, équilibrée et synchronisée des wagons entre les silos régionaux et le port aller-retour — en fait, tout le système utilise un convoyeur — aura toutes sortes de conséquences sur la chaîne d'approvisionnement. Cela nuira au rendement global et à la cadence de la chaîne d'approvisionnement des exportations de céréales du Canada.

• (1615)

**M. Mark Strahl:** Merci.

Monsieur Harvey, vous avez parlé d'infrastructures susceptibles d'être construites ou installées au port de Vancouver pour permettre le chargement des céréales sous la pluie, ou vous avez dit que ce devrait être une priorité. Avez-vous participé à des groupes de travail avec Transports Canada et le port, où ce genre de solution aurait été discuté? Combien de temps faudrait-il pour construire? Quel en serait le coût?

Ce sont trois questions faciles pour vous.

**M. Eric Harvey:** Merci.

Nous le demandons depuis trois ou quatre ans, je crois. Il me semble que, dans le port de Portland, sur la côte Ouest des États-Unis, un exploitant de terminal a fait lui-même construire un très grand toit pour couvrir les navires où les céréales sont chargées. Ainsi, le chargement peut se faire beau temps mauvais temps.

Quant à savoir quand ce sera fait, je crains de ne pas pouvoir vous fournir de précisions. Remarquez que c'est tout à fait conforme au genre d'infrastructure qu'on trouve dans les ports. Par conséquent, compte tenu de l'empreinte d'un port, ce devrait être assez simple à construire, surtout quand on sait que cela se fait ailleurs. Il y a de l'expertise à notre disposition.

Au sujet du coût...

**Le président:** Je suis désolé, mais je vais devoir vous interrompre, monsieur Harvey.

Monsieur Strahl, votre collègue M. Muys, a eu l'amabilité de faire remarquer qu'il a pris six minutes et que vous, malheureusement, n'avez obtenu que cinq minutes.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez maintenant la parole pour cinq minutes.

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Merci, monsieur le président, mais je vais laisser mon collègue M. Badawey prendre la parole en premier.

[Traduction]

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Merci, monsieur Iacono.

Merci, monsieur le président.

Monsieur Cato, j'aimerais approfondir un peu et parler de la vision de l'avenir et des prochaines étapes. Comme on l'a dit tout à l'heure, nous avons prévu un examen de la modernisation des ports. Un rapport du groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement

est en cours. Nous avons l'examen de la Voie maritime du Saint-Laurent, du projet de loi C-33 et du projet de loi C-52 parmi les rapports terminés ou en cours. À ce jour, nous devons les mettre à jour et les moderniser.

Le Comité a terminé deux études provisoires sur l'élaboration d'une stratégie logistique des transports. En 2015, David Emerson a terminé un examen de la LTC et a formulé de nombreuses recommandations, que vous avez sûrement lues.

Vous avez parlé de réformes de la gouvernance au sein des structures individuelles, je dis bien individuelles, des ports pour veiller à ce qu'ils élaborent et respectent leurs propres plans stratégiques. Vous avez aussi parlé de gouvernance traduisant l'expérience de la chaîne d'approvisionnement, mais également, et c'est tout aussi important, du partenariat avec les collectivités et d'autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement pour examiner la situation dans son ensemble.

Cela dit, ma question est la suivante: aurait-on besoin, selon vous, d'un organisme binational qui travaillerait à l'élaboration d'une stratégie des transports binationale pour consolider une chaîne d'approvisionnement binationale intégrée, qui serait doté des moyens nécessaires, qui ne céderait pas au protectionnisme, et qui, bien sûr, veillerait à ce qu'il n'y ait pas de fracture entre les investissements en matière de transport des deux pays, à ce qu'ils soient plutôt faits ensemble? Cet organisme binational travaillerait à l'intégration de l'économie nord-américaine, ce qui renforcerait notre rendement combiné sur les marchés internationaux.

• (1620)

**M. Nathan Cato:** Merci beaucoup de la question.

Nous sommes la seule compagnie de chemins de fer de catégorie 1 en Amérique du Nord qui desserve non pas deux, mais trois pays. Nous réfléchissons beaucoup à ce genre d'enjeux et à la nécessité d'harmoniser la réglementation à l'échelle de l'Amérique du Nord et de réduire au minimum tout obstacle au commerce ou toute barrière réglementaire susceptible de causer des retards à la frontière ou d'interrompre d'une façon ou d'une autre la circulation efficace des marchandises. J'aimerais revenir en arrière et avoir une idée du genre de structure que vous avez en tête, mais, en général, nous appuyons évidemment les mesures d'harmonisation de la réglementation.

**M. Vance Badawey:** Faisons cela en temps et lieu. Très bien. J'aimerais vraiment que vous participiez à cette structure.

**M. Nathan Cato:** Je serais ravi d'en parler avec vous.

**Le président:** Monsieur Iacono.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Brazeau, quelle est votre opinion sur la possibilité d'engager des experts en gouvernance policière pour évaluer le modèle de police ferroviaire au Canada? Comment pensez-vous que leur expertise pourrait aider à déterminer les améliorations possibles?

**M. Marc Brazeau:** J'aimerais vous demander une clarification: parlez-vous de la police des chemins de fer et de sa contribution à la gouvernance en vertu du projet de loi C-33?

**M. Angelo Iacono:** Oui, c'est exact.

**M. Marc Brazeau:** Je vais demander à mes collègues de répondre à cette question, car ce sont eux qui chapeautent les opérations policières. Peut-être que M. Harvey peut répondre à la question.

**M. Eric Harvey:** Je vous remercie de la question.

Essentiellement, le rôle des policiers ferroviaires est de protéger la propriété des chemins de fer. Cette approche permet de réduire les coûts en fonds publics, car, autrement, ce sont les corps policiers publics qui devraient les assumer. D'une perspective de politiques publiques, il y a un avantage à ce que les chemins de fer aient leurs propres corps policiers pour protéger leur propriété.

Si je comprends bien, votre question porte davantage sur la discipline et le besoin de mener enquête sur certains incidents. En 2017, les dispositions qui figuraient dans la Loi sur les transports au Canada ont été transférées dans la Loi sur la sécurité ferroviaire, exigeant que les chemins de fer fournissent un processus d'évaluation des plaintes en cas d'allégation d'agissements non conformes à ce qui est normal dans les circonstances. Nous avons respecté cela de cette façon.

Pour notre part, nous voyons l'avantage d'un corps de police ferroviaire, mais nous reconnaissons aussi la nécessité d'avoir un processus en lien avec les questions de discipline.

**Le président:** Merci, monsieur Iacono.

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

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Harvey, le sujet que je veux aborder avec vous n'est peut-être pas directement en lien avec le projet de loi C-33, mais il est en lien avec l'actualité. Je ne pouvais donc pas ne pas l'aborder avec vous.

Il y a quelques années, j'ai participé à une conférence de presse en compagnie de représentants syndicaux qui dénonçaient le transfert d'employés du centre de contrôle ferroviaire de Montréal vers l'Ouest canadien. Il n'y a pas si longtemps, le même genre de scénario s'est reproduit, cette fois pour les employés du service à la clientèle, dont une cinquantaine seraient envoyés dans l'Ouest canadien.

À ces deux occasions, la principale crainte évoquée a été de se voir déplacé dans une région où la plupart des gens ne parlent pas français. À Montréal, plusieurs personnes parlent français et plusieurs personnes parlent anglais. Dans l'Ouest canadien, trouver quelqu'un qui parle français revient à chercher une aiguille dans une botte de foin.

D'une part, comment se fait-il qu'on déplace systématiquement des emplois de Montréal vers l'Ouest, alors qu'on sait que cela a des conséquences sur la qualité du service en français? D'autre part, quel est l'engagement du CN envers Montréal? Selon les termes de sa privatisation, le CN a l'obligation d'offrir des services en français et de s'assurer que son siège social reste à Montréal.

• (1625)

**M. Eric Harvey:** Je vous remercie de votre question.

En effet, nous avons un engagement envers Montréal et la province de Québec. Cet engagement, je crois, est clair. Nous sommes assujettis à la Loi sur les langues officielles fédérale et nous avons volontairement accepté de nous conformer aux mesures de l'Office

québécois de la langue française pour que nos employés, à Montréal et au Québec, puissent en bénéficier.

Je peux aussi confirmer que, par rapport au début de l'année, il y a un plus grand nombre d'employés qui travaillent au CN à Montréal. Nous avons engagé plus de 450 personnes. Il y a eu un peu d'attrition, mais nous avons essentiellement embauché du personnel à Montréal aussi.

Pour ce qui est plus précisément du transfert des 50 employés qui travaillent au service à la clientèle, aucune décision n'a été prise. Si j'ai bien compris, les rapports qui ont été produits étaient basés sur des informations qui avaient été fournies. Cependant, le CN n'a encore fait aucune annonce en ce sens. Notre réponse aux médias à ce sujet est qu'aucune décision n'a encore été prise.

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

[Traduction]

C'est M. Bachrach qui terminera nos échanges avec ce groupe de témoins. Vous avez deux minutes et demie, monsieur, allez-y.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Cato. Le Bureau de la sécurité des transports a publié un rapport à la suite de l'incident de février 2019 impliquant votre compagnie de chemins de fer, qui a entraîné la mort de trois cheminots. Il y recommandait notamment au gouvernement d'accélérer l'installation de freins de stationnement automatiques.

Quel pourcentage des wagons que vous exploitez sont actuellement munis de freins de stationnement automatiques?

**M. Nathan Cato:** Je vous remercie de la question.

Nous collaborons avec Transports Canada dans le cadre d'un groupe de travail créé par le ministère pour examiner la mise en œuvre de cette recommandation.

**M. Taylor Bachrach:** Je demande seulement un pourcentage. Quel pourcentage de vos wagons au Canada sont munis de freins de stationnement automatiques?

**M. Nathan Cato:** Le problème avec les freins de stationnement automatiques, c'est qu'il s'agit d'une technologie encore en grande partie au stade de prototype. Elle n'est pas actuellement disponible pour les parcs de wagons. C'est un prototype.

Comme je l'ai dit, nous collaborons avec Transports Canada et avec les entreprises du secteur à l'élaboration du plan de mise en œuvre de cette technologie, mais, pour l'instant, c'est un prototype qui en est encore à ses premiers balbutiements.

**M. Taylor Bachrach:** Les freins de stationnement automatiques sont-ils utilisés dans d'autres pays?

**M. Nathan Cato:** Ils sont mis à l'essai et évalués, mais, comme je l'ai dit, il s'agit encore d'un prototype.

**M. Taylor Bachrach:** On n'en utilise donc pas.

Selon le Bureau de la sécurité des transports, « de nombreuses avancées technologiques sont disponibles pour le réseau ferroviaire nord-américain afin d'améliorer le rendement au freinage des trains ». Cette mesure a été recommandée il y a des années. Je suis surpris qu'elle n'ait pas été concrétisée.

Voici une autre citation de la présidente Kathy Fox à la suite du déraillement d'un train à East Palestine en février de cette année: « On fait des progrès, mais ils sont extrêmement lents [...] Je ne peux pas dire que ce qui s'est passé en Ohio ne pourrait pas se produire ici. »

Nous avons ici une recommandation qui traîne depuis des années — les wagons au Canada n'ont pas de freins de stationnement automatiques — et nous avons le Bureau de la sécurité des transports, qui est le chien de garde censé nous aider à savoir si des entreprises comme la vôtre veillent à la sûreté des chemins de fer et si les recommandations sont suivies... Elle dit que les progrès sont trop lents et que nous pourrions encore nous retrouver dans une situation aussi catastrophique ici au Canada.

Je trouve tout cela plutôt choquant. Pas vous?

**Le président:** Veuillez répondre en 15 secondes, s'il vous plaît.

**M. Marc Brazeau:** Aucun organisme de réglementation d'Amérique du Nord n'a approuvé l'utilisation de freins de stationnement automatiques. À notre connaissance, aucun organisme de réglementation n'a approuvé ces freins. Comme l'a dit M. Cato, nous en sommes encore au stade des essais. Les essais ont démontré qu'il n'était pas sûr pour l'instant d'installer des freins de stationnement automatiques sur les locomotives.

[Français]

**Le président:** Messieurs Bachrach, Brazeau, Cato et Harvey, je vous remercie.

[Traduction]

Voilà qui met fin à la première partie de la réunion d'aujourd'hui.

Je remercie tous nos témoins de leur participation.

Je vais suspendre la réunion pendant cinq minutes pour permettre à l'équipe de l'audiovisuel de préparer le prochain groupe de témoins.

[Français]

Merci, tout le monde.

• (1630) \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1640)

[Traduction]

**Le président:** Reprenons nos travaux.

Je souhaite la bienvenue à notre deuxième groupe de témoins. Accueillons M. Bruce Campbell, professeur associé à la Faculté des changements environnementaux et urbains, de l'Université York, et M. Rick McLellan, président de Genesee and Wyoming Canada Inc.

Bienvenue à vous deux.

Nous allons commencer par vos exposés préliminaires.

Vous avez cinq minutes, monsieur Campbell.

**M. Bruce Campbell (professeur associé, Faculté des changements environnementaux et urbains, York University, à titre personnel):** Merci à vous, monsieur le président, et aux membres du Comité de m'avoir invité.

Je vais parler de la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

J'ai commencé à faire des recherches sur la sécurité ferroviaire peu après la catastrophe de Lac-Mégantic, le 6 juillet 2013. Elles ont abouti au livre que j'ai publié il y a plusieurs années en anglais et en français.

[Français]

J'en ai d'ailleurs ici un exemplaire en français.

[Traduction]

Je n'ai pas de connaissances précises sur les aspects techniques de la loi, mais j'espère que mes observations vous aideront à évaluer s'il est possible de consolider le projet de loi pour réduire au minimum les risques d'accident.

Premièrement, pour autant que je sache, le projet de loi ne prive pas les chemins de fer du pouvoir d'assurer le maintien de l'ordre. Transports Canada est en train d'examiner la question. De plus, le projet de loi ne tient pas compte des principales recommandations formulées dans le rapport du comité permanent en date de mai 2022, y compris en ce qui a trait aux services policiers des voies ferroviaires, et je ne vois pas non plus d'amélioration importante des systèmes de gestion de la sécurité.

Dans sa dernière liste de surveillance, en 2022, le Bureau de la sécurité des transports a souligné que « les SGS des compagnies de chemin de fer ne permettent pas encore de cerner efficacement les dangers et d'atténuer les risques dans le secteur du transport ferroviaire ». La liste de surveillance révèle également que certaines entreprises omettent toujours de procéder à des évaluations globales des risques dans le cadre de leurs systèmes de gestion de la sécurité. La prochaine liste de surveillance du BST ne sera pas publiée avant 2025. Mais, dans une entrevue à l'occasion du dixième anniversaire de l'accident de Lac-Mégantic, en juillet dernier, la présidente Kathy Fox a déclaré que de nombreuses mesures avaient été prises pour améliorer les règles exigeant que les compagnies de chemins de fer élaborent des plans de gestion de la sécurité. Le BST s'inquiète néanmoins de la pertinence de ces plans, ainsi que de l'efficacité de la surveillance exercée par Transports Canada.

J'ajoute qu'on n'a pas fait grand-chose pour lever le voile sur les interactions entre les entreprises et le gouvernement, qui sont protégées en vertu des règles de confidentialité commerciale. À l'échelle internationale, les lois canadiennes en matière d'accès à l'information et de protection des dénonciateurs font mauvaise figure.

La dernière liste de surveillance conclut également que « les mouvements imprévus et non contrôlés de l'équipement ferroviaire » continuent d'« engendrer des situations très risquées aux conséquences potentiellement catastrophiques ».

Dans l'entrevue dont je parlais, Kathy Fox a également déclaré ceci:

En fait, les mouvements non contrôlés, qui sont la cause profonde de l'accident de Lac-Mégantic, sont toujours un problème [...] et, malgré les mesures qui ont été prises, nous n'en sommes pas là où nous devrions [...] parce que Transports Canada n'est pas allé assez loin.

Le nombre de collisions et de déraillements sur les voies principales, qui peuvent être les plus graves de tous les accidents ferroviaires, a, en fait, augmenté de 25 % en 2022 par rapport à la moyenne de la décennie précédente. Transports Canada n'a toujours pas imposé de systèmes de freinage modernes. Les entreprises continuent de s'opposer à la réglementation concernant, par exemple, les freins pneumatiques à commande électronique.

À la suite de la tragédie de Lac-Mégantic, le gouvernement a rendu obligatoire l'utilisation de wagons-citernes plus résistants pour le transport de marchandises dangereuses et il a fixé un calendrier de temporisation pour 2025. Et pourtant, selon les résidents locaux, les wagons DOT-111 transportant des marchandises dangereuses continuent de passer par Lac-Mégantic.

Dans une entrevue récente, Ian Naish, ex-directeur des enquêtes ferroviaires du BST, a déclaré que les éléments de preuve concernant les accidents survenus au cours des dernières années donnent à penser que, si la vitesse des trains est supérieure à 35 milles à l'heure au moment du déraillement, rien ne garantit que les nouveaux wagons-citernes ne déverseront pas leur contenu. Les résidents de Lac-Mégantic tiennent à ce que la vitesse des trains soit réduite et que le nombre de leurs wagons soit limitée.

Enfin, les entreprises résistent depuis longtemps aux principes scientifiques d'équilibre entre travail et repos. C'est encore un problème, même depuis les nouvelles règles entrées en vigueur en mai et qui seront progressivement déployées jusqu'à la fin de 2024. La fatigue reste un enjeu dans la liste de surveillance du BST.

Je vais m'arrêter ici. Merci.

• (1645)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Campbell.

C'est au tour de M. McLellan.

Monsieur McLellan, vous avez cinq minutes pour présenter votre exposé préliminaire.

[Français]

**M. Rick McLellan (président, Genesee & Wyoming Canada Inc.):** Bonjour, monsieur le président et chers membres du Comité.

Je suis heureux de représenter Genesee & Wyoming Canada Inc. devant vous, un regroupement de neuf chemins de fer d'intérêt local, qui comprend aussi deux centres de réparation et couvre cinq provinces.

[Traduction]

Nous employons environ 400 cheminots canadiens, nous exploitons 940 milles de voie et, surtout, nous faisons circuler plus de 100 000 wagons par année.

Les chemins de fer d'intérêt local fournissent un service essentiel aux premiers et aux derniers kilomètres en reliant les clients à l'ensemble du réseau de transport ferroviaire de marchandises de catégorie 1 en Amérique du Nord et en reliant les collectivités éloignées et les marchés mondiaux. Vingt pour cent du volume ferroviaire canadien passe par des voies ferroviaires locales. Les chemins de fer d'intérêt local offrent une solution de transport sécuritaire, écologique, abordable et fiable aux entreprises canadiennes, petites ou grandes.

Genesee & Wyoming est considéré comme un chef de file du secteur d'activité pour son excellence en matière de sécurité. Nous participons régulièrement à des séances de simulation et à des exercices de formation complets et nous en organisons avec Transports Canada et les premiers intervenants dans les différentes collectivités que nous desservons. Nous offrons des ateliers sur la sécurité, nous procédons à des vérifications internes et nous facilitons des programmes à l'échelle du secteur. Dans toutes nos réunions, le premier article à l'ordre du jour est la sécurité.

Genesee & Wyoming investit dans la sécurité. Ces investissements sont non négociables, et l'engagement à travailler chaque jour en toute sécurité est une condition d'emploi pour chacun des membres de notre équipe. Qu'il s'agisse de la modernisation des infrastructures, du remplacement des actifs ou des programmes de formation primés, Genesee & Wyoming Canada investit dans le but d'atteindre des cibles de risque nul, qui s'appliquent à chacune des locomotives, des véhicules et du matériel dans l'ensemble de notre réseau. À cet égard, nous continuerons de favoriser une culture et des résultats solides qui inspirent la confiance de nos clients, de nos partenaires et de nos collectivités.

Avant d'aborder le fond du projet de loi C-33, je tiens à vous parler des nombreuses difficultés auxquelles sont confrontés les chemins de fer d'intérêt local au Canada. Les frais fixes élevés, l'infrastructure vieillissante, la volatilité des prix des produits de base et les politiques variables d'un endroit à l'autre et d'un mode de transport à l'autre, outre les taxes et l'alourdissement du fardeau réglementaire, menacent la viabilité des activités des chemins de fer d'intérêt local.

Les recettes de ces chemins de fer dépassent à peine leurs dépenses. Le ratio moyen entre frais d'exploitation et recettes est d'environ 90 %. Un ratio élevé limite la possibilité pour ces chemins de fer d'investir dans l'amélioration de la capacité et de la fluidité des chaînes d'approvisionnement, surtout que les investissements dans la sécurité sont, à juste titre, non négociables.

Les chemins de fer d'intérêt local font directement concurrence aux camions circulant sur des autoroutes financées par l'État tout en exploitant des lignes à plus faible densité que leurs homologues de catégorie 1.

Les chemins de fer d'intérêt local ont besoin d'un soutien gouvernemental prévisible et constant pour rester une solution de rechange viable au camionnage.

Les États-Unis offrent un soutien important sous la forme du crédit d'impôt 45G pour l'entretien des voies ferrées et de divers autres programmes, mais il n'existe pas, au Canada, de crédits fédéraux ni d'incitatifs pour les chemins de fer d'intérêt local. En fait, notre système fiscal désavantage les chemins de fer par rapport aux camions, et les chemins de fer canadiens par rapport aux chemins de fer américains.

J'invite instamment le Comité à noter dans son rapport que le gouvernement fédéral devrait en faire plus pour assurer la durabilité de nos chemins de fer d'intérêt local. Cela m'amène au projet de loi C-33.

Le Comité devrait accepter les recommandations formulées par l'Association des chemins de fer du Canada au sujet de la gouvernance des ports et de la distinction des définitions de la sécurité et de la sûreté.

Nous avons besoin que les ports canadiens, petits et grands, fonctionnent efficacement.

Les Chemins de fer Québec-Gatineau desservent exclusivement le port de Trois-Rivières. Ils sont un excellent exemple des avantages qu'offrent les chemins de fer d'intérêt local aux premiers et aux derniers kilomètres.

Les CFQG transportent des produits allant des éoliennes aux solides en vrac en passant par les liquides. Notre entreprise est fortement intégrée au port de Trois-Rivières et en dépend.

La vision et le leadership du port sont importants, tout comme la vision et le leadership des autres ports canadiens que nous desservons, comme de tous les ports du Canada.

Les ports ont besoin de dirigeants possédant des qualifications opérationnelles et commerciales et de l'expérience. Ce sont ces personnes d'expérience qui devraient choisir le président.

Nous partageons la préoccupation soulevée devant le Comité au sujet du temps que prend le gouvernement pour faire les nominations. C'est une autre raison pour laquelle c'est le conseil qui devrait choisir le président.

• (1650)

Notre entreprise gère plusieurs systèmes complets de gestion de la sûreté et de la sécurité, qui sont renouvelés et soumis à Transports Canada, dont nous faisons un audit interne et dont Transports Canada vérifie également l'efficacité.

[Français]

Je voudrais joindre ma voix à celles de mes collègues concernant la distinction à faire entre les concepts de sécurité et de sûreté.

Je remercie le Comité de m'avoir donné l'occasion de m'exprimer.

**Le président:** Merci beaucoup.

[Traduction]

Nous allons entamer la deuxième série de questions avec M. Strahl.

Monsieur Strahl, vous avez six minutes.

**M. Mark Strahl:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. McLellan.

Vous avez dit que certains éléments, dont les impôts, menaçaient la viabilité des chemins de fer d'intérêt local. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet? De quels impôts parlez-vous exactement?

**M. Rick McLellan:** Nous payons des impôts comme tout le monde et, malheureusement, nous payons des impôts sur une partie de toutes nos dépenses en immobilisations comme tout le monde; d'où l'importance d'augmenter le crédit d'impôt permettant à des entreprises comme la nôtre d'investir davantage dans leurs infrastructures et de réduire le fardeau fiscal.

**M. Mark Strahl:** Vous avez parlé d'un crédit d'impôt pour l'entretien des chemins de fer aux États-Unis. Comment cela fonctionne-t-il? Est-ce que ce sont les compagnies de chemins de fer elles-mêmes, les exploitants ferroviaires, qui effectuent ces mises à niveau? Est-ce que cela a permis d'accroître la sécurité sur les lignes qui bénéficient de ce crédit d'impôt? Pourriez-vous nous parler un peu de ce crédit et de la façon dont il fonctionne aux États-Unis?

**M. Rick McLellan:** Ce crédit d'impôt est généralement d'environ 3 500 \$ par mille de voie. C'est à peu près ce que cela représente en dollars canadiens. Si vous ajoutez à cela la subvention du programme CRISI et d'autres mesures dont bénéficient les chemins de fer américains, cela représenterait comparativement un crédit d'impôt d'environ 20 000 \$ par mille de voie au Canada.

Ce crédit d'impôt a permis d'augmenter les investissements dans l'infrastructure, les traverses, le transport ferroviaire et tous ces éléments essentiels. Cela représente une augmentation de 47 %, et une

amélioration de 50 % des résultats en matière de sécurité. On voit bien qu'il est judicieux d'investir davantage dans nos infrastructures.

**M. Mark Strahl:** Vous avez aussi parlé de la desserte de Trois-Rivières. Des représentants d'autorités portuaires et d'autres témoins nous ont dit que le projet de loi C-33 semble adopter une approche universelle qui ne tient pas compte de la situation unique des marchés locaux. Par exemple, le port de Vancouver sera desservi presque exclusivement par des chemins de fer de catégorie 1. Comme vous l'avez dit, vous offrez un service important à Trois-Rivières. Faudrait-il modifier le projet de loi C-33 pour s'assurer que les particularités de chaque administration portuaire soient prises en compte? En quoi cela serait-il avantageux pour les chemins de fer d'intérêt local?

**M. Rick McLellan:** Absolument. Comme l'ont répété mes collègues avant moi et comme je l'ai dit tout à l'heure dans mon exposé, il est important et essentiel, pour l'orientation de la croissance et des possibilités dont les ports ont besoin, d'avoir l'expérience et les connaissances nécessaires pour travailler aux côtés des parties intéressées.

Vous avez donné l'exemple de Trois-Rivières. La municipalité travaille à plusieurs projets de croissance, notamment des quais. Tout cela est essentiel, mais n'a été possible que grâce à l'expérience intégrée que nous avons acquise en travaillant main dans la main et grâce à la relation que nous entretenons. J'ai l'impression que, si on n'a pas cette relation importante qui permet à tout le monde de travailler dans la même direction, on n'obtient pas toujours le même degré d'efficacité.

• (1655)

**M. Mark Strahl:** Cela m'amène au point suivant, dont vous avez également parlé. Quand les ports travaillent dans une perspective commune, mais que c'est le ministre qui nomme le président du conseil d'administration, contrairement à ce qui se passerait si c'était quelqu'un qui a travaillé avec le conseil d'administration et qui a été élu par lui, est-ce que, d'après vous, on met en péril ce genre d'approche locale axée sur la collaboration?

**M. Rick McLellan:** Rien ne saurait remplacer l'expérience sur le terrain. C'est ce que je constate dans ma vie de cheminot. Lorsqu'on veut en avoir le plus possible pour son argent et être le plus efficace possible, l'expérience est un ingrédient essentiel du succès.

**M. Mark Strahl:** D'accord, et vous avez également mentionné les différents modes de transport et le fait que les lignes ferroviaires d'intérêt local entraînent le retrait d'un certain nombre de camions de nos routes. C'est la même chose aussi dans le transport maritime: jusqu'à 1 000 camions par navire, touché par la grève de la Voie maritime du Saint-Laurent ont été mis hors service.

Vous avez dit un mot des routes financées par l'État par opposition aux chemins de fer. Je suppose que vous parlez d'investissements privés qu'il faut pour maintenir ces activités. À votre avis, quel modèle devrait-on utiliser pour les chemins de fer d'intérêt local afin d'établir plus d'équité entre les deux modes de transport?

**M. Rick McLellan:** Je suis convaincu qu'il est possible d'offrir différents types de programmes. À mon avis, les 45G sont une occasion pour les entreprises d'investir dans l'infrastructure, moyennant une forme d'allègement grâce à un crédit d'impôt qui nous permet d'investir davantage dans l'infrastructure.

Comme je l'ai dit plus tôt, les marges d'exploitation de 90 % laissent souvent très peu d'espace de manœuvre lorsque la sécurité est la priorité et on essaie de faire avec des investissements limités toutes sortes d'autres petites choses qui sont importantes pour l'efficacité du réseau.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Strahl.

Merci, monsieur McLellan.

Monsieur Rogers, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

**M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue à tous nos témoins.

Nous avons beaucoup entendu parler de sécurité et de sûreté.

Monsieur Campbell, je vais d'abord vous poser une question à ce sujet. Nous avons entendu les représentants des chemins de fer et d'autres personnes suggérer de séparer « sécurité » et « sûreté » et de définir ces mots de manière à ce qu'ils soient distincts. Êtes-vous d'accord sur cette approche? Est-ce la façon de procéder?

**M. Bruce Campbell:** Le système de sécurité et de sûreté ne faisait pas partie des recherches que j'ai faites pour mon livre, de sorte que je ne peux pas vraiment parler de sécurité, sauf pour dire comme ça que j'aurais des questions à poser sur la façon dont la sécurité limiterait l'accès public pour le comité permanent, le grand public, les municipalités et ainsi de suite. Ce serait une de mes questions, mais je ne peux pas dire que je m'y connais en systèmes de sécurité.

Merci beaucoup.

**M. Churence Rogers:** Monsieur McLellan, vous avez parlé de la viabilité et de la durabilité des chemins de fer d'intérêt local. Vous avez mentionné qu'il n'y a pas de fonds réservés aux chemins de fer d'intérêt local. Je suppose que vous êtes en concurrence avec tous les autres pour le financement qui pourrait venir du gouvernement — dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, le FNCC, par exemple — et que cela vous oblige à vous battre pour votre part du gâteau.

• (1700)

**M. Rick McLellan:** Oui, en effet, mais à bien y penser, notre gouvernement participe à différentes formes de financement. Son financement destiné aux corridors, comme celui du FNCC, est conçu pour un certain type de programme de financement, alors que d'autres programmes répondent à d'autres besoins de l'industrie.

Pour ce qui est de l'entretien normal des voies, de ce qui est important pour nos activités et essentiel pour nos collectivités et la croissance de nos clients, et ainsi de suite, il n'y a pas vraiment de volet spécialisé pour ce type de financement. Il y a certainement un besoin de financement, comme je l'ai dit dans ma réponse initiale. Nous avons 20 % du volume ferroviaire. Nous continuons de croître d'année en année en offrant à nos clients les services et les occasions de croissance dont ils ont bien besoin. Ces volets de financement sont donc essentiels à notre succès.

**M. Churence Rogers:** Merci de cette explication.

L'autre point que je voulais soulever, c'est que le projet de loi C-33 modifierait la Loi sur le transport des marchandises dangereuses afin d'établir un régime de sanctions administratives pécuniaires et d'instituer des amendes et même des peines d'emprisonnement pour non-conformité.

Je vais d'abord vous demander, monsieur Campbell, si vous attendez à ce que le nouveau régime proposé de sanctions administratives pécuniaires ait un effet positif sur le respect des dispositions de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses?

**M. Bruce Campbell:** Si je me souviens bien, elles ont d'abord été mises en œuvre avec les changements de réglementation après Mégantic. Encore une fois, dans les amendements au projet de loi C-33, tout ce qui entraîne une sanction pour violation... Si vous avez les moyens de surveiller et de voir qu'il y a eu violation, alors, bien sûr, ces sanctions pécuniaires sont utiles.

**M. Churence Rogers:** Merci beaucoup.

Monsieur McLellan, voulez-vous répondre à cette question, dans la perspective des chemins de fer?

**M. Rick McLellan:** J'ai une observation à faire, et je vous remercie de m'en donner la possibilité.

Les sanctions sont des sanctions et la conséquence d'un événement survenu. J'ai plutôt tendance à me concentrer sur les obligations réglementaires pour m'assurer que mon système de gestion de la sécurité répond à tous les besoins du service ferroviaire que je fournis. Je pense qu'il est important de faire preuve de diligence raisonnable et de suivre un processus rigoureux, de procéder à de nombreux audits et de s'assurer que la politique est bien ce qu'il faut et qu'elle est bien comprise. Ce qui est plus important que tout, c'est que nous savons comment réagir lorsque cela se produit, car cela évite que l'accident se produise avant même que cela ne commence.

**M. Churence Rogers:** Étant donné que nous sommes en train d'examiner le projet de loi C-33, bien sûr, et que l'objectif est d'en arriver à un bien meilleur texte que la loi actuelle, si c'est dans cette perspective que vous le faites, auriez-vous des suggestions précises à faire au sujet d'une partie particulière du projet de loi que vous aimeriez, disons, renforcer ou améliorer? Ma question s'adresse peut-être à M. Campbell et à M. McLellan.

**M. Rick McLellan:** Je dirai simplement, comme je pense que mes collègues l'ont clairement indiqué... qu'un élément clé se trouve dans les possibilités d'autogouvernance, et dans la présence des bonnes personnes au bon endroit. J'en ai parlé plus tôt. Je pense que la grande possibilité pour nous, c'est d'avoir les bonnes personnes au bon endroit.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Rogers, et merci, monsieur McLellan.

[Français]

Madame Boyer-Villemaire, nous revenons à vous et allons à nouveau tester la qualité du son. Je vous passe la parole et je vous remercie de votre patience.

**Mme Ursule Boyer-Villemaire (cheffe, Expertise en risques et adaptation climatiques, Ouranos):** Bonjour. M'entendez-vous bien?

**Le président:** Oui, ça a l'air de bien fonctionner.

Vous avez cinq minutes pour votre déclaration préliminaire. La parole est à vous.

**Mme Ursule Boyer-Villemaire:** Merci beaucoup.



Bonjour à toutes les personnes qui sont dans la salle. Je suis désolée de ne pas pouvoir y être avec vous. C'est un plaisir et un honneur de vous parler aujourd'hui de ma perspective sur les changements climatiques.

Je travaille chez Ouranos sur l'adaptation aux changements climatiques, plus particulièrement sur les risques physiques qui vont affecter les infrastructures. J'ai un doctorat en sciences de l'environnement et un passé professionnel en océanographie. De plus, j'ai réalisé plusieurs contrats pour le compte du ministère des Transports du Québec.

Dans le mémoire que j'ai transmis à la greffière, vous trouverez le détail de ma position aujourd'hui. Je vais vous présenter quelques fondements de cet avis sur l'adaptation aux changements climatiques et aux changements profonds et irréversibles qui sont engendrés dans le climat et les océans.

Je rappelle que la lutte aux changements climatiques nécessite une stratégie à deux volets, soit à la fois la réduction des gaz à effet de serre et l'adaptation aux changements climatiques, qui sont inévitables. Cette adaptation requiert le déploiement d'un ensemble d'initiatives et de mesures visant à réduire les vulnérabilités des infrastructures critiques et à renforcer la résilience des systèmes naturels et humains relativement aux effets prévus. Pour renforcer cette résilience, la planification, la préparation et la prévention s'avèrent de plus en plus rentables par rapport à une simple réaction aux conséquences des changements climatiques et à l'attentisme.

En ce qui concerne le secteur des transports, on sait que l'intermodalité est importante pour réduire les GES. Toutefois, il faut aussi intégrer les risques climatiques croissants, qui amplifient les risques physiques. Dans la gestion des infrastructures, cela doit être transparent et planifié.

Dans ce contexte d'évolution continue du climat, il importe d'adopter une approche agile qui permette de s'adapter dans le temps en fonction de l'ampleur et du rythme des changements des conditions climatiques. Pour qu'une telle approche permette une prise de décision éclairée, elle doit s'appuyer sur une recherche-développement robuste et sur des outils qui intègrent les risques et les mesures d'adaptation. Dans une telle approche, les coûts et les avantages sont autant considérés que les retombées positives indirectes des solutions d'adaptation, ce qui crée des occasions de développement économique.

Il importe d'agir de manière hautement coordonnée pour prendre ces décisions dans les différents ordres de gouvernement. Le secteur des transports est un pilier d'une gestion des actifs résiliente. Il est un secteur phare au pays, il a donc tout avantage à être exemplaire.

Je vais maintenant vous présenter cinq recommandations plus précises concernant les changements proposés à la Loi maritime du Canada.

D'abord, il faudrait ajouter la notion de mesures d'adaptation dans le préambule du règlement sur l'environnement.

Il faudrait aussi renforcer la synergie entre les plans sur les changements climatiques et ceux sur les mesures d'adaptation en utilisant l'expression superordonnée « changements climatiques ». Il doit y avoir des hypothèses communes dans ces plans, et donc une synergie entre les deux. Or, la lutte aux changements climatiques n'est pas restreinte à la réduction des gaz à effet de serre et

l'expression « changements climatiques » est préférable, parce qu'elle est plus générique.

Je vous propose aussi de vous coller au cadre du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques, qui prévoit plusieurs niveaux de mesures d'adaptation.

Par souci de cohérence, il faut reconnaître les changements en cours dans la réglementation concernant la divulgation des risques physiques, en mettant davantage l'accent sur la gestion résiliente des infrastructures, afin d'incarner un vrai leadership climatique et environnemental plutôt que la recherche de l'efficacité à courte vue.

Enfin, la dernière recommandation concernant les changements proposés à la Loi maritime du Canada est de faire apparaître de manière plus directe l'efficacité recherchée des mécanismes de coordination multiniveaux en mettant l'accent sur l'adaptation régionale, qui est d'ailleurs promue par Ressources naturelles Canada dans sa plateforme d'adaptation.

En ce qui concerne les changements proposés à la Loi sur la sécurité ferroviaire, je recommande d'abord de prescrire, de façon explicite, la connaissance des aléas climatiques futurs afin de mieux les intégrer en tant que risques physiques climatiques.

- (1705)

Il faut aussi envisager d'inclure la notion de seuil d'acceptabilité des risques et de déclenchement de la transformation durable de certains tronçons pour réduire les risques de manière équitable. Il y a des secteurs qui sont fortement exposés et, parfois, la solution est de déplacer dans une zone hors risque certains des tronçons. Or, on ne pourra pas répondre à cette demande de manière simultanée partout au pays.

La dernière recommandation...

- (1710)

**Le président:** Je dois malheureusement vous interrompre. Cependant, tout ce que vous avez envoyé par courriel va être ajouté à votre témoignage d'aujourd'hui.

**Mme Ursule Boyer-Villemare:** C'est parfait.

**Le président:** Je vous remercie.

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

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Madame Ursule Boyer-Villemare, par le passé, nous avons reçu des témoins qui nous ont parlé des problèmes d'ancrage, qui sont particulièrement vécus dans l'Ouest canadien, plus précisément dans la région de Vancouver. Cependant, je dois dire que cela se produit aussi dans ma circonscription, où des gens se sont plaints de l'ancrage, surtout dans les environs de Contrecoeur.

D'après ce que nous avons compris de ce qui a été discuté au Comité, l'hypothèse émise est la suivante: la raison de ces ancrages est souvent une mauvaise planification du transport ou, par exemple, les longues files d'attente dans le port qui obligent les navires à jeter l'ancre. Néanmoins, il peut être particulièrement dérangeant que des bateaux s'arrêtent devant les résidences ou dans les milieux aquatiques sensibles.

Si j'ai bien compris, vous avez mené des études à ce sujet. Pouvez-vous nous parler de l'effet que l'ancrage peut avoir sur ces milieux et sur les gens qui habitent à proximité des navires ancrés?

**Mme Ursule Boyer-Villemaire:** Même si le batillage est atténué pendant l'ancrage, ce dernier va assurément avoir une incidence sur le milieu qu'on appelle « bain de cycle et fonds marins ».

Ayant participé à quelques missions océanographiques, j'ai constaté qu'il y a des espèces marines ou des fonds marins d'eau douce ou d'eau saumâtre dont le milieu de vie est le fond marin. L'ancrage vient bien sûr racler et détruire ces habitats, qui pourraient abriter des espèces sensibles. Je vous conseille de demander à des biologistes d'identifier ces espèces de manière plus précise. L'ancrage a un effet direct sur le milieu « bain de cycle », donc les sédiments qui sont au fond.

En ce qui concerne les collectivités, les paysages peuvent être transformés par la présence de ces navires. Je pense aux navires qui ont été ancrés de manière prolongée dans la région de Beauharnois, par exemple, et qui ont fini par devenir un déchet dans le paysage.

Avant de prendre des décisions à long terme, il faut se rappeler que cette mobilité et cet ancrage temporaire peuvent certainement diminuer la qualité de vie des résidents. On peut tenir compte de cela dans la matrice d'impact d'une analyse des coûts et des bénéfices, par exemple.

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

Au cours de la même réunion du Comité, nous avons aussi appris que, dans l'Ouest, on utilisait certains navires, qui étaient parfois ancrés, pour faire l'exportation de charbon, ce qui est interdit dans les terminaux américains.

J'aimerais savoir si vous trouvez normal que le Canada devienne la plaque d'exportation du charbon américain, puisqu'on ne peut pas le faire à partir des ports américains. Il s'agit de charbon utilisé pour produire de l'électricité.

**Mme Ursule Boyer-Villemaire:** Je ne suis pas une spécialiste du commerce international ou de l'exportation de charbon, mais une chose est certaine: dans les choix d'électrification des transports et les priorités que l'on voit dans la plateforme d'adaptation, le fait de se baser sur des énergies non renouvelables comme le charbon n'est pas un filon qui est encouragé. À tout le moins, elles constituent des maillons économiques temporaires en attente d'une meilleure utilisation plus durable de cette capacité opérationnelle ou de ces infrastructures physiques pour faire le commerce responsable de biens.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Pour en revenir à l'ancrage à proximité des résidences, avez-vous une idée de l'effet que peut avoir la présence de ces navires sur la santé mentale des personnes? Les plaintes que j'entends proviennent de gens qui disent qu'il y a un bruit infernal, qu'ils ne dorment plus la nuit, qu'ils entendent les machines et qu'ils voient des gens se promener à bord. Avez-vous fait des études sur ce sujet?

**Mme Ursule Boyer-Villemaire:** Malheureusement, je n'ai pas fait d'études sur ce sujet. Nous avons surtout fait des études sur la santé mentale des résidents exposés à l'érosion et à la submersion côtières.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Nous aurions peut-être dû vous inviter dans le cadre de notre étude sur l'érosion des berges. Cela aurait pu être intéressant.

Est-ce qu'il me reste encore un peu de temps, monsieur le président?

• (1715)

**Le président:** Il vous reste une minute et demie.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vais m'adresser à M. Campbell.

Je suis très honoré de vous avoir avec nous au Comité aujourd'hui, puisque j'ai eu la chance de lire votre livre sur Lac-Mégantic. Quiconque lit ce livre devient enragé, parce qu'on y apprend que l'accident est arrivé par notre faute, finalement: il y avait un manque d'encadrement et une mauvaise prise en charge de la part de l'entreprise, et cela a causé des morts.

Avez-vous l'impression que le projet de loi C-33 vient vraiment changer la dynamique dans le secteur ferroviaire?

**M. Bruce Campbell:** Si j'ai bien compris, vous me demandez si cela va changer le système de gestion de la sécurité.

[Traduction]

Je vais devoir m'exprimer en anglais parce que mon français... Je me débrouille, mais...

Dans le secteur des chemins de fer, depuis la catastrophe de Lac-Mégantic, il y a évidemment eu des changements. Ont-ils été suffisants? Vont-ils assez loin? Il y a eu beaucoup de rapports, dans la foulée de Lac-Mégantic, qui ont démontré les principales améliorations à apporter. Le ministère des Transports ne cesse de dire que, oui, il étudie la question. En ce qui concerne la police des chemins de fer, par exemple, il affirme qu'il s'y penche déjà, mais qu'il s'agit d'une recommandation de votre comité permanent que vous avez déposée en mai dernier.

**Le président:** Je suis désolé, monsieur Campbell. Je vais devoir vous demander de conclure. Je ne veux pas vous interrompre, car le sujet est important, mais vous avez peut-être cinq secondes.

**M. Bruce Campbell:** Non, je m'arrête ici.

**Le président:** Merci, monsieur Campbell.

Nous passons maintenant à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez six minutes. La parole est à vous.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Campbell, je suis heureux de vous revoir au Comité.

Nous avons déjà parlé un peu des systèmes de gestion de la sécurité. Le projet de loi dont nous sommes saisis contient quelques changements mineurs qui autorisent le ministre à exiger des changements aux systèmes de gestion de la sécurité qui seraient jugés déficients.

Il y a une question plus vaste au sujet des systèmes de gestion de la sécurité parce que, comme vous l'avez écrit plusieurs fois, ils sont devenus l'approche principale pour assurer la sécurité de notre système ferroviaire et ils ont pris la relève des règles plus traditionnelles et de leur application comme forme d'autoréglementation.

Vous avez notamment fait valoir que les systèmes de gestion de la sécurité devraient être transparents pour le public. Les Canadiens, les collectivités ferroviaires et les travailleurs ferroviaires devraient pouvoir mieux comprendre les systèmes sur lesquels repose la sécurité ferroviaire. Pourquoi pensez-vous que c'est au mieux des intérêts de notre pays?

**M. Bruce Campbell:** Je pense que l'accès public, en général, fait partie des intérêts supérieurs de notre pays. Si tout est gardé à Transports Canada ou dans les organismes connexes, nous ne savons pas ce qui se passe.

Nous avons des systèmes de gestion de la sécurité depuis le début ou presque, en 2001 ou 2002. Il y a eu de nombreux examens. En 2021, la vérificatrice générale a dit qu'il restait à voir si les SGS se contentaient de cocher des cases sans se donner la peine d'en examiner l'efficacité. Juste avant cela, le commissaire à l'environnement et le Bureau du vérificateur général ont dit que la fenêtre était toujours ouverte pour une nouvelle tragédie à Lac-Mégantic.

Les recommandations du Comité sont assez solides en ce qui concerne l'accès du public et de la collectivité. J'ai parfois l'impression que c'est un autre *Jour de la marmotte*. Ils reviennent constamment. Réglons cela une fois pour toutes et exigeons de bons systèmes de gestion de la sécurité accessibles au public, comme l'ont recommandé le Bureau de la sécurité des transports et le Bureau du vérificateur général.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur Campbell.

En ce qui concerne votre commentaire sur *Le Jour de la marmotte*, je pensais à quelque chose de ce genre. Nous avons eu tellement de séances de comité où les compagnies de chemin de fer sont venues nous faire l'éloge de leur bilan de sécurité. Nous avons ensuite entendu les chiens de garde, la vérificatrice générale et le Bureau de la sécurité des transports, qui ont une tout autre histoire à nous raconter.

Le message que je reçois, notamment de Kathy Fox et du Bureau de la sécurité des transports, c'est que les Canadiens devraient continuer d'être très inquiets à cause de la lenteur excessive de la correction des lacunes cernées dans le système de sécurité ferroviaire. Les compagnies refusent de faire les investissements nécessaires. Le gouvernement — et je pense que c'est la grande question — et Transports Canada ne sont pas prêts à les affronter.

J'ai eu une discussion intéressante avec un bureaucrate qui travaille aujourd'hui dans un autre ministère. Il m'a décrit l'approche de la réglementation dans différents secteurs. Dans le secteur du transport aérien, m'a-t-il dit, le gouvernement fédéral a une approche très directe. Il voit très bien ce qui se passe. Dans le secteur maritime, l'approche de la réglementation est assez rigoureuse. Mais du côté des chemins de fer, c'est comme si ces compagnies étaient plus grosses que le gouvernement. Le gouvernement n'a pas ce qu'il faut pour les réglementer d'une manière qui protège le public contre des choses comme celles que nous avons vues à Lac-Mégantic, en Saskatchewan, et, bien sûr, outre-frontière, à East Palestine.

Dans quelle mesure les Canadiens devraient-ils encore s'inquiéter des lacunes et de l'absence de réglementation efficace dans le secteur ferroviaire?

• (1720)

**M. Bruce Campbell:** Écoutez, je pense qu'ils devraient continuer à s'inquiéter. Je crois que la vérificatrice générale a exprimé le même avis récemment.

Un accident comme celui de Lac-Mégantic est rare. Les chances sont... Mais depuis Lac-Mégantic, je peux nommer au moins une demi-douzaine de déraillements et de déversements. Heureusement, personne n'est mort, mais cela pourrait arriver.

**M. Taylor Bachrach:** Ma dernière question porte sur la police ferroviaire privée. Je crois que nous avons entendu plus tôt les représentants des compagnies de chemin de fer plaider en faveur du maintien des services de police privés qui enquêteraient sur elles et leur société mère lorsque les choses tournent mal. Ils ont fait valoir

que, de cette façon, ce ne serait pas le contribuable canadien qui paierait. Ce sont les sociétés qui paieraient.

Au Royaume-Uni, ce sont toujours les sociétés qui paient, mais il y a une police responsable qui relève d'un organisme de surveillance civil. N'est-ce pas le genre de système que nous devrions avoir au Canada?

**M. Bruce Campbell:** Absolument. C'est juste.

Je suis sûr que vous êtes au courant de ce qui s'est passé à Field, en Colombie-Britannique. *The Fifth Estate* en a fait le sujet d'un reportage.

La société enquêtait sur elle-même. La personne chargée de l'enquête réclamait des renseignements, qu'on lui a refusés. Elle a fini par démissionner.

L'enquêteur du Bureau de la sécurité des transports croyait qu'il y avait des motifs d'enquêter sur la possibilité qu'un crime ait été commis. Le Canadien Pacifique a immédiatement...

**M. Taylor Bachrach:** Une enquête de la GRC est en cours.

Merci, monsieur Campbell.

**Le président:** Merci, monsieur Campbell et monsieur Bachrach.

Passons maintenant à M. Muys.

Vous avez la parole. Cinq minutes.

**M. Dan Muys:** Merci.

Je remercie tout particulièrement M. McLellan. Notre étude du projet de loi n'a pas encore bénéficié du point de vue des chemins de fer d'intérêt local. J'ai pris note de votre affirmation voulant que ce secteur représente 20 % du volume canadien. De toute évidence, c'est un élément important que personne n'a fait valoir. J'ai également été frappé par ce ratio d'exploitation phénoménal de 90 % dont vous avez parlé.

La question a déjà été posée, mais vu ce ratio tendu, le fait que le projet de loi C-33 ajoute au fardeau réglementaire vous inquiète-t-il?

**M. Rick McLellan:** Il y a des complications à cause des conséquences négatives de la multiplicité des accords commerciaux et des conventions collectives. Si on considère les congés de maladie imposés par les instances fédérales et ceux qui sont prévus dans les conventions, par exemple, la conjugaison de tout cela nous oblige à avoir le soutien et le personnel nécessaires si nous voulons continuer à fournir et à maintenir le service.

Ce que je trouve un peu renversant, c'est que nous n'avons pas eu l'occasion de donner notre avis. Nous avions déjà dans nos conventions des dispositions permettant aux employés de prendre congé pour des obligations personnelles, par exemple.

Parfois, dans ce genre de chose, nous pensons à l'industrie en général sans nous soucier des petits joueurs qui ont un rôle très important dans le secteur ni des conséquences pour eux. Ce qui est minime pour une grande entreprise peut être énorme pour une petite. Nous subissons les contrecoups.

• (1725)

**M. Dan Muys:** Même son de cloche du côté des ports. Nous avons demandé aux fonctionnaires de Transports Canada si une analyse des coûts avait été réalisée, et ils ont répondu par la négative. Le fardeau imposé à un petit port est beaucoup plus lourd parce qu'il a des ratios réduits et une capacité inférieure à celle des grands ports.

Je vous remercie de votre point de vue.

Vous avez parlé d'un déséquilibre des politiques. De toute évidence, vous avez pu dire un mot du crédit d'impôt accordé aux lignes d'intérêt local aux États-Unis, par opposition à ce qui se passe au Canada. Y a-t-il d'autres exemples analogues, ou d'autres fardeaux en général?

**M. Rick McLellan:** À ma connaissance... Comme une grande partie de notre réseau se trouve aux États-Unis, nous pouvons voir toutes les sources de fonds auxquelles il est possible de faire appel en général. Nous constatons que les divers États — et l'ensemble des États-Unis — ont un intérêt direct dans le service ferroviaire, dans le service ferroviaire offert aux clients. Nous estimons que, pour nous, les petits joueurs, il n'est pas fréquent qu'il y ait un intérêt direct pour la longévité de notre modèle d'activités actuel et à venir ni pour l'aide que nous apportons à nos clients pour faire croître leurs entreprises de l'intérieur.

Je suis certain que d'autres pays — bien que je ne puisse en nommer aucun — ont un intérêt direct dans leur réseau de transport ferroviaire et en reconnaissent l'importance pour l'économie, car l'apport de notre secteur change profondément les choses.

**M. Dan Muys:** Dans le même ordre d'idées, des témoins nous ont dit que le projet de loi C-33 n'avait aucune incidence importante sur les chaînes d'approvisionnement, qu'il s'agissait d'une occasion manquée et qu'il aurait peut-être été préférable de ne rien faire du tout. Qu'en pensez-vous?

Vous avez dit que le fait d'avoir les bonnes personnes au bon endroit importe probablement plus que tout le reste. Le projet de loi ne fait-il qu'alourdir le fardeau et ajouter des formalités administratives inutiles?

**M. Rick McLellan:** Oui, et il ne faut pas oublier l'importance des chemins de fer d'intérêt local au Canada. Nous jouons un rôle important pour assurer l'intégrité de l'infrastructure ferroviaire et de l'économie. Pour des entreprises clés avec lesquelles nous traitons, le transport ferroviaire est la seule option. Si nous nous retirons, elles fermeront leurs portes. Il y a des conséquences pour des localités, pour les recettes fiscales, pour l'emploi. Une foule de gens sont touchés.

Je voudrais qu'on fasse preuve de plus d'ouverture devant le travail des chemins de fer d'intérêt local et les possibilités qu'ils offrent dans notre pays, et que le gouvernement comprenne mieux leur importance et les appuie à l'avenir.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Muys.

Passons maintenant à M. Badawey.

Vous avez la parole. Cinq minutes.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président.

Je dois dire à M. McLellan que les chemins de fer d'intérêt local sont essentiels aux réseaux multimodaux internes de tout notre pays. Sans vous, les lignes principales ne seraient tout simplement pas en mesure de se débrouiller ni même d'assurer une liaison avec

beaucoup d'autres ports — d'autres moyens de transport qui y sont présents, qu'il s'agisse de transport maritime, routier ou aérien. Je vous félicite de ce que vous faites.

Tout à l'heure, j'ai posé à M. Cato une question que vous avez peut-être entendue au sujet des dépenses en immobilisations dans un contexte binational. Croyez-vous qu'il soit nécessaire d'intégrer ces investissements, dans nos réseaux multimodaux, tant au Canada qu'aux États-Unis?

**M. Rick McLellan:** Tout à fait, car il arrive souvent, dans des projets ou des occasions de croissance comme ceux-là, qu'on néglige l'aspect ferroviaire. Nous avons l'infrastructure portuaire et tout ce qu'il faut pour accroître l'activité dans les ports, qu'il s'agisse du transport de marchandises sèches, de conteneurs ou d'autre chose. Souvent, on oublie le petit élément ferroviaire qui est pourtant partie intégrante de l'opération.

La majorité du port de Trois-Rivières est desservi par le chemin de fer et les clients se sont habitués au service que nous offrons. Au moment des expansions, il y a beaucoup de programmes et d'occasions d'accroître leur présence dans le port.

Il manque un volet ferroviaire, et nous ferons de notre mieux pour participer au programme d'expansion, mais il est important de tenir compte des deux côtés de l'équation.

• (1730)

**M. Vance Badawey:** Il va sans dire que, pour réussir à intégrer les chaînes d'approvisionnement binationales, nous devons commencer par intégrer notre infrastructure de transport binationale. Une planification commune des immobilisations et les investissements connexes sont essentiels.

Allons un peu plus loin. Trouvez-vous que non seulement il est essentiel que les chemins de fer se donnent une planification intégrée, mais qu'il faille aussi travailler avec d'autres modes de transport, comme le transport maritime, aérien et routier?

**M. Rick McLellan:** Tout à fait. Nous ne nous occupons pas nécessairement de transport aérien, mais il est certain que nous avons des liens avec le transport routier, tout comme avec les ports et tous les autres modes de transport. Parfois même avec des trains de voyageurs.

C'est certainement une perspective multimodale, d'où les observations que nous avons faites et ce que j'ai dit à propos de l'importance des instances de réglementation, ou de la surveillance portuaire. Il est important d'avoir une vision d'ensemble, par opposition à une vision unidimensionnelle qui n'ouvre pas sur d'autres possibilités et risque de compromettre la croissance souhaitée.

**M. Vance Badawey:** Nous voulons vraiment devenir une soupape de pression. Voici un exemple. À Niagara, nous avons le corridor Hamilton-Niagara. Un corridor commercial a été créé entre l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa et Niagara, en général, le long du canal Welland.

Nous sentons parfois la nécessité d'une soupape de pression pour Munro, parfois pour Pearson et les petits aéroports de Niagara. Ils peuvent servir à soulager la pression. Ils ont une rive juste à côté d'eux. Il y a le canal et la route qui mène évidemment aux ponts internationaux.

Pensez-vous que votre ligne riveraine jouera un rôle plus important à cet égard, surtout si les immobilisations voulues se font?

**M. Rick McLellan:** Absolument. Pour certains des services que nous offrons, nous sommes en quête d'une certaine capacité. Dans les ports, des clients reçoivent un trafic entrant et sortant. Il arrive que le trafic soit excessif et qu'il y ait trop à faire. Nous aimons bien offrir des solutions de rechange, comme des possibilités d'entreposage juste à l'extérieur, et pas trop loin, où nous pouvons donner aux clients ce dont ils ont besoin.

C'est le genre de service que nous offrons à l'administration portuaire. Le transport aérien est plus au jour le jour, car les besoins de chacun sont différents. Parfois, les clients ont des difficultés de groupage des produits, par exemple, et ils ont besoin d'une solution de rechange. Nous offrons cette solution, et parfois, elle nécessite des investissements. C'est probablement de ce côté que se dirigerait notre attention.

**M. Vance Badawey:** Dans ce contexte, monsieur McLellan, intégreriez-vous la logistique et la distribution avec tous les modes de transport?

**M. Rick McLellan:** Oui, absolument.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Badawey.

[Français]

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

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Madame Ursule Boyer-Villemaire, le projet de loi C-33 intègre des plans sur les changements climatiques qui visent les ports. Ces derniers devraient donc avoir un plan d'adaptation aux changements climatiques, de même qu'un plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

À votre avis, cette responsabilité incombe-t-elle seulement aux ports? Ne devrions-nous pas avoir une vision plus large et l'imposer à l'ensemble de l'industrie maritime afin qu'elle réduise son empreinte carbone?

**Mme Ursule Boyer-Villemaire:** Tout à fait. La réalisation de ces plans et l'adoption des objectifs d'adaptation devraient être coordonnées, non seulement au sein du secteur, mais également au sein du territoire. Comme je le mentionnais, l'approche régionale en matière d'adaptation est mise en avant dans la Stratégie nationale d'adaptation du Canada et promue par Ressources naturelles Canada. Par conséquent, il faut tenir compte à la fois...

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci. Je suis désolé de vous interrompre, mais j'ai peu de temps.

Monsieur Campbell, plus tôt aujourd'hui, j'ai parlé d'exemptions secrètes dont jouissent certaines compagnies ferroviaires pour recourir à des pratiques qui remplaceraient l'humain et qu'ont dénoncées certains groupes syndicaux. Des entreprises ferroviaires qui comparaisaient, au moins le CN a mentionné que l'entreprise serait ouverte à l'idée que les exemptions qu'elle obtient de Transports Canada soient rendues publiques.

À votre avis, d'un point de vue extérieur, quelle impression cela donne-t-il au public de voir qu'on a parfois des exemptions de sécurité qui sont secrètes? Ne pensez-vous pas qu'il serait normal que ces exemptions soient toujours publiées et rendues publiques?

• (1735)

[Traduction]

**M. Bruce Campbell:** Il est possible d'élargir ce qui est accessible au grand public. Je regarde les recommandations du comité permanent. Il y en a une trentaine, dont certaines préconisent une grande transparence. À vous de voir si les modifications que Transports Canada propose dans le projet de loi sont suffisantes pour répondre aux recommandations du Comité.

**Le président:** Merci.

**M. Bruce Campbell:** Prenons l'exemple de la gestion de la fatigue. Répondent-elles aux demandes du Comité permanent?

Il y a eu beaucoup d'échanges entre les entreprises et...

**Le président:** Merci, monsieur Campbell.

Nous vous savons gré de votre enthousiasme. Vous pouvez nous envoyer un courriel contenant les réflexions que vous voudriez nous communiquer et nous les ajouterons à votre témoignage.

**M. Bruce Campbell:** J'en ai effectivement quelques-unes.

**Le président:** Parfait.

Monsieur Bachrach, vous allez vider les buts pour nous, si je peux reprendre une belle expression des Expos de Montréal.

La parole est à vous. Vous avez deux minutes, monsieur.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Ma dernière question s'adresse à Mme Boyer-Villemaire.

Comme Mme Boyer-Villemaire le sait sans doute, le projet de loi à l'étude comprend des dispositions qui obligerait les ports à publier des plans quinquennaux de lutte contre les changements climatiques. Ce que j'ai constaté, c'est qu'il y a beaucoup de plans d'entreprise sur le climat qui sont essentiellement un ensemble d'activités, mais manquent de rigueur. Ils ne sont pas assez solides pour tenir ces entités responsables de la réduction des émissions et de leur participation à la réalisation des objectifs nationaux en matière de lutte contre les changements climatiques.

Quelles doivent être les caractéristiques de ces plans si nous voulons nous assurer qu'ils valent le papier sur lequel ils sont écrits?

**Mme Ursule Boyer-Villemaire:** La première partie de ma réponse, c'est que le plan, dès qu'il est rendu public, accuse déjà un retard du point de vue des mesures à prendre. Les connaissances sur les risques évoluent très rapidement. Il me semble donc que l'élaboration du plan est ce qui a le plus d'impact sur la collaboration entre tous pour atteindre les objectifs, et c'est ce qui rendra chacun plus responsable, à mon avis.

Si vous réglemenez davantage le processus plutôt que son résultat, alors vous vous assurez que les gens participent et sont conscients que leurs choix ont des conséquences pour la sécurité et le bien-être de la population.

Oui, le plan existe. Son horizon est de cinq ans. Cependant, nous devons planifier beaucoup plus en fonction des changements climatiques et de la durée de vie à long terme de ce type d'infrastructure.

Je n'ai pas de solution ou de processus magique qui pourrait garantir la reddition de comptes, si ce n'est qu'il faut mettre l'accent sur le processus plutôt que sur les résultats.

**M. Taylor Bachrach:** Merci.

Merci, monsieur le président.

[*Français*]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Bachrach, madame Boyer-Villemare, monsieur Campbell et monsieur McLellan. C'était un plaisir de vous accueillir ici ce soir.

[*Traduction*]

Nous vous remercions beaucoup de votre témoignage.

La séance est levée.

---









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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

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

---

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