



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 122

Le jeudi 5 décembre 2024

Président : M. Kody Blois



Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le jeudi 5 décembre 2024

• (0815)

[Traduction]

Le président (M. Kody Blois (Kings—Hants, Lib.)): Bonjour, chers collègues. Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la 122^e réunion du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire de la Chambre des communes.

Vous connaissez les rappels et tout le protocole. Faisons attention aux oreillettes pour les interprètes. Pour les gens dans la salle, je vous rappelle simplement qu'il est interdit de prendre des photos quand nos délibérations sont commencées.

Nous avons quelques remplacements ici aujourd'hui. M. Epp remplace M. Leroux, et M. Longfield remplace M. Drouin. C'est bon de vous revoir au Comité, monsieur Longfield.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 24 octobre 2024, le Comité reprend son étude des enjeux et opportunités liés aux chemins de fer et à l'agriculture.

J'aimerais remercier les témoins devant nous ici aujourd'hui. Malheureusement, à cause d'une procédure à la Chambre, nous avons dû déplacer votre dernière comparution. Merci de nous avoir accommodés. C'est toujours bon de vous revoir à Ottawa. Vous avez amené la neige avec vous, cette fois-ci. Nous en parlerons, ainsi que de la façon dont nous pouvons assurer la logistique partout au pays.

Nous accueillons aujourd'hui Eric Harvey, avocat général, Politiques et affaires législatives, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada; Nathan Cato, vice-président adjoint, Affaires gouvernementales, Canada, Canadien Pacifique Kansas City; et Marc Brazeau, président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada. Durant la deuxième heure, chers collègues, nous entendrons aussi un représentant de Transports Canada.

Nous allons commencer par l'Association des chemins de fer du Canada pour cinq minutes maximum.

Vous avez la parole, monsieur Brazeau.

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

Même sur les terrains les plus accidentés et dans les conditions climatiques les plus difficiles, les chemins de fer du Canada transportent plus de 380 milliards de dollars de marchandises et de produits de consommation et environ la moitié des exportations canadiennes. Les céréales représentent un cinquième du transport de marchandises de catégorie I au Canada.

Les chemins de fer du Canada donnent le rendement le plus élevé en matière de sécurité en Amérique du Nord, avec des innova-

tions environnementales exemplaires dans l'industrie et un excellent service. Ils le font à un coût qui est pratiquement le plus bas à l'échelle mondiale. Depuis 10 ans, le taux d'accidents dans le secteur du transport de marchandises par rail s'est amélioré de 19 %, et celui pour le transport de matières dangereuses, de 34 %. Même dans un environnement qui demande beaucoup de capital, les chemins de fer au Canada maintiennent parmi les taux les plus faibles au monde pour le transport de marchandises. C'est 11 % de moins que les taux aux États-Unis, et bien moins que ceux dans plusieurs pays d'Europe, en Australie, au Japon et en Inde.

Prenons l'exemple des céréales. Le transport se fait d'abord par camion. Les entreprises céréalères facturent davantage aux agriculteurs pour transporter et élever une tonne de grain que ne facturent les chemins de fer pour la transporter sur 1 500 kilomètres des Prairies jusqu'aux ports. Une étude de CPCS révèle que le taux implicite de RAM pour les céréales canadiennes réglementées est 29 % plus faible que le taux moyen pour le transport de marchandises au Canada.

[Français]

Un solide secteur ferroviaire est essentiel à une économie canadienne concurrentielle. Plus de 35 000 cheminots canadiens travaillent nuit et jour dans des conditions difficiles pour acheminer en toute sécurité les biens canadiens sur les marchés mondiaux.

Alors que ce comité étudie les façons de soutenir l'agriculture canadienne, nous vous pressons de favoriser des politiques qui permettraient des investissements continus dans notre réseau de transport. Des politiques intelligentes créent des emplois, réduisent les coûts pour les consommateurs et améliorent les chaînes d'approvisionnement agricole.

Cependant, nous avons récemment constaté une augmentation de la rhétorique des expéditeurs ainsi que des mesures réglementaires mal avisées, comme l'interconnexion réglementée prolongée, qui met en péril les investissements, l'efficacité et des emplois bien rémunérés.

L'interconnexion réglementée prolongée permet aux chemins de fer américains d'accéder au trafic canadien à des tarifs réglementés, alors que les chemins de fer canadiens n'ont pas le même accès au trafic américain. Cela crée des conditions inégales.

Si les expéditions sont acheminées vers Seattle au lieu de Vancouver, cela signifie moins de wagons complets pour les cheminots canadiens et moins de travail pour les travailleurs portuaires. Ce sont des emplois syndiqués bien rémunérés.

• (0820)

[Traduction]

Pour prendre l'exemple d'un train allant de Winnipeg à Vancouver, les chemins de fer ont modélisé les effets d'une interconnexion élargie, et nous risquons de perdre 44 jours de travail pour les cheminots canadiens au profit des États-Unis. C'est l'équivalent de 11 équipes de deux amenant un train de grain au port et revenant avec des wagons vides. C'est pourquoi les syndicats de cheminots au Canada s'opposent aux interconnexions élargies réglementées.

Comme l'ont dit les représentants d'Unifor, la prolongation de la limite d'interconnexion ouvre la voie dans le secteur du rail au Canada à un déséquilibre en matière de concurrence avec les entreprises américaines. Les représentants de Teamsters ont aussi insisté et croient fermement que ce changement mènera à l'exportation de précieux emplois syndiqués au profit des États-Unis, y compris dans les secteurs des chemins de fer et des ports. Ils recommandent donc que le gouvernement abandonne ses plans actuels et futurs pour étendre les distances d'interconnexion au Canada.

Ce Comité ne doit pas appuyer les politiques qui causent l'exode des emplois et des investissements aux États-Unis. La poursuite de ce projet pilote mettra plus d'emplois à risque au Canada. La réputation du Canada, en tant que pays commerçant, repose sur la fiabilité de ses chaînes d'approvisionnement. Des conflits de travail récents partout au pays ont perturbé les chaînes d'approvisionnement en Amérique du Nord. Comme nous l'avons vu, ces conflits non seulement nuisent aux ports et aux chemins de fer, mais se répercutent aussi sur l'économie, les entreprises et les consommateurs.

Il faut modifier le Code canadien du travail pour que le gouvernement fédéral dispose d'outils pour prévenir un arrêt de travail dans la chaîne d'approvisionnement ou y mettre fin rapidement. Il faut qu'il puisse imposer un arbitrage contraignant quand les pourparlers sont dans une impasse. Cela aidera à bâtir un système résilient qui soutient l'agriculture et le gagne-pain de travailleurs canadiens.

Depuis 2018, le CN et CPKC ont investi plus de 1 milliard de dollars dans des milliers de wagons-trémies et des milliards de plus dans d'autres projets pour augmenter les capacités. Le Canada doit promouvoir le déplacement des marchandises, et non créer des obstacles. Le gouvernement fédéral doit régler les problèmes liés aux chaînes d'approvisionnement, comme l'incapacité de charger le grain sous la pluie au port de Vancouver et l'instabilité de la main-d'oeuvre. Nous exhortons le Comité à examiner les solutions réelles en matière de capacité et les stratégies éprouvées d'autres pays pour résoudre l'enjeu du chargement du grain sous la pluie. Il faut agir maintenant.

En conclusion, il est essentiel d'apporter des changements stratégiques en matière de politiques et de continuer de faire des investissements pour consolider la position du Canada sur les marchés mondiaux. Les chemins de fer permettent à leurs clients et à l'économie de croître.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Brazeau.

Je vais donner la parole à M. Harvey, mais avant cela, monsieur Brazeau, vous avez donné une statistique, et je veux simplement m'assurer que mes notes exactes. Vous avez dit que le coût global du transport de marchandises par chemin de fer au Canada était 11 % plus faible que le coût aux États-Unis, n'est-ce pas?

M. Marc Brazeau: C'est exact. Si l'on transporte du grain, c'est 29 % plus bas que le taux moyen pour le transport de marchandises au Canada.

Le président: D'accord.

Nous passons à M. Harvey.

[Français]

M. Eric Harvey (avocat général adjoint, Politiques et affaires législatives, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Merci, monsieur le président, de m'avoir invité, en tant que représentant du Canadien National, ou CN, à venir témoigner sur les enjeux et les opportunités pour l'agriculture canadienne liés aux chemins de fer.

Il s'agit pour nous d'une occasion de souligner notre engagement à répondre aux attentes de nos clients dans le secteur agricole et à stimuler l'économie canadienne.

En tant que leader en transport ferroviaire et facilitateur d'échanges commerciaux, le CN transporte plus de 300 millions de tonnes de marchandises par année sur un réseau de plus de 30 000 kilomètres couvrant le Canada et les États-Unis.

Notre mandat est de soutenir l'économie canadienne en transportant les marchandises de manière sûre et efficace pour tous nos clients. Cela comprend, bien sûr, une grande variété de produits agricoles, offrant aux producteurs canadiens un accès ferroviaire direct aux installations d'exportation de Prince Rupert, de Vancouver, de Thunder Bay, de Montréal et d'autres ports du Saint-Laurent.

Ces dernières années, le CN a réalisé d'importants investissements dans ses infrastructures et son matériel roulant, ce qui a permis d'accroître la capacité et la fluidité de son réseau. Nous prévoyons recevoir la livraison de 750 nouveaux wagons-trémies à grains à haut rendement au cours de l'année à venir, ce qui s'ajoute à un investissement antérieur de 3 500 wagons-trémies depuis 2018, année où des amendements à la loi ont permis de tels investissements.

[Traduction]

Ces investissements dans le transport du grain s'ajoutent aux grands investissements en capital qu'ont faits les entreprises céréalières pour rehausser la capacité de bout en bout dans la chaîne d'approvisionnement. Les résultats sont frappants.

Depuis 20 ans, la quantité de céréales des Prairies transportée à l'automne par le CN augmente de façon constante. En fait, cette année, le CN a établi un record pour le transport de grain de septembre à octobre, fracassant la marque de 6 millions de tonnes pour les expéditions de grain. On est passé de 375 000 tonnes par semaine en 2009 à plus de 700 000 tonnes par semaine de nos jours. Durant la première semaine d'octobre cette année, le CN a établi un record historique pour le plus de grain transporté en une semaine, à plus de 838 000 tonnes. Ce rendement montre notre engagement en matière de transport du grain et la résilience du CN pour ce qui est de répondre à la demande des clients.

L'incertitude constante quant aux conflits de travail entraîne des effets sur l'économie canadienne. Le gouvernement doit porter attention à tous les éléments de la chaîne d'approvisionnement, au lieu d'imposer des fardeaux réglementaires sur des maillons précis.

Cela m'amène à vous parler de l'interconnexion réglementée élargie. Ce programme pilote incite les expéditeurs canadiens, surtout les grandes entreprises céréalières, à faire affaire avec des chemins de fer américains, parce qu'ils profitent d'un taux réglementé en dessous du marché. Cela nuit à la souveraineté économique canadienne, en détournant des emplois et des investissements au sud de la frontière. Quand ces effets négatifs ont été reconnus dans le rapport Emerson, ce même gouvernement a temporisé l'interconnexion élargie en 2017 et l'a remplacée par l'interconnexion de longue distance, qui donne accès à un chemin de fer concurrent à une distance allant jusqu'à 1 200 kilomètres au taux du marché. Cet outil demeure accessible à tous les expéditeurs de grain des Prairies.

Le transport du grain commence toujours par un camion. Les agriculteurs peuvent ainsi choisir quel élévateur à grains recevra leur produit et, par association, quels chemins de fer desserviront cet élévateur. Le CN se livre à une concurrence féroce avec des chemins de fer au Canada et aux États-Unis et d'autres modes de transport. Les chemins de fer au Canada font déjà l'objet d'un revenu admissible maximal relatif au transport du grain de l'Ouest.

Les taux moyens pour le transport de marchandises au Canada sont parmi les plus bas au monde. Les politiques comme l'interconnexion élargie nous désavantagent, et rien ne prouve que cette politique profite directement aux agriculteurs sur le plan financier. Nous vous recommandons fermement de temporiser cette politique en mars 2025.

Le CN a environ 14 000 passages à niveau dans son réseau et a dépensé près de 200 millions de dollars pour se conformer à la réglementation de Transports Canada en la matière. Quand le ministère a adopté ces normes en 2014, nous avons soulevé des préoccupations sur le coût élevé que cela représenterait pour certains clients privés. Depuis, nous cherchons des solutions de rechange avec Transports Canada pour limiter les coûts des améliorations que devraient apporter les agriculteurs.

Nous sommes ravis de dire qu'avec l'appui des associations agricoles provinciales, on a accordé des exemptions pour la vaste majorité des passages. Tandis qu'il y avait 57 passages à niveaux non conformes, il y en a maintenant seulement 7 en Ontario et 1 au Québec. Nous avons confiance que nous pourrions trouver des solutions pratiques pour le nombre limité de passages qui restent.

• (0825)

Merci, et nous avons hâte de répondre aux questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Harvey.

Évidemment, vous parlez de huit passages à niveau.

M. Eric Harvey: Oui.

Le président: D'accord. C'est parfait.

Nous passons à M. Cato pour un maximum de cinq minutes.

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

Il y a bien des occasions d'améliorer la chaîne d'approvisionnement du grain au Canada. Par exemple, il faut ajouter des outils dans le Code canadien du travail pour mieux gérer les conflits de travail. Il y a aussi le problème constant de charger le grain sur les navires sous la pluie aux terminaux céréaliers du port de Vancou-

ver. Les autres ports n'ont pas le même problème ou autant de problèmes quand il pleut.

[Français]

Cela dit, nous comprenons que le Comité souhaite avoir nos observations aujourd'hui sur l'interconnexion prolongée et le Règlement sur les passages à niveau de Transports Canada. Je commencerai par parler de l'interconnexion prolongée.

[Traduction]

Les défenseurs de l'interconnexion élargie argumentent que cette politique est nécessaire pour la concurrence, mais cet argument ne tient pas la route. Elle ne crée pas de nouvelle option concurrentielle.

La réelle motivation des défenseurs des expéditeurs, c'est l'accès à un taux réglementé fondé sur les coûts, même si les taux moyens pour le transport de marchandises par train au Canada figurent parmi les plus bas au monde et qu'on déprécie le transport de produits agricoles à cause de la réglementation et du revenu admissible maximal. Ce que les défenseurs des expéditeurs omettent de dire, c'est que les expéditeurs jouissent déjà d'un accès réglementé à un chemin de fer concurrent situé jusqu'à 1 200 kilomètres plus loin dans le cadre de l'interconnexion de longue distance. On a créé cette interconnexion pour remplacer l'interconnexion élargie, parce qu'elle avait des conséquences imprévues et nocives quand la politique a été mise en oeuvre de 2014 à 2017.

[Français]

L'interconnexion de longue distance est également plus conforme à la politique nationale de transport du Canada, qui est énoncée à l'article 5 de la Loi sur les transports au Canada.

• (0830)

[Traduction]

La différence entre l'interconnexion de longue distance et l'interconnexion élargie, c'est le taux. Le taux pour l'ILD se fonde sur les taux réels du marché pour des transports comparables, ce qui est essentiellement un taux commercial. Cela évite les distorsions néfastes du marché causées par la réglementation des taux fondés sur les coûts, comme les incitatifs à l'exportation des emplois et des investissements aux États-Unis. Les données montrent clairement que durant la mise en oeuvre précédente de l'interconnexion élargie, la principale conséquence était le détournement du transport par rail au Canada au profit du transporteur américain BNSF.

Nous voyons la même tendance dommageable se dessiner dans ce deuxième essai de l'interconnexion élargie. La raison est simple: ce type de connexion donne à BNSF une portée de 160 kilomètres au Canada pour solliciter les expéditeurs à un taux fondé sur les coûts, tandis que la même logique ne s'applique pas aux transporteurs ferroviaires qui vont aux États-Unis. Ce déséquilibre était une des principales conclusions de David Emerson quand son comité d'examen législatif de l'OTC a étudié l'interconnexion élargie et a recommandé de la temporiser. En 2001, ce comité a aussi étudié les limites de l'interconnexion agrandie et a recommandé de ne pas l'utiliser.

La réglementation du taux fondé sur les coûts nuit aux intérêts à long terme des travailleurs, des expéditeurs et des consommateurs canadiens. Tout wagon de marchandise échangé avec un chemin de fer américain en vertu de l'interconnexion élargie enlève du travail aux cheminots canadiens syndiqués. Cela réduit également les investissements du secteur privé dans l'infrastructure de consolidation des capacités. CPKC mène une concurrence féroce aux autres chemins de fer, aux autres modes de transport, et aux diverses routes et portes d'accès. La concurrence doit se faire sur un pied d'égalité. Les lois canadiennes ne devraient pas favoriser un transporteur ferroviaire américain aux dépens du Canada. Il faut à nouveau temporer cette politique.

Le gouvernement conservateur précédent a promulgué la réglementation sur les passages à niveau en novembre 2014, après des dizaines d'années de consultation de Transports Canada. Le ministre a dit qu'il a amorcé ses consultations auprès des intervenants en 1991. Le BST a signalé de graves préoccupations en matière de sécurité publique, à cause du risque de collisions aux passages à niveau.

En 2001, le BST a recommandé que Transports Canada accélère la prise de règlements sur les nouveaux passages à niveau. Puis en 2010, il a ajouté cet enjeu à la liste d'éléments à surveiller en matière de sécurité. Durant les consultations, les intervenants ont émis des craintes sur le temps nécessaire et les coûts liés à l'amélioration des passages à niveau pour satisfaire aux nouvelles exigences réglementaires. En réponse, le gouvernement conservateur précédent a donné sept ans pour qu'on améliore ces passages à niveau.

[Français]

En novembre 2021, alors que le délai initial approchait, le gouvernement actuel a accordé une prolongation allant jusqu'à trois ans.

La sécurité des passages à niveau est une responsabilité partagée entre les chemins de fer et les propriétaires des passages à niveau.

Nous avons travaillé de manière coopérative, diligente et transparente avec les propriétaires des passages à niveau afin d'assurer la conformité.

La responsabilité des coûts varie selon les passages à niveau.

[Traduction]

La responsabilité financière pour l'entretien et la mise à niveau des passages privés est attribuée par une entente ou un droit statutaire. Les propriétaires fonciers qui ont un droit statutaire à un passage ne sont pas responsables des coûts d'entretien. Ce sont les chemins de fer qui assument ces coûts. Dans d'autres cas, les passages existent parce qu'un propriétaire adjacent dont la terre n'a pas été coupée en deux par la construction du chemin de fer en a fait la demande dans son intérêt.

Les coûts de ces passages à niveau sont attribués selon les modalités de l'accord entre le propriétaire et le chemin de fer. S'il n'y a pas d'accord et qu'il y a mécontentement sur le partage des coûts, la loi prévoit que le propriétaire peut demander des recours auprès de l'agence. CPKC applique une approche raisonnable et pragmatique pour trouver une solution qui fonctionne avec chaque propriétaire. Nous avons réussi dans l'écrasante majorité des cas, et je suis ravi de vous dire aujourd'hui que nous avons terminé les améliorations de sécurité aux passages à niveau qu'exige la réglementation.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cato.

Nous passons maintenant aux questions. Je vais commencer par mes collègues conservateurs.

Madame Rood, vous avez la parole pour six minutes.

Mme Lianne Rood (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de leur présence ici aujourd'hui.

C'est un sujet très important pour les agriculteurs canadiens. Nous savons que les chaînes d'approvisionnement au pays vont très mal, à cause des pénuries de main-d'œuvre chroniques, des conflits de travail constants et du fait que nos partenaires commerciaux considèrent que nos chaînes d'approvisionnement constituent une source d'embarras et ne sont pas fiables.

Quelles mesures prend l'industrie des chemins de fer pour aider à résoudre nos problèmes dans les chaînes d'approvisionnement au Canada, et quelles solutions que le gouvernement n'applique pas présentement pourriez-vous nous suggérer?

M. Marc Brazeau: Une idée que nous défendons, c'est que le gouvernement ait plus d'outils à sa disposition. Si les négociations collectives échouent, nous croyons que le gouvernement fédéral devrait modifier le Code canadien du travail et disposer de plus d'options pour agir vite. Les meilleures conventions sont négociées à la table de négociation, mais en cas d'impasse et si les chaînes d'approvisionnement sont paralysées, nous croyons fermement qu'il faut avoir l'option d'imposer un arbitrage contraignant.

Si l'on examine d'autres pays, les États-Unis et le Railway Labour Act pourraient vous servir d'exemple. Je pense que vous pourriez tirer des leçons des États-Unis sur la façon de modifier le Code canadien du travail pour garantir que nos chaînes d'approvisionnement restent fluides et continuent de répondre aux besoins des entreprises et des consommateurs canadiens.

• (0835)

M. Eric Harvey: Je pense avoir lu que dans les deux dernières années environ, il y a eu plus de 60 arrêts de travail dans la chaîne d'approvisionnement canadienne. C'est un chiffre très élevé. Nous pourrions dire que c'est peut-être inhabituel, mais il demeure que c'est arrivé et que l'incidence est colossale.

Nous insistons pour dire que nous n'avons certainement rien contre le fait que nos employés aient le pouvoir adéquat pour négocier des conditions de travail équitables. Par contre, je pense qu'il faut reconnaître que l'environnement et le régime actuels en matière de négociations collectives selon le Code du travail accordent à certains employés dans la chaîne d'approvisionnement un pouvoir qui excède probablement de loi celui de leurs employeurs. Autrement dit, en cas d'arrêt de travail au port de Vancouver comme dans les dernières semaines, on nuit non seulement aux activités du port, mais aussi à celles des chemins de fer. On nuit aux activités de nos propres clients, qui se fient au port de Vancouver pour exporter leurs produits.

Nous croyons qu'en 2024, il y a d'autres moyens que ce qu'on pourrait appeler les négociations collectives classiques pour s'assurer de rémunérer les employés de la chaîne d'approvisionnement équitablement pour leur travail, sans porter préjudice à l'économie comme c'est le cas ces dernières années.

Mme Lianne Rood: Plus tôt cette semaine, j'ai demandé au ministre de l'Agriculture s'il y avait eu une hausse des accidents ferroviaires aux passages privés pour qu'on veuille apporter des changements réglementaires pour les passages privés, mais il n'a pas pu me répondre. Est-ce que l'un de vous sait si les incidents ferroviaires ont augmenté aux passages à niveau privés?

M. Eric Harvey: Je ne suis pas au courant qu'il y aurait eu, ces dernières années, une hausse marquée des accidents aux passages à niveau...

Mme Lianne Rood: Je suis désolée, mais j'ai très peu de temps.

M. Eric Harvey: D'accord. Je suis désolé.

Mme Lianne Rood: Le gouvernement a-t-il consulté les chemins de fer avant d'apporter ces changements?

M. Eric Harvey: Oui, il nous a consultés en 2014 durant l'élaboration de la réglementation.

M. Nathan Cato: Je pourrais ajouter quelque chose.

Transports Canada dit qu'il a entamé ses consultations sur la réglementation en 1991. Ces consultations se sont en fait déroulées sur plusieurs dizaines d'années et ont été menées par de multiples gouvernements. Le gouvernement précédent a mis en place la réglementation en 2014, et il y a eu beaucoup de consultation au cours du processus. Les coûts étaient un enjeu majeur, selon tous les intervenants consultés.

À l'étape de la consultation dans la partie I de la *Gazette du Canada*, le gouvernement de l'époque a permis une période de mise en oeuvre plus longue. Je pense qu'on est passé de cinq à sept ans avant la mise en place de la réglementation. Le gouvernement actuel a prolongé cette période de trois ans pour certains passages. Il a pris cette décision en 2021, juste quand nous approchions de la date butoir initiale. C'est ainsi que nous en sommes arrivés à l'échéance de la fin du mois dernier, en novembre 2024.

Mme Lianne Rood: Nous savons que l'amélioration des passages à niveau privés pour observer les nouvelles normes coûtera entre 600 000 \$ et 2 millions de dollars aux agriculteurs. Quels sont les coûts qu'assument les chemins de fer pour améliorer un passage à niveau? Est-ce que l'un de vous connaît les coûts d'entretien annuel d'un passage privé?

M. Nathan Cato: Une grande partie des passages à niveau privés de notre réseau relèvent de l'article 102, qui prescrit un droit d'accès à un passage à niveau. Dans ce cas, l'agriculteur ou le propriétaire des terres contiguës ne paiera aucun coût associé à la modernisation du passage à niveau. Ces coûts incomberont à la compagnie de chemin de fer.

Pour ce qui est des autres passages à niveau privés, ceux qui relèvent de l'article 103 de la Loi sur les transports au Canada, des ententes sont signées avec les propriétaires des terres contiguës. Ces ententes ont souvent été établies il y a plusieurs décennies, et elles prévoient généralement la répartition des coûts. C'est ce qui détermine qui paiera et dans quelle proportion pour l'entretien requis au passage à niveau.

• (0840)

Le président: Le temps est malheureusement écoulé, monsieur Cato, mais je vous remercie de nous avoir parlé des passages à niveau assujettis à l'article 102 et à l'article 103. C'est bon d'entendre qu'il n'y en a plus que huit au pays, et nous savons que nous devons continuer de travailler là-dessus.

Madame Taylor Roy, vous avez la parole pour six minutes.

Mme Leah Taylor Roy (Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

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

Ma question s'adresse à M. Harvey et au CN et porte sur les passages à niveau privés.

Je crois comprendre que vous travaillez à ce dossier depuis un bout de temps. Apparemment, cela fait déjà 10 ans. Je ne m'étais pas rendu compte que la réglementation avait été modifiée sous le règne du gouvernement conservateur, en 2014. Cela fait longtemps. Je me demande si vous pouvez nous parler des progrès réalisés depuis. Dans ma circonscription d'Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill, où le CN passe, je pense que les choses avancent bien concernant le passage d'Elgin Mills, qui n'est pas un passage privé. Il y a aussi deux ou trois fermes situées près de la rue Leslie, que le chemin de fer traverse.

Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet? Je suis simplement curieuse.

M. Eric Harvey: Comme je l'ai indiqué, notre réseau compte 14 000 passages à niveau. Il y en a beaucoup. Ce projet a pris beaucoup de temps. Pendant la première phase, nous avons dû nous coordonner avec toutes les administrations routières, les municipalités et la province, ainsi qu'avec chaque utilisateur privé pour déterminer son type d'utilisation du passage à niveau. Le type de véhicule a une incidence sur le type de protection qui doit être installé.

Depuis le premier jour, nous nous soucions du coût pour les utilisateurs privés des passages à niveau assujettis à l'article 103 de la Loi sur les transports au Canada, puisqu'ils sont aux frais du propriétaire et des utilisateurs. Le matériel ferroviaire coûte très cher. Avec l'inflation et tout le reste, nous en sommes maintenant à une étape où la protection nécessaire pour le peu qui reste dépasse 1 million de dollars. C'est pourquoi nous avons demandé à Transports Canada de demander une exemption pour les 57 restants, étant donné que leur utilisation est très limitée. Certains sont des passages à niveau situés sur des terres agricoles, si bien qu'ils sont utilisés du printemps à l'automne pour la récolte et tout. Certains traversent des lieux de résidence, et les gens les utilisent essentiellement pour accéder à leur maison.

Nous sommes heureux de dire que sur les huit passages à niveau dont il est question aujourd'hui, il y en a un que nous avons convenu de fermer avec le propriétaire. La personne a accepté. Elle a trouvé une autre solution et par conséquent, ce passage à niveau a été fermé. Ensuite, il y en a trois où nous avons essentiellement accepté d'appliquer des ordres de marche au ralenti, autrement dit de réduire la vitesse de nos trains afin que le passage à niveau soit conforme à la réglementation. Ceux-là sont situés sur des résidences. Dans un cas, la vitesse a été réduite à un endroit très proche d'une zone où la vitesse était déjà réduite, donc nous trouvons que c'était pratique.

Il reste quatre passages à niveau dans la subdivision Kingston, qui relie Montréal à Toronto. Là, je dirais que nous avons communiqué avec tous les propriétaires. Le problème, c'est qu'il s'agit du corridor utilisé par VIA Rail, où les trains circulent à très grande vitesse. Par conséquent, il est très difficile de les rendre conformes. Ce que nous faisons, c'est que nous communiquons avec chaque utilisateur afin d'établir une période de fermeture temporaire pendant l'hiver. Nous croyons que comme ils ne sont pas utilisés pendant l'hiver, la vitesse peut rester la même pour l'instant. Pendant l'hiver, nous allons essayer de voir s'il y a d'autres solutions. S'il n'y en a pas, je suppose que nous devons payer pour ces mises à niveau.

Je dis « payer », mais comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, le CN a déjà investi 200 millions de dollars dans son réseau. Nous croyons que les quelques passages à niveau qui restent, d'après le résultat de notre travail préparatoire, sont des candidats idéaux pour le programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire géré par Transports Canada.

Mme Leah Taylor Roy: C'est très bien. Merci beaucoup.

Vous avez déjà fait beaucoup de chemin. Dix ans, c'est long, et il semble que c'était un très gros projet faisant intervenir beaucoup d'acteurs différents.

• (0845)

M. Eric Harvey: Oui, en effet.

Mme Leah Taylor Roy: Je veux simplement utiliser le reste de mon temps, monsieur le président, pour déposer une motion, car je sais que nous arrivons à la fin de nos études.

J'aimerais déposer une motion afin de proposer une étude qui commencerait, je l'espère, au début de la nouvelle année. Elle porterait sur les terres agricoles canadiennes et viserait à réimaginer l'avenir de l'agriculture. Nous savons que les terres agricoles canadiennes sont une ressource naturelle vitale pour la sécurité alimentaire, les économies rurales et la lutte contre le changement climatique. À l'heure actuelle, le secteur agricole — nous l'avons entendu à maintes reprises — est confronté des défis croissants: l'étalement urbain, la dégradation des sols, le changement climatique, etc.

Je vais la faire circuler. Je ne lirai pas la motion au complet tout de suite. Il s'agirait d'une étude sur l'avenir de l'agriculture, essentiellement, elle nous fournirait l'occasion de stimuler l'innovation, d'améliorer la gestion écologique et de favoriser des systèmes alimentaires durables, tout en garantissant un avenir sûr et prospère à tous les agriculteurs et les consommateurs canadiens.

Parmi les choses que j'aimerais examiner dans le cadre de cette étude, que je détaille dans la motion, il y a les menaces qui pèsent actuellement sur les terres agricoles, les pratiques agricoles durables qui sont déjà utilisées et qui pourraient l'être davantage, les moyens d'indemniser les agriculteurs pour leur contribution à l'environnement, le rôle des terres agricoles dans la protection de notre sécurité alimentaire nationale et l'atteinte de nos objectifs environnementaux et économiques. Nous parlerions ainsi de choses comme de la séquestration du carbone et de la réduction des émissions.

Enfin, cette étude nous permettrait de nous demander comment les produits biologiques, les plastiques et l'agriculture végétale pourraient présenter une occasion à saisir pour les agriculteurs, pour profiter d'un marché de 25 milliards de dollars. Il s'agirait également d'examiner comment la transition que certains agriculteurs doivent opérer en ce moment en raison du changement climatique

pourrait passer par une agriculture biologique davantage axée sur les plantes.

L'idée serait de rassembler divers intervenants du milieu pour en parler, donc évidemment des agriculteurs, des organisations agricoles, des experts et des communautés autochtones.

Je vais faire circuler la motion, mais je pense que cette étude serait très bénéfique pour tous les agriculteurs au Canada.

Le président: Merci, madame Taylor Roy.

Il reste environ une minute et demie, car nous nous arrêtons lorsque vous proposez des motions. Je sais que M. Longfield voulait intervenir aussi.

Monsieur Longfield, vous avez 45 secondes pour poser une question et peut-être 45 secondes pour obtenir une réponse, si vous voulez.

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Certainement. Merci.

Cette question s'adresse probablement à M. Brazeau.

Je siégeais au comité lorsque le rapport Emerson a été publié. À l'époque, nous avions des problèmes en ce qui touchait les expéditions hivernales qui traversaient les montagnes. Il y avait du grain qui restait dans les terminaux. Les agriculteurs avaient du mal à se faire payer pour le grain qui n'était pas expédié. Les compagnies de chemin de fer avaient alors ajouté des locomotives et des ingénieurs afin d'éviter une deuxième période de délai. Il y en avait eu une trois ans auparavant, si je ne me trompe pas.

Pourriez-vous nous dire comment les choses se sont passées pour l'ajout de nouvelles locomotives et l'embauche de nouveaux employés?

M. Marc Brazeau: C'est probablement une question à laquelle je laisserais mes collègues répondre, car ils ont des données plus précises que moi à ce sujet.

M. Lloyd Longfield: D'accord. Merci.

M. Nathan Cato: Je peux répondre à cette question brièvement.

Dans notre cas, chez CPKC, nous avons investi considérablement dans de nouvelles capacités, y compris et surtout dans notre chaîne d'approvisionnement en céréales au Canada. Nous avons investi plus de 500 millions de dollars pour l'acquisition de 5 900 nouveaux wagons-trémies de grande capacité. En les ajoutant à notre modèle de train en boucle de 8 500 pieds, soit à ce que nous appelons notre modèle de train de marchandises à haute efficacité, nous pouvons transporter 40 % de céréales de plus de plus dans chaque train. Il s'agit d'une augmentation marquée de la capacité de la chaîne d'approvisionnement en céréales canadienne, et nous en sommes très fiers.

Le président: Nous allons devoir nous arrêter là.

[Français]

Monsieur Perron, vous avez la parole.

M. Yves Perron (Berthier—Maskinongé, BQ): Merci, monsieur le président.

Je salue les témoins. Je suis désolé de ne pas pouvoir être là en personne ce matin. Nous les remercions deux fois, puisqu'ils ont comparu deux fois devant le Comité. Je les prie de nous excuser pour les procédures parlementaires qui ont eu lieu la dernière fois.

Ma première question va porter sur le Code canadien du travail. Plusieurs des témoins ont parlé de la nécessité de se pencher sur les répercussions des conflits ainsi que sur l'arbitrage exécutoire, qui est utilisé dans certaines circonstances.

Ne croyez-vous pas que les droits des travailleurs pourraient être brimés, à long terme, puisque les employeurs se diront que, de toute façon, il y aura un arbitrage et qu'ils n'ont pas besoin de faire des concessions?

N'y aurait-il pas une autre solution qui nous permettrait d'éviter les conflits?

• (0850)

M. Eric Harvey: Merci de la question, monsieur Perron.

Comme je l'ai dit dans ma réponse à l'un de vos collègues du Comité, nous reconnaissons effectivement le droit de nos employés à négocier et à avoir une certaine forme de moyens de pression pour le faire.

Récemment, nous avons cependant constaté que les moyens de pression semblent excéder les intérêts des employeurs et qu'ils ont des répercussions allant au-delà de l'économie canadienne en général. Ces moyens de pression s'étendent parfois sur de longues périodes, et cela a un coût quant à notre produit intérieur brut ou à d'autres analyses du genre.

Pour ce qui est des solutions à envisager, il serait peut-être intéressant qu'une étude soit faite pour déterminer quelles pourraient être les options. L'arbitrage obligatoire est une option, mais il y a aussi d'autres pays qui gèrent leurs relations de travail sans avoir à subir nécessairement les mêmes répercussions que nous subissons chez nous. Il faudrait peut-être envisager une vision un peu plus élargie pour voir comment ces questions sont traitées dans d'autres pays.

Cela étant dit, il semble important de noter que la situation actuelle est dommageable pour notre économie. C'est surtout cette situation que nous décrivons et c'est pourquoi nous demandons une intervention en vue de limiter ce risque, tout en permettant à nos employés d'être payés adéquatement.

M. Yves Perron: Merci beaucoup de cette réponse détaillée.

Vous dites qu'il faudrait étudier d'autres options. J'imagine que vous pensez à la possibilité de considérer certaines marchandises comme un service essentiel, un service minimal, un peu comme ce qui se fait dans le système de santé.

N'est-ce pas?

M. Eric Harvey: Je vais prendre un exemple.

Les États-Unis ont adopté une loi spéciale pour gérer les relations de travail entre les employés et les compagnies de chemin de fer. Cette loi comporte un régime de médiation et de conciliation très élaboré auquel il faut recourir avant l'étape de la grève. Ce dispositif permet d'épuiser tous les recours, en réunissant à la table de discussion des personnes compétentes pour déterminer si les demandes des deux parties sont raisonnables ou non, de façon à influer sur le résultat.

Comme vous venez de le dire, il serait aussi possible, à l'intérieur du cadre actuel, d'élargir la définition de ce qu'est un service essentiel afin de pouvoir couvrir certaines circonstances, comme une grève dans le secteur ferroviaire ou dans la chaîne d'approvisionnement. Une série de choix se présente.

M. Yves Perron: Merci.

M. Eric Harvey: Je crois que la question qu'il faut poser est de savoir lequel de ces choix serait le mieux adapté aux circonstances propres au Canada.

C'est pour cette raison que nous demandons que des efforts soient faits à cet égard.

M. Yves Perron: Merci beaucoup, monsieur Harvey. Je suis désolé de devoir vous interrompre, mais mon temps de parole est limité.

Je voudrais aussi avoir les commentaires des trois autres témoins au sujet de l'interconnexion.

Monsieur Harvey, vous avez mentionné que la zone d'interconnexion de 160 kilomètres déplace du trafic ferroviaire vers des zones desservies par des compagnies américaines, si je vous ai bien compris. Je n'avais aucune idée de cela.

Ma question comporte deux volets.

Premièrement, quelles seraient les conséquences, selon vous, si cette zone passait à 500 kilomètres?

Deuxièmement, les producteurs agricoles nous ont dit que la zone de 160 kilomètres ne permettait pas de rejoindre certains groupes de producteurs. Ne pourrait-il pas y avoir, sans aller jusqu'à une distance de 500 kilomètres, une mesure mitoyenne, une zone d'exception où on mettrait en place un tarif intermédiaire?

Il ne reste qu'une minute, mais nous pourrions y revenir tantôt.

M. Eric Harvey: Premièrement, l'instauration d'une zone d'interconnexion de 500 kilomètres serait extrêmement dommageable pour l'industrie ferroviaire canadienne. Cela signifierait que la compensation payée aux chemins de fer serait basée sur les coûts, alors que toutes les dépenses des chemins de fer sont basées sur une valeur marchande commerciale. Nous payons nos employés suivant une valeur commerciale, et nous payons notre essence et notre matériel à un prix commercial. La rémunération sur la base d'un coût se situant sous le marché donnerait lieu à une sous-compensation qui, à terme, mènerait à une réduction de la qualité du service et de la sécurité.

Deuxièmement, il est important de noter que, comme nous l'avons mentionné dans nos commentaires d'ouverture, la mesure qui régleme le plafond des revenus que les chemins de fer canadiens peuvent recevoir pour le transport du grain procure un avantage de 30 % comparativement aux autres produits de base au Canada. De plus, cet avantage s'applique à tous les producteurs qui sont visés dans les Prairies.

L'idée de prolonger cette mesure ou de prolonger la distance d'interconnexion nous laisse un peu perplexes. En effet, l'industrie agricole canadienne a déjà un avantage que n'a aucun autre expéditeur canadien.

• (0855)

Le président: Merci.

[Traduction]

Je sais, monsieur Cato, que vous voudriez intervenir. Il vous reste 15 ou 20 secondes si vous avez quelque chose à ajouter.

M. Nathan Cato: J'aimerais ajouter quelque chose aux commentaires de mes collègues.

Concernant le débat sur la distance couverte par l'interconnexion étendue, je tiens à souligner que les expéditeurs ont aujourd'hui accès à l'interconnexion de longue distance, qui couvre 1 200 kilomètres. Il y a quelques exceptions, mais le même principe s'applique partout au pays. L'expéditeur bénéficie d'une distance d'interconnexion de 1 200 kilomètres pour avoir accès à un transporteur concurrent. La différence, c'est que le tarif se fonde sur les trajets comparables.

Le président: Merci beaucoup.

Allez-y, monsieur Cannings. Vous avez six minutes.

M. Richard Cannings (Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, NPD): Merci à tous d'être ici.

C'est un nouveau sujet pour moi, alors j'essaie de comprendre. Il semble que la principale chose qui vous préoccupe tous est la concurrence avec BNSF, qui offre des tarifs fondés sur la réglementation et les coûts, alors que vous utilisez les tarifs moyens du marché.

Je vais commencer par M. Cato, de CPKC.

Je suppose que BNSF est obligée d'offrir des tarifs fondés sur les coûts, puisqu'elle se fonde sur la réglementation. CPKC suit-il la même réglementation? S'agit-il d'un règlement américain?

M. Nathan Cato: C'est un règlement canadien, qui découle de la Loi sur les transports au Canada. Il crée une zone de 160 kilomètres dans trois provinces seulement (l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba), où les tarifs applicables aux trajets en interconnexion avec un transporteur concurrent se fondent sur les coûts.

Ce que cela signifie pour nous, sur notre réseau, c'est que comme nous avons une connexion avec BNSF à Coutts, en Alberta, directement à la frontière... Ce règlement canadien a pour effet de donner à BNSF accès à une zone de 160 kilomètres au Canada pour solliciter les expéditeurs à des tarifs fondés sur les coûts. Essentiellement, ce concurrent peut nous couper légèrement l'herbe sous le pied dans la portion longue distance du transport. Il peut aller chercher ces clients. Les tarifs fondés sur les coûts créent donc un incitatif pour réorienter le trafic vers un transporteur ferroviaire américain concurrent.

M. Richard Cannings: Au cours des dernières années, d'après ce que j'entends, CPKC et le CN ont connu de très bons rendements. Selon l'Union nationale des fermiers, vos profits ont triplé depuis 10 ans, tandis que ceux du CN ont doublé.

Quelle a été l'incidence du projet pilote d'interconnexion sur votre bilan? Vos profits auraient-ils quadruplé ou augmenté davantage avec cela? Il semble que vous vous débrouilliez bien. Les agriculteurs semblent vouloir cette interconnexion. Vous dites que vous pouvez faire mieux que les États-Unis et que vous offrez des prix plus bas. Je ne comprends tout simplement pas pourquoi nous avons cette conversation.

M. Nathan Cato: Je dirais que la question de politique publique pertinente pour les parlementaires est celle des emplois et des investissements au Canada. Nous avons besoin d'un environnement réglementaire qui facilite l'investissement au Canada.

Pour notre part, l'industrie ferroviaire est extrêmement capitalistique. Nous dépensons des sommes record en immobilisations. Nous investissons jusqu'à 2,8 milliards de dollars par année dans nos infrastructures pour améliorer la sécurité et la capacité. C'est très important. Nous avons également investi, comme je l'ai dit plus

tôt, dans l'augmentation de la capacité. Nous avons investi plus de 500 millions de dollars dans des wagons-trémies de grande capacité. Nous avons élargi notre réseau pour accroître la concurrence.

• (0900)

M. Richard Cannings: Encore une fois, cela revient à la même question. Vous dites pouvoir fournir des services d'expédition à meilleur prix qu'aux États-Unis, mais les agriculteurs et les expéditeurs semblent vouloir avoir accès à l'interconnexion pour améliorer leur sort. Nous sommes au beau milieu d'un projet pilote, et vous semblez bien vous en tirer. Vous faites tous ces nouveaux investissements. Je me demande toujours en quoi le fait d'éliminer tout cela serait à l'avantage des agriculteurs et des expéditeurs, si c'est ce qu'ils veulent et qu'ils estiment nécessaire pour transporter leurs produits.

M. Nathan Cato: Il faut rappeler que l'agriculteur n'est ni notre client ni un expéditeur. Habituellement, nos clients sont les très grandes sociétés céréalières. Nous n'avons vraiment aucune preuve que l'interconnexion étendue présente de quelconques avantages pour les agriculteurs. Nous serions très curieux de voir s'il y en a des preuves, mais au bout du compte, nous devons créer un environnement réglementaire au Canada qui incite à investir dans la capacité qui sera nécessaire pour répondre aux besoins d'une population et d'une économie en croissance. Nous nous attendons à ce que la demande de transport de marchandises augmente au Canada, avec la croissance de la population, et nous avons besoin d'un environnement réglementaire qui favorise l'investissement dans l'amélioration de l'infrastructure à long terme, car c'est clairement dans l'intérêt du Canada.

Le président: Le temps est écoulé.

Si vous le souhaitez, allez-y, monsieur Cannings. Vous avez 30 secondes.

M. Richard Cannings: Encore une fois, pourquoi les expéditeurs voudraient-ils expédier leurs produits par BNSF alors que vous leur offrez des coûts 29 % moins chers?

M. Nathan Cato: Il s'agit d'une moyenne qui tient compte du rabais consenti en fonction du revenu admissible maximal sur les tarifs moyens pour le transport ferroviaire de marchandises au Canada. Je pense que cela touche surtout les grandes sociétés céréalières. Cela s'applique à toutes les expéditions, je devrais dire, et la plupart des expéditeurs veulent payer le moins cher possible. Nous pouvons comprendre leur motivation, mais...

M. Richard Cannings: Ils devraient alors utiliser vos services si vous leur accordez un rabais de 29 %.

M. Nathan Cato: Encore une fois, il s'agit d'une moyenne générale.

Le président: Malheureusement, le temps est écoulé. C'est aux risques du président que je vous ai donné ces 30 secondes, mais je vous remercie, monsieur Cannings.

Monsieur Epp, vous avez cinq minutes.

M. Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC): Merci, monsieur le président.

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

J'aimerais commencer par une estimation tirée des calculs de l'Agricultural Producers Association of Saskatchewan: les agriculteurs de la Saskatchewan ont payé plus de 36 millions de dollars l'an dernier en taxes sur le carbone pour expédier leur grain par voie ferroviaire, alors qu'ils sont en voie de faire 57 millions de dollars cette année. D'après vos propres chiffres, le CN estime que la taxe sur le carbone s'est élevée l'an dernier à 128 millions de dollars, tandis que CPKC l'a estimée à 102 millions de dollars. Je vous demanderais de déposer auprès du Comité, si vous le voulez bien, votre estimation de la proportion de ces deux derniers chiffres correspondant à la taxe sur le carbone imposée aux expéditeurs de céréales. Pouvez-vous également estimer combien on a payé en taxes sur le carbone depuis 2019, et comme le taux devrait augmenter jusqu'en 2030, à combien s'élèvera la taxe sur le carbone d'ici là?

Sur ce, je vais changer un peu de sujet. Il y a une expression en Californie, je crois, selon laquelle: « *Whisky is for drinking and water is for fighting over* ». Il est un peu tôt pour le whisky, alors parlons un peu d'eau. Qu'est-ce qui a changé, dans les politiques ou les lois fédérales, pour que les deux compagnies de chemin de fer cessent de se considérer comme assujetties à la Loi sur le drainage de l'Ontario?

Allez-y, monsieur Harvey.

M. Eric Harvey: Rien. Il n'y a aucun changement législatif qui soit à l'origine de cela. Depuis 1996, les installations de drainage sont considérées comme des services publics aux fins de la Loi sur les transports au Canada. La répartition des coûts entre les utilisateurs des services publics ou les propriétaires — comme les municipalités dans ce cas-ci — et nous est déterminée par l'Office selon les avantages relatifs que les deux parties tirent de l'infrastructure.

• (0905)

M. Dave Epp: Vous parlez de 1996. C'est à ce moment-là que la Loi sur les chemins de fer a été scindée en deux: la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada. Il y avait un article, qui n'a pas été conservé, qui portait précisément sur les problèmes de drainage dans les provinces.

M. Eric Harvey: Je m'excuse. Votre question portait sur les modifications apportées en 1996. Au cours des 28 dernières années, en gros, il n'y a eu aucun changement, alors je pensais que vous étiez...

M. Dave Epp: C'est exact. Le changement a été apporté en 1996.

M. Eric Harvey: C'est exact. Je suis désolé.

M. Dave Epp: Ma question complémentaire est la suivante: qui est l'éminent juriste qui a relevé cette omission lorsque la loi a été scindée en deux? Est-ce quelqu'un du bureau du CP, du vôtre ou de l'ACFC qui a relevé l'omission?

Cela fait environ cinq ans que les deux chemins de fer ont cessé de coopérer avec les municipalités de l'Ontario, les agriculteurs et les propriétaires fonciers sur les questions de drainage. Quand a-t-on remarqué ce changement législatif, qui remontait aux années 1990, lorsque la Loi sur les chemins de fer a été scindée? Regardez les comportements de vos propres organisations sur une échelle de 100 ans. Pour revenir à ce que je disais au début, la Loi sur le drainage de l'Ontario est entrée en vigueur en 1894. Cela a été la loi la plus importante sur l'eau, la toute première à porter sur l'eau, et pendant 100 ans, les deux chemins de fer nationaux s'y sont conformés. Qui a remarqué ce changement?

M. Eric Harvey: Je tiens à souligner que le problème en question ne se pose qu'en Ontario. C'est la première chose à préciser, et c'est un aspect important à retenir.

Deuxièmement, si je comprends bien, en 1996, la raison stratégique du changement était simplement que le gouvernement fédéral voulait que le régime applicable aux services publics pour les chemins de fer nationaux qui traversent le pays soit le même dans chaque province, et c'est ce qui s'est passé à ce moment-là.

Je veux répondre précisément au sujet des dernières années, parce qu'en Ontario, les cas qu'il y a eu récemment se limitent à quelques municipalités en particulier, et il y en a peut-être deux ou trois.

M. Dave Epp: Perth East dans votre cas, et ma propre municipalité, pour CK.

M. Eric Harvey: C'est exact. Dans ces cas, les chemins de fer sont prêts à payer pour les avantages qu'ils tirent des infrastructures de drainage. La difficulté à laquelle nous sommes confrontés dans ces cas très précis et limités, c'est que les montants évalués par les municipalités pour les chemins de fer nous semblent disproportionnés par rapport aux avantages que les chemins de fer tirent de l'infrastructure. C'est là que nous ne sommes pas d'accord.

M. Dave Epp: Mon temps est limité.

En fait, je suis agriculteur aussi, de sorte que j'ai payé pour divers systèmes de drainage et j'ai vu beaucoup de rapports d'ingénierie qui déterminent les avantages pour le propriétaire des terres.

Je porte ici une épinglette des Grands Lacs, où aboutit la majeure partie de l'eau dans le Sud de l'Ontario, où l'on trouve des passages à niveau. Je crois qu'il y a toujours de la pluie qui tombe sur vos voies en Ontario et sur les fermes des propriétaires fonciers voisins.

Êtes-vous en train de dire que ce sont les agriculteurs et les municipalités voisines qui devraient payer pour l'entretien des systèmes de drainage? L'eau de vos propres drains doit bien se déverser dans les Grands Lacs à un moment donné.

M. Eric Harvey: Nous estimons que la contribution des municipalités et des propriétaires des terres contiguës devrait être proportionnelle aux avantages qu'ils tirent des infrastructures, tout comme nous y contribuerions si nous en bénéficions.

M. Dave Epp: Tout dépend des rapports d'ingénierie exigés en vertu de la Loi sur le drainage de l'Ontario.

M. Eric Harvey: Oui, mais je précise que nous sommes sous réglementation fédérale et que ce que nous disons aujourd'hui est conforme au cadre fédéral.

C'est la raison pour laquelle nous, au CN, avons porté une affaire devant l'Office des transports du Canada. J'ai personnellement tenté de régler le problème avec la Ville de Samia parce que je me disais qu'il y avait sans doute mieux à faire que de nous battre contre elle. Cependant, nous n'avons pas pu parvenir à une entente, alors voilà où nous en sommes.

Nous devons saisir l'OTC de l'affaire. C'est l'Office qui tranchera, et nous respecterons la décision finale qui en découlera.

M. Dave Epp: Merci, monsieur le président.

M. Nathan Cato: S'il reste du temps, j'aimerais moi aussi répondre à une partie de cette question.

Le président: Faites-le très rapidement. Je vais probablement retirer ce temps du troisième tour pour vous, mais allez-y, monsieur Cato.

M. Nathan Cato: Je tiens à souligner qu'il s'agit d'une question de compétence. Nous sommes des entreprises sous réglementation fédérale. Le Parlement a créé un mécanisme réglementaire en vertu de la Loi sur les transports au Canada pour résoudre ce genre de différends concernant des passages à niveau. Voilà de quoi il s'agit. Il s'agit de drainage de l'eau qui doit s'écouler par le corridor ferroviaire. Habituellement, cela se fait au moyen d'un ponceau; il y a donc tout un processus qui existe.

Dans la grande majorité des cas, nous concluons des ententes avec les propriétaires des terres contiguës. Nous y définissons les modalités et la répartition des coûts, et il n'y a pas de problème. Dans les très rares cas où il y a désaccord, le Parlement du Canada a créé un mécanisme réglementaire pour résoudre ce différend, et c'est par l'entremise de l'Office des transports du Canada.

• (0910)

Le président: Merci beaucoup.

Je donne la parole à M. Louis. Je sais que vous partagerez peut-être un peu de votre temps avec M. Longfield.

Pour la gouverne de mes collègues, nous reviendrons aux conservateurs pour environ deux minutes et demie, après quoi il y aura probablement une autre série de questions de ce côté-ci.

Allez-y, monsieur Louis.

M. Tim Louis (Kitchener—Conestoga, Lib.): Merci. Je vais effectivement partager mon temps de parole avec M. Longfield.

Merci à tous d'être ici aujourd'hui.

Comme mon collègue l'a mentionné, les compagnies ferroviaires s'occupent des passages à niveau des fermes depuis 1894. Lorsqu'elles ont scindé les terres agricoles, elles ont dû trouver un moyen de laisser les agriculteurs traverser les voies ferrées pour se rendre dans les autres parcelles de leur exploitation.

Dans la région de Waterloo, il y a 15 passages à niveau privés et agricoles sur la ligne du CN et 12 sur la ligne du CPKC. Les agriculteurs sont nerveux, à juste titre. On leur a dit qu'ils devraient assumer des coûts pouvant aller de 600 000 \$ à 2 millions de dollars, ce qui est tout simplement inacceptable. Les agriculteurs ne peuvent pas éponger une facture de cet ordre.

Vous semblez prendre certaines mesures, et je vous en suis reconnaissant, mais on a l'impression que cela vous a été imposé. Chacun d'entre vous peut-il me dire à quelle date son entreprise a décidé de se retirer de l'accord de 1894? À quelle date avez-vous indiqué que vous n'alliez pas payer? Pouvez-vous aussi me dire quand vous avez changé votre fusil d'épaule pour faire savoir que vous alliez travailler avec les agriculteurs et assumer les coûts en question?

Je voudrais peut-être d'abord entendre M. Cato à ce sujet.

M. Nathan Cato: Je dirais que rien n'a vraiment changé à l'intérieur du cadre juridique qui régit la répartition des coûts liés aux passages à niveau. Comme je l'ai souligné plus tôt, il y a trois types de passages à niveau dans la Loi sur les transports au Canada. Cela n'a pas changé.

M. Tim Louis: Où est le changement? Où est le décalage? Les agriculteurs et les associations agricoles nous indiquent que vous

leur avez dit qu'ils allaient devoir payer la note, et voilà maintenant que vous annoncez que vous allez vous en charger et poursuivre ce travail que vous semblez d'ailleurs avoir déjà terminé.

M. Nathan Cato: Oui, nous avons terminé les mises à niveau exigées par la modification réglementaire de 2014 pour tous les passages à niveau. Notre équipe s'y emploie depuis maintenant 10 ans à l'échelle du réseau qui compte quelque 7 000 passages à niveau dans l'ensemble du pays. Énormément de travail a donc été fait pour s'assurer que ces passages à niveau respectent les nouvelles normes.

M. Tim Louis: Je peux le dire aux 12 agriculteurs de ma région qui utilisent la ligne du CPKC.

À votre connaissance, quelqu'un d'autre a-t-il communiqué avec eux? Ils attendent des nouvelles parce que la date limite est passée.

M. Nathan Cato: Il faudrait que je vérifie auprès des 12 agriculteurs dont vous parlez — je ne sais pas de qui il s'agit exactement —, mais nous avons fait le nécessaire dans l'ensemble du réseau et nous sommes maintenant en conformité avec la réglementation pour tous nos passages à niveau.

M. Tim Louis: Monsieur Harvey, est-ce la même chose pour vous?

M. Eric Harvey: C'est la même chose ici. Essentiellement, il ne nous en reste que quatre dans l'ensemble de notre réseau. Ils sont à Kingston. Je pense donc que c'est réglé pour ceux de votre circonscription.

M. Tim Louis: Est-ce qu'on a communiqué avec ces gens-là? Vous devez avoir une liste de ces passages à niveau.

M. Eric Harvey: Vous voulez dire en ce qui concerne...

M. Tim Louis: Avez-vous communiqué avec eux pour leur dire que vous étiez en conformité? Qu'est-ce qui a changé? Rien n'a changé dans leurs fermes. C'est la réglementation qui a été modifiée.

M. Eric Harvey: Je peux vérifier auprès de notre groupe des affaires publiques si cela a été fait. Si ce n'est pas le cas, je recommanderai que nous le fassions.

Les décisions prises par Transports Canada quant aux exemptions à accorder figurent dans un document public qui est accessible à tous. Nous sommes résolu à travailler avec les quatre qui restent pour voir comment nous pouvons régler le tout.

M. Tim Louis: Merci.

Je cède la parole à M. Longfield.

Le président: Monsieur Longfield, il reste deux minutes.

M. Lloyd Longfield: C'est très bien. Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Louis.

Monsieur Harvey, après la catastrophe de 2013 à Lac-Mégantic, il y a eu un examen réglementaire sous la houlette du gouvernement précédent, mais pas de financement. En 2016, notre budget prévoyait à ce titre 143 millions de dollars sur trois ans. Par la suite, nous avons vu à augmenter le financement pour la sécurité aux passages à niveau. Il y en a d'ailleurs un ici même à Guelph, sur la rue Alma.

En ce qui concerne le soutien gouvernemental pour les entreprises ferroviaires, pourriez-vous nous dire à quel point il est important de continuer à soutenir les projets d'infrastructure afin que nous n'ayons pas une autre catastrophe comme celle de Lac-Mégantic?

M. Eric Harvey: Depuis l'incident de Lac-Mégantic, nos organismes de réglementation et l'industrie ferroviaire se sont penchés sur la question avec tout le sérieux nécessaire. Je peux confirmer qu'au CN, nous avons passé beaucoup de temps à travailler en collaboration avec Transports Canada pour élaborer des règlements rigoureux et les mettre en œuvre, et ce, même si le CN n'était pas impliqué dans cet incident. Maintenant...

● (0915)

M. Lloyd Longfield: D'accord. Réduire la réglementation n'est pas la solution.

M. Eric Harvey: En ce qui concerne le financement, le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire qui est administré par Transports Canada depuis de nombreuses années est très utile parce qu'il donne aux proposants la possibilité d'accéder à des fonds publics dans l'intérêt de la sécurité. Quand je parle de « proposants », je ne parle pas seulement des entreprises ferroviaires, mais aussi des instances municipales et provinciales qui gèrent les voies publiques. Ce programme est tout à fait pertinent dans le contexte des passages à niveau, ces endroits où circulation routière et trafic ferroviaire entrent en conflit. Ainsi, plus on rend les passages à niveau sécuritaires, plus on fait en sorte que ces deux modes de transport sont sûrs.

Le président: Monsieur Harvey, nous allons devoir en rester là pour l'instant.

[Français]

Monsieur Perron, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Yves Perron: Merci, monsieur le président.

Je vais revenir à la question des passages à niveau et à la réglementation qui est entrée en vigueur le 28 novembre dernier.

Si je vous ai bien compris, monsieur Harvey, il reste sept ou huit voies ferrées qui ne sont pas tout à fait conformes à la réglementation.

Monsieur Cato, vous dites que tous les passages à niveau sont en règle.

Monsieur Harvey, à propos de la réglementation et des adaptations, vous avez mentionné tantôt la réduction de la vitesse aux passages à niveau privés où la circulation est moins importante.

Quelle interprétation faites-vous de cette nouvelle réglementation qui a été adoptée pour la sécurité? N'avez-vous pas l'impression qu'elle a été appliquée partout un peu rapidement?

M. Eric Harvey: Les gens du secteur ferroviaire vivent dans un monde où la sécurité et l'évaluation du risque occupent une place prépondérante. On cherche toujours à déterminer le risque qui existe à un endroit précis et les mesures nécessaires pour le gérer.

Si on adopte un règlement qui établit toute une série de mesures et qu'on a 14 000 passages à niveau, tôt ou tard, on va considérer que certains d'entre eux nécessitent des améliorations, alors qu'en pratique, ce n'est peut-être pas le cas.

Prenons l'exemple des 57 passages à niveau non conformes pour lesquels nous avons fait des demandes. Nous sommes très heureux d'avoir pu réduire ce nombre à 8, avec l'aide de Transports Canada, puis à 4, en raison de l'engagement que j'ai mentionné plus tôt.

Les quatre passages à niveau restants sont situés dans des régions occupées par des fermes, et ils sont très peu utilisés. Néanmoins, on parle d'y investir plus de 1 million de dollars. Cet hiver, nous allons explorer toutes les possibilités existantes concernant ces passages à niveau, allant de leur fermeture jusqu'à leur protection complète. Il faudrait voir s'il existe des solutions à moyen terme pour réduire les coûts, tout en assurant un niveau de sécurité adéquat basé sur une analyse de risque objective.

Le président: Malheureusement, le temps de parole est écoulé. Merci beaucoup, monsieur Perron et monsieur Harvey.

Monsieur Cannings, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

[Traduction]

M. Richard Cannings: Merci.

Monsieur Cato, je vais commencer encore une fois par vous. Je suis désolé, mais je n'essaie pas de vous mettre sur la sellette. Si je peux m'arrêter de parler, j'aurai peut-être le temps de m'adresser à quelqu'un d'autre. Je veux simplement revenir à la question des relations de travail qui a déjà été soulevée.

Nous entendons sans cesse parler d'interruptions de travail. Dans bien des cas, et en fait dans la plupart des cas que j'ai examinés avec nos chemins de fer ou nos ports, il semble qu'il s'agisse tout aussi souvent de problèmes liés à la gestion. Le conflit ferroviaire de cet été a abouti à deux lockouts à peu près en même temps par le CN et le CPKC. Il semblerait que l'on ait voulu ainsi exercer un maximum de pression sur le gouvernement afin qu'il impose l'arbitrage aux syndicats. Il a été question de la grève au port de Vancouver. Nous entendons beaucoup parler des conflits de travail au port de Vancouver. C'était la première grève en plus de 60 ans à Vancouver. Dans tous les autres cas, c'était des lockouts.

Vous semblez laisser entendre que nous devrions modifier les lois du travail au Canada pour qu'il soit plus facile d'imposer l'arbitrage aux syndicats dans ces situations. Je me demande simplement si vous avez des suggestions qui permettraient une plus grande collaboration avec les syndicats afin qu'ils aient l'impression d'avoir véritablement voix au chapitre.

Vous parlez de sécurité. Les syndicats ont dit que le CPKC voulait extraire de la convention collective toutes les dispositions relatives à la fatigue mettant en péril la sécurité. Le CN voulait imposer la relocalisation forcée des travailleurs pour combler les pénuries de main-d'œuvre partout au pays, souvent pendant des mois à la fois. Avez-vous réfléchi à des façons d'intégrer les syndicats au processus pour qu'ils se sentent écoutés? À l'heure actuelle, il semble que vous essayez de vous éloigner de leurs préoccupations.

● (0920)

M. Nathan Cato: Je dirais un certain nombre de choses en réponse à cette question.

Nous avons un excellent bilan en matière de négociations collectives avec nos syndicats au Canada, aux États-Unis et maintenant au Mexique, à l'exception de la Confédération ferroviaire de Teamsters Canada, ou CFTC, qui a été impliquée dans l'arrêt de travail en août. Avec ce syndicat, 10 des 11 séries de négociations tenues depuis 1993 ont nécessité une intervention quelconque de la part du gouvernement fédéral. Avec nos quatre autres syndicats au Canada, nous avons eu au cours de la même période 36 séries de négociations et un seul arrêt de travail. Nous avons un excellent bilan pour ce qui est d'en arriver à un accord à la table des négociations, ce qui, selon nous, est toujours le résultat le plus souhaitable.

La question est de savoir ce qui se passe lorsque les parties sont dans une impasse. Dans le secteur des transports, qu'il s'agisse d'un chemin de fer ou d'un port, on ne parle pas seulement d'un différend entre un employeur et un syndicat. L'économie de tout le pays est tributaire de ces services essentiels. Il faut trouver un moyen de dénouer l'impasse.

Vous avez fait référence à certaines déclarations du syndicat à ce sujet. Nous étions à la table de négociation pour essayer de nous entendre avec la CFTC un an avant cette échéance...

Le président: Nous allons devoir en rester là pour l'instant.

Nous avons dépassé le temps imparti de près d'une minute, monsieur Cannings, mais je voulais laisser un peu de temps à notre témoin pour vous répondre. Je pense que nous avons maintenant une bonne idée de son point de vue.

Nous allons passer à notre dernière série de questions. Comme nous avons pris du retard, nous allons devoir nous limiter à des périodes de deux minutes et demie.

À vous la parole, monsieur Barlow.

M. John Barlow (Foothills, PCC): Merci, monsieur le président.

Vous avez traité tous les deux dans vos observations préliminaires — et ce, dans des termes très semblables — de la préoccupation suivant laquelle l'interconnexion étendue détourne les emplois et le trafic vers les États-Unis. J'ai jeté un coup d'œil aux chiffres de Statistique Canada à ce sujet. Lorsque l'interconnexion étendue était en place sous le gouvernement conservateur précédent, soit de 2014 à 2017, la proportion des expéditions ferroviaires des provinces des Prairies vers des destinations américaines était d'environ 33 %, un pourcentage qui a diminué pendant la période où l'interconnexion étendue était en vigueur. Cependant, lorsqu'elle a été supprimée en 2017, la proportion du trafic ferroviaire des Prairies allant vers les États-Unis est passée à 37 %, et était encore à un niveau similaire en 2019.

Je suis simplement curieux à ce sujet. Si vous avez raison d'affirmer que l'interconnexion étendue est un avantage injuste qui pousse le trafic vers les États-Unis, pourquoi ces chiffres disent-ils le contraire? Comment pouvez-vous expliquer cette contradiction en sachant que le volume de trafic a diminué pendant qu'il y avait interconnexion étendue et qu'il a augmenté lorsque cette possibilité a été supprimée?

M. Nathan Cato: Je dirais qu'il faut faire preuve de prudence avant de conclure qu'il y a une relation de cause à effet. Je pense que le volume de trafic circulant sur notre réseau ferroviaire en Amérique du Nord dépend en grande partie de la conjoncture macroéconomique.

Ainsi, la période de 2014 à 2017 a été marquée par un développement économique relativement faible qui a été suivi d'un épisode de plus forte croissance dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, et en particulier aux États-Unis. Ce sont ces conditions macroéconomiques qui sont vraiment déterminantes.

Le président: Monsieur Harvey, j'ai vu que vous souhaitiez intervenir.

M. Eric Harvey: Nos chiffres montrent qu'au cours de la période du projet pilote, soit de 2014 à 2017, 25 % du trafic provenant du CN à destination des États-Unis était attribuable à cette mesure. C'est une proportion considérable pour nous, du fait que les tarifs étaient fixés en fonction des coûts.

Le président: Soyez très bref, monsieur Steinley.

M. Warren Steinley (Regina—Lewvan, PCC): J'ai une brève question.

J'ai déjà eu quelques discussions avec vous à mon bureau. Lorsque vous remplacez les traverses de chemin de fer en Saskatchewan, on se retrouve avec d'énormes piles de traverses, une situation préoccupante pour les collectivités avoisinantes. En effet, si jamais ces traverses prenaient feu, une ville entière pourrait être ravagée.

J'aimerais savoir quelles sont vos politiques pour l'enlèvement des traverses de chemin de fer usagées qui peuvent compromettre la sécurité de collectivités dans toutes les régions du pays.

● (0925)

Le président: Je vous demanderais de bien vouloir répondre aussi brièvement que possible.

M. Nathan Cato: Le problème vient du nombre limité d'installations permettant l'élimination adéquate de ces traverses en Amérique du Nord.

C'est quelque chose que nous devons gérer au cas par cas. Nous sommes toujours soucieux de la sécurité des collectivités. Nous gérons la situation du mieux que nous le pouvons, en nous assurant notamment que les installations d'élimination s'y prennent de la bonne façon.

Le président: Merci. C'est moi qui vais poser les dernières questions.

Monsieur Harvey, l'été dernier, en Nouvelle-Écosse, nous avons eu des précipitations importantes — des centaines de millimètres de pluie sur une courte période —, ce qui s'inscrit malheureusement dans la nouvelle norme des conditions météorologiques extrêmes.

Dans ma collectivité d'East Hants, et notamment dans la localité de Lantz, les résidents s'inquiétaient de la capacité de drainage. M. Epp a d'ailleurs posé des questions à ce sujet. En Nouvelle-Écosse, nous n'avons pas de loi provinciale qui régirait cela. Des résidents ayant une formation en génie ont discuté avec le CN de la taille des ponceaux et de leur capacité à diriger l'eau vers la rivière et, bien sûr, de ce que cela signifie en cas de débit entrant.

Le CN a eu le mérite d'entrer en contact avec les personnes concernées, mais il y a une divergence d'opinions quant à savoir si l'infrastructure actuelle est suffisante pour gérer le débit d'eau du côté résidentiel. La municipalité participe également au processus. J'ai écrit au CN et vous avez réagi.

S'il y a une divergence d'opinions quant aux mesures à prendre, la prochaine étape pour les résidents ou la municipalité serait-elle de s'adresser à l'Office des transports du Canada? Où ces questions sont-elles débattues? Est-ce devant l'OTC?

M. Eric Harvey: En toute franchise, je dirais que c'est effectivement l'instance compétente. Je tiens toutefois à souligner que j'aimerais bien pouvoir discuter de la situation avec les citoyens concernés avant qu'ils ne s'engagent dans cette voie. S'il s'agit de la capacité technique de la structure à recevoir certains niveaux d'eau, je suppose qu'il y a matière à discussion, surtout si cela a été fait récemment.

Je suggère donc de voir comment les choses se passent et de nous mobiliser pour essayer de trouver un... De toute évidence, c'est une question de sécurité pour nous. Il va de soi que si la structure en place est inadéquate et qu'il y a un risque d'emportement par les eaux, nous allons prendre les mesures qui s'imposent.

Le président: Je me ferai un plaisir de poursuivre cette conversation sur une autre tribune.

Sur le plan technique, ce sont mes commettants qui m'informent à ce sujet. J'en discute également avec certains de vos cadres supérieurs. Nous pourrions certes en reparler.

M. Epp a posé une question sur la tarification du carbone et certains des coûts qui y sont associés. Il vous a demandé de nous communiquer les chiffres à ce sujet.

Ma question s'adresse aux représentants de nos deux entreprises ferroviaires.

Vous avez parlé du revenu admissible maximal. En ce qui concerne la tarification du carbone, au-delà du coût — et je ne suis pas nécessairement obnubilé par la question du coût réel —, la totalité du prix du carbone que vous payez pour votre fret est-elle refilée aux expéditeurs? C'est ce que je voudrais savoir. Lorsque nous discutons avec les représentants des associations agricoles de l'Ouest canadien, ils affirment comprendre que certains coûts leur seront refilés dans la foulée de cette politique. Ils disent toutefois se trouver dans une situation où une partie de ces coûts devrait être assumée par les chemins de fer.

La tarification du carbone a bien sûr pour objectif de faciliter l'adaptation au changement climatique en modifiant nos comportements. Je comprends qu'il y a probablement des efforts déployés par les entreprises ferroviaires pour accroître l'efficacité et l'efficacité énergétique des locomotives. Cependant, si les coûts totaux sont répercutés tout au long de la chaîne d'approvisionnement, vous pouvez constater comme moi que cela va nous éloigner de l'objectif que nous essayons d'atteindre, à savoir qu'une partie du coût réel soit assumée par vos entreprises.

Est-ce vraiment ce qui se passe? La totalité de la tarification du carbone est-elle refilée aux expéditeurs?

M. Eric Harvey: Il est clair qu'une taxe sur le carbone représente un coût pour nous; elle augmente nos frais d'exploitation. Nous avons bel et bien un régime en place qui vise essentiellement à attribuer le coût de la taxe sur le carbone aux expéditeurs dont les commandes sont à l'origine de son paiement. Si nous ne le faisons pas et que nous décidions simplement d'ajouter cette taxe à nos coûts globaux, une grande partie de notre clientèle devrait en faire les frais sans nécessairement être à l'origine des expéditions qui en ont déclenché le paiement.

La taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique en est un bon exemple. Nous ne facturons pas la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique à nos clients des Prairies ou de l'Est du Canada qui n'ont rien à voir avec les activités visées par cette taxe en Colombie-Britannique. De même, nous ne demandons pas à nos clients américains de payer pour une expédition taxable à partir du Canada et, à l'inverse, nous ne demandons pas aux expéditeurs canadiens...

• (0930)

Le président: Ce que j'entends, c'est que la totalité des coûts payés est refilée aux expéditeurs.

Il y a un argument à faire valoir ici. L'idée, c'est que ces coûts sont censés stimuler l'innovation. Si la totalité de ces coûts est répercutée le long de la chaîne d'approvisionnement, cela va à l'encontre... Nous parlons d'une situation où il n'y a que deux entreprises ferroviaires, ce qui nous amène à nous demander si les parlementaires ne devraient pas statuer que ces coûts ne devraient pas être refilés dans leur totalité et qu'il devrait s'agir d'un coût réel assumé par les chemins de fer pour qu'ils soient incités à réduire leurs émissions afin d'éviter la tarification.

M. Nathan Cato: J'ai deux ou trois choses à dire à ce sujet.

Tout d'abord, nous croyons que le transport ferroviaire fait partie de la solution au changement climatique. Nos émissions sont inférieures d'environ 75 % à celles du transport de marchandises par camion. Un seul train permet de retirer environ 300 camions de la route. Nous aimerions voir des politiques qui encouragent le transport ferroviaire d'une plus grande quantité de marchandises, car ce-la fait partie de la solution au changement climatique.

En ce qui concerne la taxe sur le carbone, il faut savoir que le transport des produits céréaliers est réglementé. Au Canada, nos revenus totaux sont plafonnés pour le transport de ces marchandises. Dans le cadre du calcul effectué chaque année pour déterminer le plafond global pour le CPKC et le CN, l'Office tient notamment compte des fluctuations dans les coûts du carburant.

Le revenu admissible maximal est un plafond. Une partie de la formule utilisée pour le fixer s'appuie sur l'indice des prix composite afférent au volume, qui est essentiellement un calcul de l'inflation. Parmi les facteurs dont l'Office tient compte pour effectuer ce calcul annuel, on retrouve donc les fluctuations dans le coût du carburant, y compris toutes les taxes applicables.

Le président: La réponse est donc que le coût total est transféré. Je comprends...

M. Nathan Cato: Dans le cas des céréales, je dirais que nous récupérons ces coûts dans la mesure où le revenu admissible maximal nous le permet.

Le président: Cependant, le revenu admissible maximal ne vous empêche pas de refiler 100 % de ces coûts. Nous pouvons en faire la preuve. Je n'ai que peu de temps, et je ne veux pas mettre d'avantage à l'épreuve la patience de mes collègues.

Ma dernière question porte sur l'interconnexion. Disons que vous vous mettez à la place de la ministre Anand et que vous devez discuter avec des groupes agricoles — et ils ont comparu devant le Comité — qui affirment que l'interconnexion est un outil précieux, même lorsqu'elle n'est pas accompagnée d'incitatifs, pour veiller à ce que leurs coûts demeurent concurrentiels lorsqu'ils font appel au CN et au CPKC. C'est une considération importante, comme vous l'avez vous-mêmes souligné.

M. Cannings a mentionné le revenu admissible maximal qui pourrait permettre de réduire les coûts pour ce qui est du volet américain, mais si vous êtes à la place de la ministre Anand, diriez-vous simplement...? En tant que président du Comité de l'agriculture, je comprends qu'il n'y a pas de réciprocité, c'est-à-dire que vos deux entreprises ne bénéficient pas des mêmes possibilités d'accès. Ne pourrait-on pas proposer — peut-être à la lumière d'un projet pilote prolongé au-delà de 2025 pour permettre de recueillir davantage de données — un changement simple, à savoir qu'une entreprise ferroviaire américaine n'aurait pas le même rayon d'action de 160 kilomètres au Canada pendant que nos agriculteurs continueraient de profiter à court terme de l'interconnexion étendue de 160 kilomètres à la faveur de la concurrence que se livrent les chemins de fer canadiens?

M. Nathan Cato: Il existe déjà suffisamment de données probantes pour prendre les décisions stratégiques qui s'imposent. La première version du projet nous a permis de collecter des données sur une période de deux ans et demi. Voilà maintenant plus d'un an que le deuxième projet pilote est en cours. Nous transmettons toutes les données à Transports Canada, qui dispose donc de tous les renseignements nécessaires sur l'utilisation de ce mécanisme. Le second projet pilote nous permet d'observer les mêmes tendances.

Nous encourageons le Comité à prendre connaissance de l'analyse effectuée par David Emerson à ce sujet dans son rapport d'examen de 2015.

Le président: Savez-vous à quelle fréquence ce mécanisme a été utilisé dans le cadre du projet pilote en cours? Sinon, pourriez-vous transmettre cette information au Comité?

M. Nathan Cato: Les chiffres précis pour un transporteur donné pourraient être considérés comme étant des renseignements commerciaux de nature confidentielle. Je peux vous dire toutefois que l'interconnexion étendue est effectivement utilisée, même si c'est seulement dans notre cas pour transférer du trafic au BNSF, à Coultts, en Alberta.

Le président: Je comprends qu'il s'agit de renseignements commerciaux pouvant être de nature délicate, mais en a-t-on une idée? On nous a dit que l'utilisation était très limitée.

M. Eric Harvey: Non. Je ne peux que me faire l'écho de mon collègue de CPKC.

Le président: Merci, chers collègues.

À nos témoins, merci beaucoup de votre travail pour faire fonctionner nos chemins de fer. De toute évidence, c'est un secteur très important. Je vous remercie d'avoir pris le temps aujourd'hui de participer à cette étude.

Chers collègues, nous allons faire une pause d'environ une minute, le temps que les représentants de Transports Canada prennent place. Nous débiterons alors la deuxième partie de notre réunion qui sera moins longue que prévu.

La séance est suspendue.

- (0935) _____ (Pause) _____
- (0935)

Le président: Nous sommes de retour avec des témoins représentant le ministère des Transports.

Nous avons avec nous dans la salle Mme Tamara Rudge, directrice générale, Politique des transports terrestres, et M. Stephen Scott, directeur général, Sécurité et sûreté ferroviaires.

Je tiens à vous présenter encore une fois nos excuses pour la dernière fois. Nous avons eu un certain nombre de votes et nous avons dû reporter votre comparution. Nous sommes heureux de vous revoir.

Je vais vous laisser cinq minutes pour nous présenter vos observations préliminaires au nom du ministère des Transports. Nous passerons ensuite aux questions, probablement pour les 30 dernières minutes. Il y aura sans doute un seul tour pour chaque parti.

Madame Rudge, voulez-vous prendre la parole?

Mme Tamara Rudge (directrice générale, Politique des transports terrestres, ministère des Transports): Merci, monsieur le président, distingués membres du Comité.

J'aimerais commencer en soulignant que nous sommes réunis aujourd'hui sur le territoire traditionnel des peuples algonquin et anishinabe.

[Français]

Je m'appelle Tamara Rudge, et je suis directrice générale de la Politique des transports terrestres, à Transports Canada.

Je remercie le Comité de nous avoir invités à parler des défis et des opportunités liés aux chemins de fer.

[Traduction]

Nous reconnaissons que les entreprises agricoles comptent sur les compagnies de transport ferroviaire pour obtenir un service rapide et efficace, et que pour beaucoup d'entre elles, les voies ferrées demeurent le seul moyen pratique et économique d'acheminer leurs produits vers les marchés nationaux et internationaux.

Les chemins de fer canadiens exploitent un réseau de transport ferroviaire de marchandises qui relie plus de 400 élévateurs à grain et permet de déplacer un volume élevé de céréales sur de longues distances. La réputation du Canada en tant que pays commerçant dépend de ses chemins de fer pour répondre à la demande et livrer la marchandise à temps.

Le transport par train du grain de l'Ouest fonctionne généralement bien. Au cours de la dernière campagne agricole, les chemins de fer canadiens de catégorie 1 ont transporté plus de 53 millions de tonnes métriques sur leurs réseaux. Le cycle de rotation des wagons, soit le temps qu'il faut pour qu'un wagon se rende à destination et revienne à son point d'origine, est régulièrement équivalent ou inférieur à la moyenne sur cinq ans dans les grands corridors de transport de grain de l'Ouest, c'est-à-dire Vancouver, Prince Rupert et Thunder Bay.

Le gouvernement continue de surveiller de près le rendement de ce réseau. Nous collaborons avec des intervenants pour parler des dynamiques du marché qui sous-tendent le réseau de transport ferroviaire de marchandises. Cela nous aide à éclairer et à façonner la façon dont Transports Canada et le gouvernement déterminent quels changements législatifs ou réglementaires, le cas échéant, sont appropriés pour que le réseau canadien de transport ferroviaire de marchandises demeure concurrentiel et efficace.

Je vais céder la parole à mon collègue.

• (0940)

[Français]

M. Stephen Scott (directeur général, Sécurité et sûreté ferroviaire, ministère des Transports): Bonjour à tous.

Monsieur le président et membres du Comité, je vous remercie de nous recevoir ce matin.

[Traduction]

Je m'appelle Stephen Scott et j'occupe les fonctions de directeur général, Sécurité et sûreté ferroviaire, à Transports Canada. Merci de nous donner l'occasion de vous parler aujourd'hui du régime de réglementation nécessaire à l'exploitation sécuritaire des passages à niveau du réseau ferroviaire du Canada.

En tout, il y a environ 23 000 passages à niveau au pays, ce qui comprend environ 14 000 passages à niveau publics sur des routes entretenues par les autorités municipales du service de voirie et conçues pour un usage public. Les 9 000 autres passages à niveau sont privés puisque les terrains adjacents appartiennent à des propriétaires privés, par exemple des entreprises, des exploitations agricoles et des particuliers, et ils ne sont pas conçus pour un usage par la population générale.

En 2014, Transports Canada a présenté le Règlement sur les passages à niveau pour améliorer la sécurité aux passages à niveau en établissant les normes qui régissent leur conception, leur construction et leur entretien, ce qui comprend des spécifications techniques pour la surface de croisement, les obstacles physiques, les systèmes d'avertissement et la signalisation.

Puisqu'une approche universelle ne serait pas pragmatique ou bonne pour assurer la sécurité, le règlement établit un éventail de mesures de sécurité adaptées au niveau de risque évalué de chaque passage, en fonction de plusieurs variables, comme le volume de trafic, la vitesse, les lignes de visibilité et la situation géographique.

Le règlement a accordé jusqu'à 10 ans aux chemins de fer et aux propriétaires fonciers pour améliorer les infrastructures et rendre les passages à niveau conformes aux nouvelles normes de sécurité. Pendant cette période, Transports Canada a grandement interagi avec les intervenants, y compris les associations d'agriculteurs, pour discuter des changements, et nous sommes reconnaissants de leur participation continue.

Pour assurer un fardeau réglementaire raisonnable et une attribution par ordre de priorité des ressources aux endroits les plus à risque, le règlement a été modifié en 2021 pour soustraire de manière permanente aux exigences de mise à niveau environ 3 000 passages à niveau privés posant un moindre risque. Le règlement est entré pleinement en vigueur le 28 novembre 2024. Selon l'information transmise à Transports Canada par les chemins de fer, plus de 99 % des passages à niveau respectent les nouvelles normes.

En vertu du règlement, les propriétaires de passages à niveau privés ont la responsabilité partagée d'assurer la sécurité à leurs passages à niveau et ont des options souples pour assurer la conformité aux normes de sécurité. Le partage de la responsabilité financière est régi par l'Office des transports du Canada, un tribunal administratif quasi judiciaire et indépendant qui est chargé d'établir la réglementation et de trancher les questions économiques dans le secteur du transport.

Merci. Je serai heureux de répondre aux questions.

Le président: Merci beaucoup à vous deux. Nous allons passer directement aux questions.

Monsieur Lawrence, je ne sais pas si vous vous souvenez de nous, mais il y a beaucoup d'activités agricoles dans votre circonscription, et je vous souhaite donc la bienvenue au Comité. Nous sommes heureux de vous compter parmi nous. Vous avez six minutes.

M. Philip Lawrence (Northumberland—Peterborough-Sud, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Oui, j'ai passé un certain temps au Comité lorsque j'ai présenté un projet de loi d'initiative parlementaire pour exempter les producteurs agricoles de la taxe sur le carbone sur le propane et le gaz naturel, ce qui est toujours le cas aujourd'hui. Je fais remarquer que le président était favorable à la mesure.

Il est formidable d'être ici.

Je veux commencer par situer un peu le contexte. Si je comprends bien, comme vous l'avez dit, il y a environ 9 000 passages à niveau ferroviaires privés. À ces 9 000 passages à niveau privés, quel est le nombre total, si vous l'avez, de passages par année? Vous pouvez me donner un chiffre approximatif.

M. Stephen Scott: Me demandez-vous combien il y a de passages à niveau de ferme?

M. Philip Lawrence: Non. Je veux savoir combien de personnes passent par ces passages à niveau privés.

M. Stephen Scott: Cela dépend vraiment. Parmi les 9 000, comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, 3 000 ont été mis de côté.

• (0945)

M. Philip Lawrence: Je suis désolé, mais je pense qu'il y a un malentendu. Il doit y avoir des centaines de milliers de personnes qui traversent ces passages à niveau ferroviaires privés. Des tracteurs et des voitures doivent passer par là. Combien y a-t-il d'incidents à ces passages à niveau privés?

M. Stephen Scott: J'ai des chiffres sur les accidents.

M. Philip Lawrence: Parfait.

M. Stephen Scott: Transports Canada utilise les mêmes données que le Bureau de la sécurité des transports, et le public peut les consulter. Depuis 10 ans, on observe une tendance à la baisse du nombre d'accidents et de décès, ce qui est positif. En 2023, il y a eu 149 accidents à des passages à niveau au Canada. Parmi ceux-ci, 33 ont eu lieu sur des propriétés privées et deux dans des fermes.

M. Philip Lawrence: D'accord. Des centaines de milliers de personnes franchissent chaque année des passages à niveau privés, et il y a eu 33 accidents, et deux autres à des passages de ferme. Y a-t-il eu des décès attribuables aux deux accidents à des passages à niveau de ferme? Quel est le nombre total de blessés? Le savez-vous?

M. Stephen Scott: L'année dernière, 2023, il y a eu 13 décès en tout.

M. Philip Lawrence: Est-ce pour l'ensemble des passages à niveau?

M. Stephen Scott: C'était pour tous les passages à niveau. Il y a eu 13 décès. C'est une diminution par rapport à la moyenne sur 10 ans — ce qui est positif encore une fois —, et il n'y en a eu aucun aux passages à niveau de ferme.

M. Philip Lawrence: Tout d'abord, je veux vous remercier. Vous faites partie des quelques personnes dans l'appareil gouvernemental qui ont des chiffres en main. Excellent travail.

Mme Lianne Rood: Oui. Merci.

M. Philip Lawrence: De toute évidence, la sécurité est toujours extrêmement importante, et nous vous sommes reconnaissants du travail que vous faites, mais nous avons une quantité de ressources limitée. Nous voulons nous assurer qu'elles sont utilisées où nous pouvons obtenir le maximum de résultats.

Nous avons deux incidents et aucun décès aux passages à niveau de ferme. Selon la Fédération de l'agriculture de l'Ontario — et sentez-vous libre de contester ces chiffres —, pour que certains de ces passages à niveau respectent les nouvelles normes, les agriculteurs devront déboursier entre 600 000 \$ et 2 millions de dollars, puis 10 000 \$ par année en frais d'entretien annuel. Ces dépenses vont acculer des exploitations agricoles à la faillite.

Du point de vue de la sécurité, si nous n'obtenons pas de résultats ou que nous en obtenons très peu, mais que nous forçons des agriculteurs à cesser leurs activités, vous pouvez comprendre pourquoi c'est problématique. À tout le moins, comme il est indiqué dans une lettre que vous envoyons, il faudrait peut-être accorder un sursis et étudier davantage la question avant de commencer à acculer des chemins de fer à la faillite.

Pouvez-vous en parler?

M. Stephen Scott: Je pourrais dire deux ou trois choses. Le règlement prévoit une approche fondée sur les risques. Ce n'est pas une approche universelle. Nous en sommes conscients. Je pense que c'est là que vous voulez en venir.

Dans l'ensemble, les passages à niveau privés, dont les passages de ferme font partie, ont généralement tendance à présenter moins de risques que les passages à niveau publics dans les villes, où le trafic est plus important, mais cela ne signifie pas que tous les passages à niveau privés présentent peu de risques. Certains présentent un risque moyen et d'autres un risque élevé. Il est question ici des 6 000 passages à niveau parmi les 9 000 passages privés qui demeurent assujettis au règlement.

Le règlement prévoit une approche à différents niveaux de risque. Il y en a cinq. Le niveau de risque d'un passage à niveau détermine les mesures d'atténuation nécessaires pour réduire le risque à un niveau tolérable. Je pense que dans la vaste majorité des cas, puisque notre taux de conformité est de 99 %, les mesures mises en place sont raisonnables sur le plan financier.

Dans un petit nombre de cas — le représentant du Canadien National qui a témoigné pendant la première heure a dit qu'il en reste huit —, le budget ou les coûts estimés sont prohibitifs et se situent entre 600 000 \$ et 2 millions de dollars. On travaille avec les propriétaires fonciers afin de trouver des solutions pratiques pour ces huit passages à niveau. Le représentant du Canadien Pacifique Kansas City a dit dans son témoignage qu'ils respectent pleinement les normes.

M. Philip Lawrence: Je vais faire une dernière observation. À l'heure actuelle, nous avons deux incidents et aucun décès. Nous avons aussi une crise de l'abordabilité. Le coût des aliments n'a jamais été aussi élevé au pays. Ce que je recommande fortement à votre ministère, c'est effectivement d'adopter une approche souple. Ne fermez pas arbitrairement des passages à niveau privés, car vous couperiez en deux des terres agricoles, vous augmenteriez le coût

des aliments et vous forceriez peut-être des exploitations agricoles à cesser leurs activités, en apportant très peu d'améliorations du point de vue de la sécurité, voire aucune.

Je vous remercie encore une fois d'être bien préparés. Je vous en suis reconnaissant.

• (0950)

Le président: Madame Rood, vous vouliez poser très rapidement une question concernant un dépôt de renseignements. Allez-y.

Mme Lianne Rood: Merci.

J'étais juste curieuse à propos des chiffres sur les décès que vous avez donnés. J'aimerais savoir combien de ces décès étaient attribuables à une collision avec un train et combien n'étaient que des accidents ou des collisions qui se sont produits autour d'une voie ferrée. Vous pouvez transmettre l'information au Comité si vous n'avez pas la réponse.

M. Stephen Scott: La première chose qui me vient en tête, c'est qu'un train est en cause dans la plupart de ces accidents. C'est la sous-catégorie de données que j'ai, mais je vais vérifier et vous transmettre l'information.

Le président: Merci beaucoup.

Je vais maintenant prendre les trois premières minutes. M. Louis prendra les trois suivantes.

Je sais qu'une grande partie de la première série de questions posées à nos fonctionnaires portait sur les passages à niveau. Il était réconfortant et important d'entendre certaines choses à ce sujet en parlant au premier groupe de témoins, notamment qu'il n'y a plus que sept ou huit cas au pays. Le témoin du Canadien Pacifique Kansas City, pour ne citer que celui-là, a mentionné qu'ils sont tout à fait conformes, et il en faut peu pour que le Canadien National puisse en dire autant. Nous avons une approche souple. Chose certaine, ce processus a commencé sous le gouvernement conservateur et se poursuit depuis un bon moment.

Je veux vous poser une question sur l'interconnexion. C'est un aspect important. Nous venons tout juste d'entendre les représentants de deux grands chemins de fer, qui n'ont pas pu nous dire combien de fois l'interconnexion a servi dans le cadre du projet pilote. Je suppose que vous avez cette information.

Pouvez-vous nous dire, madame Rudge, combien de fois on s'en est servi depuis que c'est en place?

Mme Tamara Rudge: Depuis septembre, de manière regroupée, le nombre de wagons ayant passé d'un réseau à un autre représente moins de 1 % du total de wagons qui ont été utilisés au Canada.

Le président: Je suppose que Transports Canada n'a pas terminé son évaluation, puisqu'on recueille encore l'information, mais le ministère a-t-il déjà un point de vue sur le projet pilote et son succès, du moins d'après les données obtenues jusqu'à maintenant?

Mme Tamara Rudge: Monsieur le président, comme vous l'avez dit, nous évaluons encore le projet pilote. Il n'est pas terminé. Les données sont recueillies.

Nous avons observé pendant l'autre période d'interconnexion prolongée de trois ans que l'utilisation a augmenté au fil du temps. D'après la façon dont les contrats et les négociations fonctionnent, je pense que l'utilisation était peut-être moins élevée au début du projet pilote, et elle prend de l'ampleur avec le temps. Nous sommes donc encore en train de l'évaluer. Nous obtenons l'information des chemins de fer sur l'utilisation et nous nous adressons aux expéditeurs, ce qui n'a pas été fait lors du projet pilote précédent, pour faire un sondage et obtenir leurs commentaires.

Nous continuons d'évaluer le projet pilote.

Le président: J'ai posé des questions aux représentants des chemins de fer pendant la première heure.

Je répète que j'appuie la tarification du carbone, mais je me suis battu pour apporter des ajustements à l'échelle nationale. L'une des choses que j'ai entendues et qui me préoccupent, c'est que les chemins de fer peuvent refiler à d'autres l'ensemble des coûts, ce qui va à l'encontre selon moi du principe selon lequel le mécanisme de marché sert de moyen pour encourager la réduction des émissions. Pensez-vous également que l'ensemble des coûts peut être refilé à d'autres et que le revenu admissible maximal ne permet pas d'ajuster la proportion de la tarification du carbone qui peut être refilée aux expéditeurs?

Je constate qu'il faut encore déterminer si l'avantage revient directement aux exploitations agricoles, car il s'agit de gros expéditeurs, mais c'est une chose que nous entendons beaucoup. Est-ce que j'interprète bien la situation?

Mme Tamara Rudge: Je pense qu'il faut poser la question aux gens d'Environnement Canada, qui sont les experts de la tarification du carbone et qui peuvent expliquer exactement ce que les politiques permettent de faire. Même avec le revenu admissible maximal et la façon dont les coûts sont établis à cet égard, c'est très complexe.

Je pense que l'Office des transports du Canada est l'expert en la matière. Transports Canada n'est pas bien placé pour se prononcer.

Le président: J'ai une dernière question rapide avant de passer à M. Louis.

Au cours de la première heure, les témoins des chemins de fer ont dit que le BNSF a accès aux réseaux ferroviaires canadiens et qu'il n'y a pas de symétrie avec les chemins de fer canadiens à l'aide du même genre de principes. À Transports Canada, pensez-vous que c'est un argument valable? Peut-on faire quelque chose pour essayer de créer un réseau?

Y a-t-il déjà eu des discussions avec des États américains pour permettre d'élargir ce genre de principes, en tenant compte du fait que c'est un projet pilote canadien? Avez-vous de l'information à ce sujet pour le Comité?

Mme Tamara Rudge: Oui. En fait, les États-Unis ont récemment mis en place un système d'interconnexion réciproque. Ce n'est pas la même chose que l'interconnexion élargie. L'approche est différente au sud de la frontière. Un expéditeur doit présenter une préoccupation relative au service avant d'y avoir accès.

L'approche n'est pas la même aux États-Unis. C'est différent, et les chemins de fer ont raison de dire que ce n'est pas exactement le même système.

Le président: Les chemins de fer canadiens ont-ils accès à ces outils lorsqu'ils ont les voies ferrées nécessaires?

Mme Tamara Rudge: Oui, les expéditeurs auraient accès à cet outil pour emprunter une voie ferrée différente.

Je veux juste préciser que c'est ce qu'on peut faire au Canada dans le cadre du projet pilote d'interconnexion élargie, c'est-à-dire tirer parti d'un nouveau passage à travers les États-Unis. La façon dont l'interconnexion réciproque fonctionne aux États-Unis n'offre pas vraiment cette possibilité au chemin de fer. C'est donc différent.

● (0955)

Le président: D'accord.

Monsieur Louis, vous avez un peu plus de deux minutes. Je suis désolé. Je ne vous ai pas exactement laissé la moitié du temps.

M. Tim Louis: Merci, monsieur le président.

Merci aux fonctionnaires de Transports Canada.

Ma question est pour l'un ou l'autre d'entre vous.

Pendant l'heure précédente, les représentants du Canadien Pacifique Kansas City et du Canadien National ont dit que parmi les passages à niveau de ferme privés au pays, il n'en reste plus que huit qui ne sont pas conformes. Il y en a 27 dans ma région, et beaucoup de propriétaires n'ont pas été avisés.

À qui revient la responsabilité d'aviser ces agriculteurs des modifications et des fermetures? Maintenant que le délai est expiré, ils sont préoccupés. Qui est responsable de les aviser?

M. Stephen Scott: Le règlement prévoit des exigences relatives à l'échange d'information, ce qui signifie que les chemins de fer sont obligés de transmettre certains renseignements aux propriétaires des terrains. Je sais qu'il n'est pas toujours possible d'entrer en contact avec certains propriétaires pour des raisons logistiques et ainsi de suite, mais si un propriétaire veut communiquer avec un chemin de fer pour nouer le dialogue, c'est possible.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, si des propriétaires ou d'autres intervenants ont besoin d'aide pour s'y retrouver dans ce dialogue, l'Office des transports du Canada offre des services de règlement des différends, de médiation et d'arbitrage.

M. Tim Louis: Le problème semble se rapporter davantage à un manque d'information en ce moment.

J'ai deux brèves questions. Premièrement, communiquez-vous avec des organisations comme la Fédération de l'agriculture de l'Ontario ou la Fédération canadienne de l'agriculture?

M. Stephen Scott: Oui, depuis 10 ans, nous avons une stratégie d'engagement très complète. Il y a eu des réunions de groupes de travail et des assemblées publiques, et nous avons envoyé des bulletins dans plus de 1 600 municipalités. Le site Web du ministère a été mis à jour. Il y a également eu des réunions bilatérales, y compris il y a quelques semaines, avec des associations agricoles.

Nous avons organisé des séminaires avec l'Office des transports du Canada, car nous reconnaissons que les rôles et les responsabilités ne sont pas toujours clairs pour les intervenants. Nous essayons de faire ces choses conjointement. Il y a eu énormément de courriels et d'avis dans les médias sociaux, car nous sommes conscients qu'il y a 23 000 passages à niveau d'un bout à l'autre du pays et que nous devons faire tout notre possible pour pouvoir joindre les gens.

M. Tim Louis: Enfin, le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire peut-il faire partie de la solution? Est-ce une chose qui peut être appliquée ici?

M. Stephen Scott: Le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire est un programme de subventions et de contributions administré par Transports Canada. Il finance tous les types de projets — dans les domaines de l'infrastructure, de la recherche, de la technologie et de la sensibilisation — afin d'améliorer la sécurité. Depuis sa création en 2016, il a permis de financer plus de 1 000 projets, pour un total de 230 millions de dollars.

On s'attend à connaître en 2025-2026, au plus tôt, le moment et le thème du prochain appel de propositions pour les projets qui seront lancés en 2026-2027. Ce sera une avenue que les demandeurs pourront emprunter.

Le président: Le temps est écoulé, monsieur Louis.

Je vais me faire l'écho de ce que M. Lawrence a dit. Merci aux fonctionnaires. Vous vous êtes très bien préparés à la réunion d'aujourd'hui avec beaucoup de bons renseignements.

[Français]

Monsieur Perron, vous avez la parole pour six minutes.

M. Yves Perron: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici ce matin.

Je vais commencer par parler de la réglementation sur les passages à niveau.

Monsieur Scott, vous avez dit qu'il y avait 23 000 passages à niveau au Canada, que 9 000 étaient visés par la réglementation et que, de ce nombre, 3 000 avaient fait l'objet d'une exemption.

Si j'ai bien compris, les 9 000 passages à niveau dont vous avez parlé sont privés.

Est-ce exact?

M. Stephen Scott: Les 9 000 passages à niveau dont j'ai parlé sont effectivement des passages à niveau privés.

M. Yves Perron: Des regroupements de producteurs agricoles ont comparu devant le Comité lors d'une séance précédente. Nous avons aussi rencontré des représentants du secteur ferroviaire tantôt.

Ces témoins nous ont dit que, en ce qui concerne les passages à niveau qui sont visés par la réglementation et qui n'en ont pas été exemptés, on pourrait, dans certains cas, avoir recours à des mesures d'aménagement moins coûteuses que celles qui sont envisagées et dont le coût varie de 600 000 \$ à 2 millions de dollars. Un tel coût pour aménager un passage à niveau privé est un non-sens.

On peut concevoir que, lorsqu'une terre est séparée en deux par un chemin de fer, la compagnie ferroviaire soit responsable du passage à niveau. Cependant, même quand un chemin de fer ne sépare pas une terre agricole en deux, un passage à niveau peut être nécessaire pour accéder à cette terre.

Dans de telles circonstances, votre ministère est-il ouvert à l'idée d'analyser ce que font des compagnies ferroviaires?

Des discussions sont-elles encore possibles au sujet des quelques cas qui n'ont pas encore été réglés en ce qui concerne notamment le réseau ferroviaire du CN?

• (1000)

M. Stephen Scott: Merci de ces questions.

[Traduction]

En vertu du règlement, il y a ce que j'appelle une approche par menu. Une fois que le niveau de risque d'un passage à niveau est établi, le chemin de fer ou le propriétaire du terrain peut choisir parmi de nombreuses options pour se conformer et ramener le risque au niveau raisonnable que nous voulons voir.

Dans bien des cas, c'est possible en enlevant de la végétation et en adaptant l'approche routière afin d'améliorer un peu les angles morts pour le chemin de fer. Dans certains cas, le passage à niveau peut être déplacé, disons, plus loin dans le champ ou à un autre endroit où la visibilité est meilleure. Il y a aussi les systèmes d'avertissements, qui ont tendance à être l'option la plus coûteuse.

[Français]

M. Yves Perron: Dans les cas où de tels aménagements ne sont pas possibles, car on ne peut pas améliorer la visibilité, la vitesse et tout le reste, il existe le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire. Toutefois, selon des représentants d'organisations agricoles, il n'y a pas d'argent dans ce programme. Il arrive un peu trop souvent que le gouvernement annonce des programmes qui existent en apparence, mais ils n'ont pas les fonds nécessaires. Quand vient le temps de faire une demande, les gens se rendent compte qu'il n'y a pas d'argent.

Êtes-vous au fait de cette situation?

Y a-t-il de l'argent pour les quelques cas qu'il reste à régler? Nous sommes tous conscients qu'un coût variant de 600 000 \$ à 2 millions de dollars, pour un producteur agricole, cela n'a pas de bon sens. Il doit y avoir des mesures de rechange.

Y aura-t-il de l'argent dans ce programme ou y aura-t-il un autre programme?

M. Stephen Scott: Monsieur le président, je remercie le député de la question.

En fait, Transports Canada a un programme.

[Traduction]

C'est le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire. Il finance toutes sortes de projets, comme je l'ai mentionné plus tôt. Il n'y a actuellement plus de places. On s'attend à ce que l'appel de propositions ait lieu à un moment donné pendant l'exercice de 2025-2026 pour les projets qui seront lancés en 2026-2027. Ce n'est pas une solution à laquelle on peut recourir immédiatement puisque le programme est populaire et qu'il n'y a plus de places en ce moment, mais les demandeurs peuvent s'inscrire sur la liste de distribution du programme afin d'être informés des prochains appels de propositions.

[Français]

M. Yves Perron: Je vous remercie de vos réponses précises et honnêtes.

Le gouvernement dit vouloir implanter une réglementation à laquelle il fallait se conformer à partir du 28 novembre 2024. Cependant, l'argent ne sera disponible qu'en 2025-2026. Ne trouvez-vous pas cette contradiction un peu ridicule?

Le Comité devrait-il faire une recommandation pour que les fonds soient disponibles maintenant pour les gens qui en ont besoin? Il ne semble pas y avoir une énorme quantité de passages à niveau à améliorer.

M. Stephen Scott: J'aimerais faire quelques commentaires, monsieur le président.

[Traduction]

Tout d'abord, il y a eu une période de mise en œuvre de 10 ans, ce qui est raisonnable et équilibré selon nous en tant qu'organisme de réglementation. Les fonds ont été mis à la disposition des demandeurs dans le passé, et certains demandeurs ont réussi à améliorer leurs passages à niveau.

Si je comprends bien, d'après les témoignages des représentants des chemins de fer et l'information qu'ils nous ont fournie, plus de 99 % des passages à niveau sont déjà conformes. Il est vraiment question ici des huit passages dont le représentant du Canadien National a parlé au cours de la première heure. On a clairement expliqué l'approche provisoire qui est employée et la façon dont on a l'intention de faire avancer le dossier.

[Français]

Le président: Malheureusement, il ne vous reste que 10 secondes, monsieur Perron.

M. Yves Perron: D'accord.

Vous serez plus généreux la prochaine fois, monsieur le président.

Le président: C'est parfait.

Monsieur Cannings, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

[Traduction]

M. Richard Cannings: Merci.

Merci à vous deux d'être parmi nous aujourd'hui.

Je vais commencer par une question sur les passages à niveau, et je vais peut-être ensuite élargir un peu le sujet.

Le gouvernement a récemment dépensé beaucoup d'argent, environ 1 milliard de dollars, afin d'obtenir de nouveaux trains pour VIA Rail dans le but d'aider à accélérer le service le long du corridor. Le Canadien National exige maintenant que VIA Rail réduise à 70 kilomètres à l'heure la vitesse de ces trains à chaque passage à niveau du corridor. Les responsables de Transports Canada estiment-ils que c'est justifié pour améliorer la sécurité?

• (1005)

M. Stephen Scott: Je compare devant le comité des transports la semaine prochaine pour en discuter.

Des députés: Oh, oh!

M. Stephen Scott: Oui, c'est une chose que nous surveillons. C'est un point important, et il est donc important que vous l'ayez soulevé.

Nous savons que le Canadien National impose d'autres restrictions aux passages à niveau pour les rames Venture de VIA Rail dans le corridor. Ces restrictions visent 300 passages à niveau. Par conséquent, les trains de VIA Rail doivent ralentir lorsqu'ils traversent ces passages à niveau, ce qui allonge le temps de déplacement de VIA Rail dans le corridor.

Nous suivons la situation. Nous demandons plus de données empiriques aux parties pour faire notre propre évaluation et notre propre examen de la diligence raisonnable. Une fois que ce sera fait, si nous devons prendre d'autres mesures du point de vue de la

sécurité en tant qu'organisme de réglementation, nous avons les outils nécessaires à cette fin.

M. Richard Cannings: J'aimerais en parler davantage.

Il y a quelques années, le Comité des transports a rédigé un rapport sur la sécurité ferroviaire. Ce rapport contenait 33 recommandations. Il y a ensuite eu le projet de loi C-33, qu'il ne faut pas confondre avec les 33 recommandations. Ce projet de loi donnait au gouvernement une excellente occasion — la seule occasion — de moderniser le secteur des transports au Canada. Or, il n'a donné suite à aucune des 33 recommandations contenues dans ce rapport sur la sécurité ferroviaire.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi? Je peux en nommer quelques-unes. Il y a des recommandations relatives à la réglementation en matière de gestion de la fatigue, d'autres sur le nombre d'inspections effectuées par Transports Canada, le moment auquel ces inspections ont lieu, les inspections non annoncées et l'évaluation des risques. Vous effectuez une analyse des risques relatifs au transport de marchandises dangereuses. Cette analyse est-elle publique? Ce rapport contenait toutes ces recommandations relatives à la sécurité ferroviaire.

Je n'ai pas besoin de vous dire pourquoi elles sont nécessaires. Il y a eu la tragédie de Lac-Mégantic, et l'horrible incident du train parti à la dérive dans les Rocheuses, à Field, il y a quelques années.

Je suis surpris que le gouvernement ait eu cette occasion... Je sais que vous n'êtes pas exactement le gouvernement, mais vous devriez le consulter pour connaître les raisons pour lesquelles aucune de ces recommandations n'a été mise en œuvre.

M. Stephen Scott: Tout d'abord, je vous remercie d'avoir soulevé cette question, car elle est importante.

Le rapport de 2022 du Comité parlementaire des transports était très important, et il a constitué une contribution utile à notre cycle régulier de modernisation de la réglementation et des politiques. La grande majorité des 33 recommandations ont été mises en œuvre. Les autres sont en voie de l'être.

Le projet de loi C-33 ne contient pas un grand nombre de ces recommandations, car Transports Canada, à titre d'organisme de réglementation de la sécurité, dispose déjà de pouvoirs législatifs considérables pour aller de l'avant avec un programme. Des modifications législatives supplémentaires n'étaient donc pas nécessaires pour adopter la grande majorité des mesures contenues dans le rapport. Je pense que nous sommes encore en train d'examiner certaines mesures, mais la grande majorité d'entre elles ont été mises en œuvre.

M. Richard Cannings: Vous dites que vous accomplissez ce travail au moyen de règlements qui existent dans la loi actuelle, j'imagine. Or, l'été dernier, il y a eu une interruption du transport ferroviaire. Les syndicats ont déclaré que la majorité de leurs principales préoccupations concernaient la sécurité, surtout en lien avec la fatigue. Ils ont affirmé, entre autres, que le Canadien Pacifique Kansas City allait éliminer les mesures de sécurité relatives à la fatigue qui touchent les travailleurs et que le CN allait forcer les travailleurs à s'installer ailleurs au pays pendant des mois à la fois.

Ces éléments ont une incidence sur la sécurité ferroviaire. Je me demande ce que Transports Canada a fait pour mettre à jour et renforcer la réglementation en matière de sécurité afin que les chemins et les gens qui habitent dans des collectivités situées le long des voies ferrées puissent avoir l'assurance qu'ils seront en sécurité.

• (1010)

M. Stephen Scott: Transports Canada ne participe pas aux négociations collectives entre les compagnies de chemin de fer et les syndicats. Je ne peux donc pas me prononcer sur cette question.

Dans le cadre de notre programme de modernisation de la réglementation, ces dernières années, nous avons appliqué de nouvelles règles relatives au temps de travail et de repos. Elles sont entrées en vigueur en 2022 pour le secteur du transport de marchandises et le mois dernier pour le secteur du transport ferroviaire de passagers. Je qualifierais ces règles de révolutionnaires, car elles mettent en place un éventail de restrictions relatives au temps de travail et d'exigences en matière de gestion de la fatigue dans la réglementation des chemins de fer. L'élément clé est l'établissement d'un plafond hebdomadaire et mensuel pour le nombre d'heures travaillées pour les employés qui occupent des postes essentiels pour la sécurité, ce qui est nouveau. Cela n'existait pas avant. Nous sommes d'avis que c'est un grand pas en avant qui fait progresser le dossier de la sécurité.

La fatigue demeure un problème. Le Bureau de la sécurité des transports continue de surveiller ce dossier. De plus, nous continuons de réfléchir aux autres mesures qu'il faut prendre. Les règles que nous avons mises en place au cours des deux dernières années constituent, selon moi, un pas dans la bonne direction.

Le président: J'espère que vous allez m'envoyer une carte de Noël, monsieur Cannings. Je vous ai donné sept minutes, mais vos questions étaient excellentes. Merci.

M. Richard Cannings: J'en ai une dans mon sac ici.

Le président: Oh, très bien. Oui, j'en veux une. Je veux la mettre sur mon réfrigérateur à la maison.

Chers collègues, voilà qui nous amène à la fin de notre réunion d'aujourd'hui.

J'aimerais remercier M. Scott et Mme Rudge de leur travail au nom des bonnes gens de Transports Canada. Je vous remercie encore une fois de vous être bien préparés pour cette réunion. Vous nous avez transmis une foule de renseignements très importants.

J'ai une brève question sur l'interconnexion. Nous savons ce que les compagnies de chemin de fer ont dit au sujet du projet pilote.

Cependant, si les députés étaient convaincus qu'un projet pilote quelconque devait se poursuivre au-delà de mars 2025, cela nécessiterait-il une mesure législative? Aurait-on besoin d'un décret? Que devrait faire le ministre sur le plan législatif pour prolonger la durée d'un projet pilote, si le gouvernement décidait de le faire?

Mme Tamara Rudge: Il faudrait adopter une mesure législative.

Le président: Cela ne se fait pas beaucoup en ce moment à la Chambre, mais nous verrons. Il y a un incitatif.

Chers collègues, avant de lever la séance, je tiens à souligner qu'il s'agit probablement de notre dernière séance publique avant Noël. Je veux donc vous souhaiter un joyeux Noël et de joyeuses Fêtes.

[Français]

Joyeuses Fêtes.

[Traduction]

Je sais que nous nous reverrons la semaine prochaine, mais je tiens à souhaiter un excellent congé à tous ceux qui suivent les travaux du Comité et aux intervenants qui assistent à nos réunions.

J'aimerais que vous sachiez ce qui suit. Nous sommes censés nous réunir mardi prochain. Les votes sur le budget des dépenses s'en viennent et nous voulons nous assurer de terminer ce que nous avons à l'ordre du jour avant le congé de Noël. J'ai donc demandé à la greffière de vérifier si nous ne pourrions pas nous réunir un lundi plutôt qu'un mardi. Nous ne savons pas encore si c'est possible. Je vais communiquer avec les vice-présidents et les représentants du Comité pour que nous puissions trouver une solution.

J'aimerais éviter que nous nous retrouvions dans une situation où nous ne pourrions pas faire notre travail à cause des votes. Je sais que nous voulions terminer mardi pour retourner travailler dans nos circonscriptions à l'approche des Fêtes. Je communiquerai avec vous. Sachez que notre réunion pourrait avoir lieu lundi. Je travaillerai avec vous en conséquence. Si ce n'est pas possible, nous nous ajusterons.

Merci à tous.

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>