

LES CHEMINS DE FER DU CANADA : FAIRE AVANCER L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Mémoire au Comité permanent de l'industrie et de la technologie

RECOMMANDATIONS

- 1. ABANDONNER LA PROLONGATION DE L'INTERCONNEXION RÉGLEMENTÉE**
- 2. ENCOURAGER LES INVESTISSEMENTS**
- 3. AUGMENTER LE SOUTIEN AUX CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL**

INTRODUCTION

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) félicite le Comité permanent de l'industrie et de la technologie (INDU) d'étudier le développement et le soutien du secteur du recyclage de l'électronique, des métaux et du plastique.

Les chemins de fer sont un pilier de l'économie canadienne, transportant 350 milliards de dollars de biens et des millions de passagers, chaque année. Les chemins de fer soutiennent également l'économie circulaire, transportant des millions de tonnes de produits recyclés et recyclables, chaque année.

Des métaux aux minéraux, du plastique au caoutchouc, et des déchets à la ferraille, nos membres font avancer le Canada vers une économie circulaire. Ils transportent ces produits, et de nombreux autres, avec les chemins de fer les plus sûrs d'Amérique du Nord et aux tarifs parmi les plus bas du monde.

Le transport ferroviaire est vert. Même s'ils transportent 50 pour cent des exportations canadiennes, les chemins de fer ne représentent que 3,6 pour cent des émissions liées au transport. Avec une amélioration de l'efficacité énergétique de plus de 25 pour cent depuis 2005 et des investissements de plus de 20 milliards de dollars ces dix dernières années, les chemins de fer sont bien placés pour continuer à améliorer leur rôle sur les plans de la décarbonisation et du développement de l'économie circulaire.

Les membres de l'ACFC sont contents de présenter l'information, les idées et les recommandations suivants afin d'aider le Comité dans ses délibérations.

CONTEXTE

En 2022, les chemins de fer ont transporté plus de 116 millions de tonnes de marchandises de toutes les catégories considérées comme étant pertinentes à cette étude. C'est une estimation prudente, car elle ne tient pas compte des wagons de produits manufacturés ou de produits recyclés et recyclables transportés dans des conteneurs intermodaux. Les données publiques sont présentées à la figure 1.

FIGURE 1 – Wagons de produits recyclés et recyclables, 2022

	Métaux	Minéraux	Plastique et caoutchouc	Déchets et débris métalliques	Déchets et débris non métalliques
Wagons	157 791	1 019 635	48 124	47 997	9 132
Tonnes	14 193 438	93 749 756	4 250 801	3 986 275	538 174

Source : Statistique Canada, *Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires*

De l'aluminium provenant des fonderies du Saguenay aux produits chimiques et plastiques provenant du centre industriel de l'Alberta, les chemins de fer facilitent le commerce d'importants

produits canadiens. Les catégories de produits présentées à la figure 1 sont des secteurs d'activités clés pour les chemins de fer de classe 1 et d'intérêt local.

Les métaux et les minéraux sont une importante catégorie de croissance pour les chemins de fer de classe 1. En 2022, dans la catégorie des métaux et des minéraux, le CN et le CPKC ont tous deux signalé une augmentation annuelle des revenus de plus de 20 pour cent.¹ Les métaux et les minéraux représentaient 82 pour cent des wagons provenant des chemins de fer d'intérêt local au Canada et pas moins de 90 pour cent pour les chemins de fer d'intérêt local au Québec.

Les métaux et les minéraux transportés par les chemins de fer canadiens sont entre autres de l'aluminium, du cuivre, du nickel, du minerai de fer, des produits sidérurgiques, d'autres métaux de base et des agrégats. Environ la moitié des minéraux critiques sont transportés par train, et cette capacité devrait augmenter alors que l'industrie croît.

Les plastiques comme le polyéthylène et le polychlorure de vinyle (PVC) sont souvent transportés par train. La figure 1 ne comprend pas les produits chimiques visés par l'étude du Comité. La plupart des produits chimiques canadiens sont transportés par les chemins de fer de classe 1. La soude caustique, l'acide sulfurique et les produits chimiques des usines de pâte à papier, entre autres, sont généralement transportés par train sur des centaines de kilomètres, jusqu'à leur destination finale.

Les déchets et les débris, métalliques et non métalliques, sont également transportés par train. Par exemple, le Chemin de fer de la Côte-Nord et du Labrador (QNS&L) exploite un parc à ferraille à Labrador City. Les métaux usagés sont chargés et transportés à Sept-Îles, où ils sont chargés sur des navires pour partir au recyclage. Le QNS&L et Transport ferroviaire Tshiuéti collaborent pour transporter des matières recyclables.

Le Southern Railway of British Columbia (SRY) soutient le déplacement local des métaux et des plastiques recyclables. Par exemple, un client du secteur du recyclage des métaux trie de gros volumes de métaux mélangés en fonction de leurs caractéristiques intrinsèques (ferreux, non ferreux, densité, etc.). Il déchiquette ensuite les métaux séparés et envoie les produits homogènes par train vers des destinations où ils peuvent être retraités et affinés ou conteneurisés pour l'exportation, entrant ainsi dans la composition d'autres biens et produits.

PRATIQUER LA CIRCULARITÉ

Les chemins de fer ne se contentent pas de faire avancer l'économie circulaire, ils y participent directement. Le meilleur exemple peut être la façon dont ils transforment les déchets en énergie en recyclant les traverses usagées.

Transformer les déchets en énergie

Chaque année, des millions de traverses de chemin de fer usagées sont envoyées dans des installations de cogénération et industrielles, où elles sont utilisées comme combustible solide pour récupérer l'énergie.

Avec ses huit transformateurs de traverses usagées, le CPKC envoie chaque année environ 500 000 traverses à une raffinerie de Cielo Waste Solution à Dunmore, en Alberta, pour produire des combustibles liquides renouvelables (ce qui permet d'éviter la mise en décharge de 40 000 tonnes métriques par année).

¹ Rapport annuel du CN 2022 ; Rapport annuel du CP 2022. La catégorie du CPKC inclut les métaux, les minéraux et les produits de consommation.

Le CN collecte, déchiquette et expédie ses vieilles traverses de chemin de fer. Par exemple, il les envoie à Kruger, qui utilise les déchets de bois pour alimenter ses centrales de cogénération à la biomasse de Trois-Rivières et de Brompton, au Québec. En 2020, ce partenariat a permis d'éviter la mise en décharge de plus de 751 000 traverses du CN et de produire environ 186 GWh d'énergie propre dans les installations de Kruger.

Les chemins de fer d'intérêt local ont conclu des accords similaires selon lesquels les traverses usagées (dont la plupart ont plus de 25 ans) sont utilisées comme combustible renouvelable au lieu d'aller à la décharge.

Réacheminement des déchets

Les chemins de fer recyclent beaucoup. Le CN réachemine 90 pour cent de ses déchets des décharges par l'intermédiaire de ses programmes de réduction-réutilisation-recyclage-renouvellement. En 2020, le CPKC a réacheminé des décharges 6 655 tonnes métriques de déchets dangereux et non dangereux par l'intermédiaire du recyclage, du compostage et de la récupération.

Les chemins de fer recyclent des produits allant du papier au plastique, des piles aux déchets électroniques, des huiles aux lubrifiants, et de la ferraille aux wagons déclassés. Ils cherchent également à maximiser la durée de vie de leurs matériaux. Par exemple, le programme de modernisation des locomotives du CN réutilise les locomotives et les voies ferrées sur les voies secondaires et dans les gares de triage avant de les vendre à des entreprises qui les recyclent en produits sidérurgiques. Les investissements dans la station d'épuration des eaux usées du CPKC améliorent la capacité de traitement, la surveillance, les systèmes de contrôle et la qualité des effluents.

D'autres chemins de fer, voyageurs et marchandises, prennent d'importantes mesures de durabilité. VIA Rail va offrir une expérience « zéro déchet » sur sa nouvelle flotte Corridor d'ici 2025 en réduisant les emballages et les matériaux et en améliorant la collecte des déchets.

Alors que l'Ontario améliore sa capacité de transport en commun, Metrolinx réduit les déchets découlant des activités de construction. Par exemple, 80 pour cent des déchets produits lors de la construction du TLR Hazel McCallion ont été détournés des décharges. Autre exemple : l'année dernière, 12 kilogrammes de piles et de déchets électroniques ont été recyclés dans le cadre du projet Hurontario.

Les chemins de fer marchandises canadiens – des trains de classe 1 aux chemins de fer d'intérêt local – transportent du carburant qui était autrefois un déchet. Qu'il s'agisse de granules de bois, de suif, de sous-produits du grain comme la drêche sèche de distillerie (DSD), d'éthanol ou de farine de canola, les chemins de fer sont un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement en biocarburants. Par exemple, SRY livre chaque année environ 50 000 tonnes de farine de canola aux producteurs d'aliments pour animaux dans la région d'Abbotsford et de la vallée du Fraser, en Colombie-Britannique. Le secteur ferroviaire est prêt à jouer un rôle accru dans l'augmentation de l'utilisation de sous-produits comme les farines pour réacheminer ce qui aurait autrement été des déchets.

LE TRAIN : UN MODE DE TRANSPORT VERT

En pratiquant et en favorisant la circularité, le train est un mode de transport écologique. Les trains sont en moyenne trois à quatre fois plus écoénergétiques que les camions.

Une seule locomotive peut transporter une tonne de marchandises sur plus de 220 kilomètres avec un seul litre de carburant, tout en retirant plus de 300 camions de nos routes congestionnées.

Chaque train de voyageurs remplace des dizaines de voitures, ce qui réduit les émissions et améliore les temps de déplacement.

Par exemple, en transportant seulement 10 pour cent des marchandises par train au lieu de camions, on réduirait les émissions d'environ quatre mégatonnes d'équivalent de dioxyde de carbone – ce qui permettrait de retirer plus d'un million de voitures des routes, chaque année.

Les chemins de fer sont déjà écoénergétiques, mais ils continuent à s'améliorer grâce à l'innovation et aux investissements. Depuis 2005, les chemins de fer marchandises du Canada ont réduit l'intensité de leurs émissions de GES – l'empreinte carbone du secteur ferroviaire par rapport à son trafic – de 25,1 pour cent. En 2021, le rendement du carburant s'est amélioré de 1,2 pour cent, à 226 tonnes-kilomètres commerciales par litre (un autre record consécutif).

Les membres de l'ACFC sont à la fine pointe de l'innovation verte. Le CPKC utilise l'énergie solaire pour produire de l'hydrogène pour ses locomotives expérimentales à pile à combustible. Les technologies de rendement du carburant du CN, comme les systèmes de télémétrie des locomotives et Trip Optimizer, ainsi que les mélanges de biodiesel, aident à réduire considérablement les émissions. D'autres chemins de fer innovent également pour réduire les émissions. VIA Rail, par exemple, pilote EcoRail, un logiciel fondé sur l'IA qui fait des recommandations aux mécaniciens de locomotive afin de réduire la consommation de carburant.

LE TRAIN : UN MODE DE TRANSPORT RENTABLE

Le Canada a les tarifs marchandises parmi les plus bas du monde, comme le confirme une étude indépendante² faite par la firme de conseil reconnue CPCS en janvier 2023. Les tarifs marchandises canadiens sont inférieurs de 11 pour cent à ceux des États-Unis et bien inférieurs aux tarifs européens. Le transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre par train au Canada coûte 4,16 cents américains. La forte concurrence entre les chemins de fer canadiens permet de maintenir des tarifs peu élevés. Le train est une option rentable pour les matériaux recyclés et recyclables, entre autres.

LE TRAIN : UN MODE DE TRANSPORT FIABLE

Les chemins de fer non seulement maintiennent les coûts et les émissions à un faible niveau, mais ils affichent une bonne performance. Il existe des preuves significatives, notamment en avril 2023³, que les chemins de fer canadiens sont fiables, résilients et efficaces. Alors que le temps d'arrêt moyen dans les terminaux ferroviaires est resté inférieur à huit heures en 2022, le temps d'arrêt dans les ports a grimpé à 157 heures. Malgré une pandémie mondiale, la guerre en Ukraine, des phénomènes météorologiques extrêmes, des perturbations et des pénuries de main-d'œuvre, et une incertitude économique, la fiabilité et la performance des chemins de fer canadiens sont restées excellentes.

LE TRAIN : UN MODE DE TRANSPORT QUI INVESTIT

Les chemins de fer de classe 1 réinvestissent de 20 à 25 pour cent de chaque dollar gagné directement dans leurs réseaux. Au cours de la dernière décennie, les chemins de fer ont investi environ 21 milliards de dollars dans leurs actifs canadiens. Au cours de la même période, les chemins de fer ont payé près de 17 milliards de dollars en taxes et en impôts aux différents paliers de gouvernement.

² En ligne : <https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2023/04/CPCS-Comparaison-intl-des-tarifs-marchandises-du-secteur-ferroviaire-FR-vFINALE-1.pdf>

³ En ligne : [SPARK-RAC-CTRF-REPORT-2023-FR4.pdf \(railcan.ca/fr/\)](https://www.railcan.ca/fr/SPARK-RAC-CTRF-REPORT-2023-FR4.pdf)

Des investissements sains permettent d'améliorer la sécurité, le rendement du carburant et la fluidité de la chaîne d'approvisionnement. De plus, cela permet aux chemins de fer de créer des emplois, renforçant l'effectif national des 34 000 cheminots et assurant qu'il est bien rémunéré. En 2022, le salaire moyen dans le secteur ferroviaire était de 102 000 \$.

LE TRAIN : UN MODE DE TRANSPORT SÛR

La sécurité est la priorité absolue de tous les chemins de fer et de tous les cheminots. Les chemins de fer canadiens sont les plus sûrs en Amérique du Nord et continuent à s'améliorer. En 2021, les chemins de fer ont établi un autre record consécutif en matière de sécurité du transport des marchandises dangereuses – réduisant le taux d'accidents impliquant des marchandises dangereuses de 6,9 pour cent comparativement à 2020.

Sur les centaines de milliers de wagons de marchandises dangereuses transportées par train chaque année (notamment des produits chimiques et pétroliers essentiels), plus de 99,99 pour cent arrivent à destination sans déversement causé par un accident.

Les chemins de fer sont nettement plus sécuritaires que les véhicules motorisés. Le nombre annuel moyen de décès dans le secteur ferroviaire est 26 fois inférieur à celui des décès liés aux véhicules motorisés, et les blessures graves sont 167 fois moins nombreuses.

RECOMMANDATIONS

Nous faisons les recommandations suivantes pour soutenir le rôle du secteur ferroviaire dans l'économie circulaire en tant que choix vert, sûr, fiable et rentable pour le transport de produits recyclés et recyclables.

1. ABANDONNER LA PROLONGATION DE L'INTERCONNEXION RÉGLEMENTÉE

Le gouvernement fédéral veut prolonger temporairement la distance d'interconnexion réglementée de 30 km à 160 km pendant 18 mois pour tous les produits de base dans les provinces des Prairies.

La prolongation de l'interconnexion réglementée augmenterait les temps de transit et la congestion, nécessiterait plus de matériel et de personnel, donnerait un avantage injuste aux chemins de fer américains, et découragerait les investissements du secteur privé dans l'infrastructure ferroviaire essentielle – tout en augmentant les émissions.

L'interconnexion de longue distance (ILD) offre déjà un recours réglementaire aux expéditeurs, tout en évitant les effets négatifs des tarifs réglementaires fondés sur les coûts, voire non compensatoires, qui chassent les investissements et les emplois du Canada. Les tarifs de l'ILD sont fondés sur les prix du marché pour un trafic comparable, alors que les tarifs de la prolongation de l'interconnexion réglementée sont fondés sur les coûts.

Si la prolongation de l'interconnexion réglementée est de nouveau mise en œuvre au Canada, les transporteurs américains solliciteront le trafic canadien dans le cadre du régime réglementaire, comme ils l'ont fait entre 2014 et 2017, pendant le projet pilote qui a échoué. L'inverse ne s'appliquera pas au trafic américain. Le CN et le CPKC seront ainsi désavantagés sur le plan de la concurrence par rapport aux transporteurs américains. Cela entraînera une perte d'investissements et d'emplois au Canada.

Au lieu d'ériger des obstacles aux investissements et de prendre des mesures inefficaces qui ralentissent le mouvement des produits recyclés et recyclables, le gouvernement fédéral devrait se concentrer sur des solutions tangibles comme l'encouragement des investissements dans l'infrastructure et l'innovation.

2. ENCOURAGER LES INVESTISSEMENTS

La solide performance des chemins de fer découle directement d'investissements privés importants et soutenus. Les dépenses en capital des chemins de fer de classe 1 s'élèvent à plus de 2 milliards de dollars par année. Au lieu de prendre des mesures dissuasives comme l'interconnexion réglementée, le gouvernement devrait adopter des politiques qui maximisent les investissements.

Les chemins de fer canadiens sont désavantagés par un amortissement fiscal plus lent que les chemins de fer aux États-Unis et le secteur du camionnage au Canada. Il faut des conditions égales pour assurer que les chemins de fer canadiens restent concurrentiels.

Pour favoriser l'accélération des investissements afin d'augmenter la capacité, le gouvernement devrait offrir un soutien additionnel sous la forme de politiques fiscales et de mesures d'amortissement accéléré. Un solide programme de financement pour soutenir la recherche, le développement et le déploiement de technologies faibles en carbone et de carburants alternatifs dans le secteur ferroviaire favoriserait les activités de décarbonisation.

3. AUGMENTER LE SOUTIEN AUX CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL

Les chemins de fer d'intérêt local sont essentiels à la croissance de l'économie circulaire. Environ 20 pour cent des wagons canadiens proviennent d'un chemin de fer d'intérêt local. Comme le démontrent les exemples ci-dessus, les chemins de fer d'intérêt local jouent un rôle clé dans le transport de produits recyclés et recyclables.

À ce jour, ni le Nouveau Plan Chantiers Canada ni le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) ne sont une source substantielle de financement pour les chemins de fer d'intérêt local, malgré leur impact considérable et le développement régional et économique irremplaçable qu'ils favorisent.

Le gouvernement fédéral devrait créer un programme de financement pluriannuel dédié pour soutenir les investissements dans l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local, comme le font d'autres juridictions (États-Unis, Québec).

À PROPOS DE L'ACFC

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) représente près de 60 compagnies de chemin de fer marchandises et voyageurs. L'ACFC compte également parmi ses membres associés un nombre croissant de chemins de fer industriels et d'entreprises d'approvisionnement ferroviaire. Faisant partie du cinquième plus grand réseau ferroviaire du monde, les membres de l'ACFC sont le pilier du système de transports du Canada.