

AMÉLIORER LE PROJET DE LOI C-33 POUR RENFORCER LA SÉCURITÉ ET L'EFFICACITÉ

Mémoire au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes

APERÇU

L'Association des chemins de fer du Canada (« **ACFC** ») soumet ce mémoire au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes en soutien à son étude du projet de loi C-33, la *Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada* (« **projet de loi C-33** »).¹

Les chemins de fer du Canada offrent un service de calibre mondial, sécuritaire, fiable et rentable. Le train est le mode de transport terrestre de gens et de biens le plus écologique. Malgré une pandémie mondiale, des phénomènes météorologiques extrêmes et des défis géopolitiques, les chemins de fer continuent à obtenir des résultats pour les Canadiens.

La consultation de toutes les parties intéressées est un élément essentiel du processus d'élaboration des politiques. Bien que les chemins de fer aient participé à l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (entrepris en 2017) et à l'examen de la modernisation des ports (entrepris en 2018) de Transports Canada, il n'y a pas eu de consultations sur les propositions politiques spécifiques du projet de loi C-33. Ce manque de consultation a été similaire à celui qui a été observé pendant le processus relatif au Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement, où des recommandations malavisées ont été faites sur de nombreux sujets politiques sans que les chemins de fer soient consultés.

Les politiques et les règlements imposés aux chaînes d'approvisionnement complexes doivent reposer sur des faits et viser à régler des problèmes bien définis. Comme ce fut le cas avec le rapport du Groupe de travail, certaines parties du projet de loi C-33 ne précisent pas clairement quels problèmes correspondent aux « solutions » proposées ou quels éléments justifient les modifications législatives.

Bien que le projet de loi C-33 comprenne certaines dispositions utiles, il faut apporter d'importants changements pour l'améliorer afin de renforcer la sécurité et l'efficacité. Ces changements sont présentés ci-dessous pour une consultation aisée.

CHANGEMENTS RECOMMANDÉS PAR L'ACFC

1. Paragraphe 101(2) de la *Loi maritime du Canada* : **Modifier les dispositions du projet de loi C-33 sur la gouvernance des ports afin d'insister sur l'expérience et la capacité démontrées dans les disciplines visées (par des qualifications désignées et la représentation des groupes d'utilisateurs).**

Tel qu'il est rédigé, le projet de loi C-33 est une occasion ratée d'améliorer la gouvernance des ports, car il n'insiste pas sur l'expérience et la capacité démontrées dans les disciplines visées. Il faut modifier la gouvernance des ports pour exiger que les importantes activités connexes soient réalisées par des personnes ayant une expérience approfondie et éprouvée des chaînes d'approvisionnement et de la logistique mondiales. Il existe des exigences sur des qualifications spécifiques pour d'autres modes de transport, notamment l'aviation.

Le Canada est une nation commerçante qui a besoin de ports de classe mondiale. Le talent humain est un élément fondamental du succès des chaînes d'approvisionnement. L'ACFC recommande que les nominations aux conseils reposent sur l'expertise et l'expérience du secteur. Cela devrait comprendre, par exemple, des exploitants des chaînes d'approvisionnement et des personnes ayant

une expérience commerciale acquise dans des terminaux, à des postes de gestion des chemins de fer ou en tant que clients des ports. NAV Canada prescrit la représentation des groupes d'utilisateurs à son conseil et exige une expertise relative à ses règlements. Ce modèle pourrait être envisagé. Le président du conseil devrait être choisi par le conseil.

2. Modifier le projet de loi C-33 pour séparer les définitions des termes « sécurité » et « sûreté » pour que les exigences respectives ne s'appliquent que s'il y a lieu dans la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Les programmes de sûreté visent à prévenir les actes intentionnels d'individus cherchant à nuire ou à causer des dommages. Par nécessité, les mesures prises pour répondre aux risques pour la sûreté sont différentes des mesures relatives à la sécurité, et l'information connexe est beaucoup plus limitée afin de maintenir leur efficacité. Les exigences en matière de sécurité déjà en place ont été conçues pour répondre à des risques spécifiques.

L'application de toutes les exigences de sécurité à la sûreté sans égard aux conséquences individuelles risque d'entraîner des exigences qui ne peuvent pas être respectées (ou qui sont en conflit), d'avoir des répercussions sur le service ferroviaire sans avantage connexe, et/ou de réduire la force des programmes de sûreté existants. Les définitions doivent donc montrer la différence entre les activités relatives à la sûreté et les activités relatives à la sécurité.

MODIFICATIONS POLITIQUES SOUTENUES PAR L'ACFC

1. La création d'une nouvelle autorité spécifique en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* pour interdire les activités ci-dessous pourrait aider à améliorer la sécurité et à éviter les perturbations des chaînes d'approvisionnement en cas de barrages :
 - a) Ingérence dans les chemins de fer (interdiction relative à l'emprise).
 - b) Comportement mettant en péril des gares, du matériel ou des particuliers.
2. Permettre au ministre de renouveler les exemptions sans nouvelle demande, réduisant le fardeau administratif, qui est déjà considérable.
3. Déclarer que les terminaux portuaires sont « à l'avantage général du Canada » pour améliorer la clarté constitutionnelle et accélérer les projets, tout en permettant à TC d'exiger que les terminaux partagent l'information visant à améliorer l'efficacité.

GESTION DU TRAFIC MARITIME : LA MISE EN ŒUVRE EST ESSENTIELLE

1. *Loi maritime du Canada* : Les modifications proposées pour clarifier la capacité des autorités portuaires canadiennes de diriger la gestion du trafic doivent améliorer l'efficacité et le débit. Les ports doivent consulter étroitement les chemins de fer, les exploitants des terminaux et d'autres intervenants pendant ce processus. Il existe un risque d'erreur bien réel, ce qui aurait des conséquences majeures pour les chaînes d'approvisionnement. Les chemins de fer sont prêts à discuter de ces modifications avec Transports Canada et d'autres intervenants afin de renforcer la probabilité de conséquences positives sur les chaînes d'approvisionnement du Canada.

RENFORCER LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT DU CANADA

L'ACFC encourage le Comité à se concentrer – en plus des enjeux précisés dans ce mémoire – sur des mesures tangibles visant à améliorer l'efficacité et la capacité des chaînes d'approvisionnement.

Le Comité devrait presser le gouvernement fédéral de trouver une solution, en collaboration avec le port de Vancouver et d'autres intervenants, permettant de charger le grain sur les navires sous la pluie. Les terminaux portuaires de Vancouver ne chargent pas le grain sous la pluie dans une ville où

il pleut en moyenne 165 jours par année. Alors que les chemins de fer établissent des records en matière de transport du grain, les trains restent bloqués dans les ports parce que le grain ne peut pas être chargé sur les navires par mauvais temps – ce qui entraîne des retards. Des structures pourraient être établies pour que le grain puisse être chargé en toute sécurité à l’abri de la pluie au port. Des ports similaires, comme Prince Rupert au nord et Seattle au sud, manutentionnent le grain sous la pluie.

Les temps d’arrêt aux ports ont augmenté pendant la pandémie. En 2022, le temps d’arrêt moyen aux terminaux ferroviaires est resté inférieur à huit heures. Le temps d’arrêt aux ports était de 157 heures en moyenne en 2022. Les chemins de fer reconnaissent la collaboration et le leadership du gouvernement fédéral pour réduire les temps d’arrêt aux ports, notamment par des projets ou des initiatives visant à accroître la capacité commerciale. Le fait de déclarer que les terminaux portuaires sont « à l’avantage général du Canada » dans le projet de loi C-33 est une mesure positive.

Le Parlement devrait immédiatement annuler la prolongation de l’interconnexion réglementée. La prolongation de l’interconnexion permet aux chemins de fer américains de solliciter du trafic canadien sans réciprocité pour les chemins de fer canadiens. Elle met en péril des emplois syndiqués et des investissements, crée des inefficacités, augmente les coûts et les émissions et réduit la capacité. Veuillez consulter le [mémoire de l’ACFC au Comité permanent des finances de la Chambre des communes](#) pour des précisions.²

CONCLUSION

Les chemins de fer du Canada pressent le Comité d’assurer que les recommandations formulées ici sont prises en compte dans le projet de loi C-33. Une étude et des consultations détaillées sont nécessaires pour améliorer le projet de loi C-33 et permettre l’atteinte de ses objectifs.

La sécurité est la priorité première de l’ensemble des chemins de fer et des cheminots. Le train est le mode de transport terrestre le plus sécuritaire. Les chemins de fer du Canada sont des chefs de file du secteur en Amérique du Nord et sont parmi les plus sécuritaires du monde. Les chemins de fer canadiens de classe 1 ont des taux d’accidents moyens inférieurs aux États-Unis, et ils continuent à s’améliorer.³

Ces dix dernières années, les chemins de fer du Canada ont réinvesti 20 milliards de dollars dans le réseau ferroviaire canadien de 43 000 km. Ces investissements comprennent des technologies novatrices qui améliorent la sécurité, comme les détecteurs en voie, l’analyse prédictive, la géométrie des voies et la vision artificielle. Ils comprennent également des investissements visant à augmenter la capacité, comme l’investissement combiné d’un milliard de dollars du CN et du CPKC dans de nouveaux wagons-trémies de grande capacité, qui a permis d’atteindre un niveau record de transport de grain lors de la dernière année agricole.

Il est primordial que la politique de transports du Canada favorise un environnement permettant les innovations éprouvées et les investissements privés afin d’améliorer la sécurité et d’augmenter l’efficacité, la capacité et le débit des chaînes d’approvisionnement.

Cordialement,



Marc Brazeau

Président

Association des chemins de fer du Canada

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.

ANNEXE A : RECOMMANDATIONS ADDITIONNELLES DE L'ACFC À PRENDRE EN CONSIDÉRATION

- 3 Paragraphe 19(5) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* : **Modifier le projet de loi C-33 pour annuler l'élargissement des consultations ministérielles pendant l'élaboration des règles à des parties potentiellement non intéressées ou, à tout le moins, définir ce qu'est une « partie intéressée ».**

Les règles sur la sécurité ferroviaire sont élaborées conjointement par l'industrie et le gouvernement, en consultation avec les syndicats et d'autres parties ayant une expertise en matière de sécurité ferroviaire. Les règles doivent être approuvées par Transports Canada. Elles complètent – sans la remplacer – la myriade de règlements régissant la sécurité ferroviaire et les systèmes de gestion de la sécurité. Le processus d'élaboration des règles vise à permettre des innovations qui améliorent la sécurité et à tenir compte de la complexité des opérations ferroviaires. L'élargissement de la consultation ministérielle à « toute autre partie intéressée » (autre que des gens ayant une expertise de la sécurité ferroviaire) pourrait ralentir le délai d'approbation des révisions des règles pouvant être requises pour renforcer la sécurité. Il faut préciser le niveau de détail d'une règle proposée qui serait partagé avec de tierces parties. Comme les règles proposées changent parfois considérablement avant d'être approuvées, il existe un risque que la lenteur de l'approbation des règles retarde les améliorations à la sécurité.

- 4 Alinéa 6.2(4) de la *Loi sur les transports au Canada* : **Presser le gouvernement de clarifier l'intention de la disposition du projet de loi C-33 sur les systèmes électroniques et créer un cadre pour les inspections à distance qu'elle permet.**

L'utilisation de systèmes électroniques permettra de faire des inspections à distance et en augmentera probablement le nombre et la fréquence. L'intention visée par le gouvernement avec ce changement n'est pas claire. Il faut établir un cadre exhaustif pour les inspections à distance. Les opérations ferroviaires sont régulièrement et vigoureusement inspectées par Transports Canada. C'est une fonction de surveillance importante. Les inspections visent à vérifier les pratiques sécuritaires, à soutenir l'innovation et à éviter les perturbations inutiles des opérations ferroviaires essentielles.

ANNEXE B : CLARTÉ REQUISE SUR L'INTENTION DU GOUVERNEMENT

1. *Loi maritime du Canada* : Les modifications relatives aux activités aux ports intérieurs, aux habilitations de sécurité et aux comités consultatifs, entre autres choses, doivent être clarifiées.

¹ En ligne : <https://www.parl.ca/DocumentViewer/fr/44-1/projet-loi/C-33/premiere-lecture>

² En ligne : https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2023/05/RAC-Submission_FINA_April-27-2023_FINAL_FR.pdf

³ Selon le taux d'accidents de la Federal Railroad Administration, aux États-Unis.