

NOTES D'ALLOCUTION – TRAN PROJECT DE LOI C-33, OCTOBRE 2023

Merci, Monsieur le Président/Madame la Présidente.

Je suis content de prendre la parole avec deux membres de l'Association des chemins de fer du Canada :

Eric Harvey, du CN, et

Nathan Cato, du CPKC.

Vous allez aussi entendre un représentant de Genesee & Wyoming au deuxième panel.

Mes collègues parleront des recommandations que nous avons faites dans notre mémoire écrit sur le projet de loi C-33.

La sécurité est la priorité première de chaque chemin de fer et de chaque cheminot.

Les chemins de fer canadiens sont les plus sûrs en Amérique du Nord, parmi les plus sûrs du monde, et ils ne cessent de s'améliorer.

En 2022, le taux d'accidents moyen des chemins de fer de classe 1 canadiens était d'environ 40 % inférieur à celui des chemins de fer de classe 1 américains.

Ces dix dernières années, le taux d'accidents des chemins de fer de classe 1 canadiens s'est amélioré de plus de 20 %.

Le taux d'accidents impliquant des marchandises dangereuses s'est amélioré de 49,1 %.

Alors que les volumes de fret ont augmenté ces dix dernières années, le nombre d'accidents a diminué.

Le train est le mode de transport terrestre de marchandises le plus sûr.

Entre 2009 et 2018, les accidents de la route impliquant des marchandises dangereuses étaient 17 fois plus fréquents que les accidents ferroviaires, et les déversements étaient 14 fois plus fréquents dans le secteur du camionnage.

Les chemins de fer du Canada affichent la meilleure performance en matière de sécurité en Amérique du Nord. Le secteur est un chef de file de l'innovation environnementale et du service – tout cela à un coût pratiquement le plus bas du monde.

Les tarifs marchandises ferroviaires du Canada sont les plus bas des principales économies de marché – 11 pour cent inférieurs à ceux des États-Unis et, dans certains cas, moins de la moitié de la moyenne des chemins de fer européens.

Les chemins de fer offrent une valeur exceptionnelle aux importateurs et aux exportateurs canadiens.

Les chemins de fer sont des liens fiables sur les chaînes d'approvisionnement complexes.

Par exemple, entre 2019 et 2022, pendant la pandémie, le temps de transit des biens de consommation conteneurisés transportés de Shanghai vers l'Ontario et le Québec a augmenté de 13,8 jours (ou de 52 %).

99 % de cette augmentation ont eu lieu avant que le conteneur soit chargé sur un wagon.

Parallèlement, en 2022, le temps de transit total pour que le grain de la Saskatchewan atteigne les marchés asiatiques était d'une journée de moins qu'en 2019. Les chemins de fer du Canada étaient les principaux responsables de cette réduction, malgré les défis posés par une pandémie mondiale et les restrictions sanitaires connexes.

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

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

En plus de l'engagement des chemins de fer envers la sécurité, le secteur ferroviaire est l'un des secteurs les plus réglementés du Canada – voire le plus réglementé.

Toute affirmation sur « l'autoréglementation des chemins de fer » est tout simplement et objectivement fausse.

Les chemins de fer sont réglementés par la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, pour ne nommer que celles-là.

Les chemins de fer sont tenus de respecter des milliers de lois, règlements, règles et exigences sur la sécurité.

En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* à elle seule, 22 ensembles de règlements détaillés et prescriptifs dirigent les opérations ferroviaires.

L'un des exemples sont les règlements sur les systèmes de gestion de la sécurité (ou SGS).

Un SGS est un système réglementé de processus de sécurité élaboré en consultation avec des représentants syndicaux.

Ces processus touchent chaque niveau d'une compagnie de chemin de fer – chaque poste, chaque fonction, sur tout le réseau.

Les règlements sur les SGS sont un important élément additionnel de la sécurité ferroviaire.

Transports Canada fait régulièrement des vérifications exhaustives de ces systèmes pour assurer leur conformité et évaluer leur efficacité.

Ces nombreuses mesures de sécurité, en plus de l'engagement des chemins de fer et des cheminots, forment une solide culture de sécurité.

Cette culture d'amélioration continue permet d'apporter des améliorations indéniables.

Ces dix dernières années, les chemins de fer du Canada ont réinvesti plus de 20 milliards de dollars dans le réseau ferroviaire canadien de 43 000 kilomètres.

Ces investissements comprennent des technologies d'amélioration de la sécurité innovatrices comme les détecteurs en voie, la géométrie des voies et la vision artificielle. Les chemins de fer utilisent des capteurs et des algorithmes pour prévoir et prévenir les défauts du matériel.

Les investissements dans la technologie vont de pair avec la formation, les programmes de sensibilisation et une sévère supervision réglementaire.

Par l'intermédiaire du programme TRANSCAER, l'ACFC et ses membres offrent une formation de calibre mondial, sans aucuns frais, à leurs partenaires communautaires partout au Canada. Nous avons formé plus de 28 000 intervenants d'urgence depuis 2000.

La sécurité est une responsabilité partagée.

L'organisation Opération Gareautrain, financée par l'ACFC et Transports Canada, cherche à réduire les incidents liés aux passages à niveau et aux intrusions, et à sauver des vies.

L'Initiative de voisinage, avec ses Lignes directrices élaborées en partenariat avec la Fédération canadienne des municipalités, aide à améliorer la sécurité et à éviter les conflits inutiles découlant du voisinage des chemins de fer et des communautés.



La sécurité est un parcours, pas une destination. Les chemins de fer vont continuer à traiter la sécurité en priorité, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, 365 jours par année.

Le secteur ferroviaire veut travailler avec ce Comité pour améliorer le projet de loi C-33 dans deux importants domaines, dont vont parler mes collègues.

Merci beaucoup.