

# MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE 2024

Les chemins de fer sont les forces motrices du Canada.  
Le gouvernement fédéral peut aider.



Association des chemins  
de fer du Canada



# ***RECOMMANDATIONS***

- 1.** Abolir immédiatement l'interconnexion réglementée prolongée.
- 2.** Encourager les investissements dans les chaînes d'approvisionnement qui améliorent la capacité.
- 3.** Créer un mécanisme de soutien prévisible pour revitaliser les chemins de fer d'intérêt local.
- 4.** Augmenter le soutien opérationnel et financier aux chemins de fer voyageurs.
- 5.** Agir face aux conséquences sur les chaînes d'approvisionnement de la réglementation grandissante sur le travail.
- 6.** Soutenir la décarbonisation et la résilience climatique du secteur ferroviaire.

# INTRODUCTION

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) a le plaisir de présenter son Mémoire prébudgétaire 2024.

Le thème principal de ce mémoire est la protection de la compétitivité du Canada et l'assurance que tous les types de chemins de fer (de classe 1, d'intérêt local, de banlieue, intervilles, touristiques) peuvent rester les forces motrices du Canada.

Les chemins de fer canadiens affichent la meilleure performance en matière de sécurité en Amérique du Nord, font une innovation verte de pointe et offrent un solide service – tout cela à des coûts pratiquement [les plus bas du monde](#).

Les tarifs marchandises canadiens sont, en moyenne, les plus bas des principales économies de marché – et de 11 % inférieurs à ceux des États-Unis.<sup>1</sup> Les tarifs marchandises moyens du Canada représentent moins de la moitié de ceux de l'Allemagne et de l'Inde, et un peu plus d'un tiers de ceux du Japon.<sup>2</sup>

Les chemins de fer marchandises permettent aux entreprises canadiennes de faire une concurrence efficace sur les marchés nord-américain et mondiaux. De plus, ils demeurent des liens fiables sur les chaînes d'approvisionnement mondiales complexes.

Pour illustrer la fiabilité du transport ferroviaire, une [récente étude](#) a révélé que les temps de transit des biens de consommation conteneurisés transportés de Shanghai vers l'Ontario et le Québec ont augmenté de 13,8 jours (ou 52 %) pendant la pandémie, de 2019 à 2022.<sup>3</sup> 99 % de cette augmentation s'est produite avant même que le conteneur soit chargé sur un wagon.

Parallèlement, le temps de transit total pour que le grain de la Saskatchewan atteigne les marchés asiatiques en 2022 a diminué d'un jour par rapport à 2019. Les chemins de fer canadiens ont le plus contribué à cette réduction, malgré les défis posés par une pandémie mondiale et les restrictions en matière de santé publique.

L'achalandage des chemins de fer voyageurs continue à augmenter, mais des pressions financières majeures demeurent. Un soutien gouvernemental continu et accru est requis.

Le transport ferroviaire au Canada est de plus en plus écologique. Le rendement énergétique des chemins de fer est de trois à quatre fois supérieur à celui des camions. Une seule locomotive peut transporter une tonne de marchandises sur plus de 220 kilomètres avec un seul litre de carburant. Un seul train peut retirer jusqu'à 300 camions des routes publiques congestionnées.

Plus de 34 000 femmes et hommes, partout au Canada, travaillent 24 heures sur 24 pour acheminer de manière sûre et durable les marchandises canadiennes vers les marchés mondiaux et les gens vers leur destination. Les chemins de fer transportent la moitié des exportations du Canada. Ils transportent 350 milliards de dollars de marchandises, chaque année, et amènent des millions de passagers là où ils doivent aller.

Depuis dix ans, les chemins de fer ont investi plus de 20 milliards de dollars – près de 25 % de chaque dollar gagné – pour améliorer la fluidité et la résilience du 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 font également des investissements qui améliorent la capacité, notamment un investissement combiné d'un milliard de dollars du CN et du CPKC dans de nouveaux wagons-trémies de grande capacité construits à Hamilton, en Ontario, qui ont permis de transporter des quantités de grain record l'année dernière.

L'économie canadienne bat au rythme du réseau ferroviaire. Le gouvernement fédéral devrait aider notre secteur vital et ses travailleurs majoritairement syndiqués, et non pas leur nuire.



# 1. ABOLIR IMMÉDIATEMENT L'INTERCONNEXION RÉGLEMENTÉE PROLONGÉE.

L'interconnexion réglementée prolongée peut chasser des emplois syndiqués et des investissements vers les États-Unis. Le « projet pilote » sur l'interconnexion prolongée – présenté dans le budget de 2023 – est une politique qui favorise les États-Unis.<sup>4</sup> De plus, l'interconnexion prolongée peut augmenter inutilement les temps de transit, les émissions et les coûts pour les consommateurs.

Avec l'interconnexion prolongée, les expéditeurs ferroviaires canadiens – principalement des sociétés céréalères mondiales – sont financièrement encouragés à faire affaire avec des chemins de fer américains au lieu du CPKC ou du CN.

En effet, ces expéditeurs, s'ils utilisent l'interconnexion prolongée, bénéficient d'un tarif inférieur à celui du marché (réglementé) pour les 160 premiers kilomètres. L'interconnexion prolongée donne intentionnellement à un chemin de fer américain le travail qui serait autrement effectué par des cheminots et des travailleurs portuaires canadiens syndiqués.

Le processus qui a entraîné cette décision politique était complètement insuffisant et manquait à la fois de consultations et d'analyse.

Il a ignoré les leçons tirées de la mise à l'essai de l'interconnexion (2014-2017), ce qui comprend la conclusion de Transports Canada, précisée dans le [Rapport Emerson](#), selon laquelle la prolongation de la distance de l'interconnexion réglementée « avait des conséquences imprévues pour la compétitivité de nos chemins de fer par rapport aux chemins de fer américains ».<sup>5</sup>

Il n'y a aucune raison politique de désavantager intentionnellement les chemins de fer canadiens au profit des concurrents américains. En fait, l'Institut économique de Montréal a qualifié cette situation de « triste spectacle d'autosabotage ».<sup>6</sup>

Dans un environnement où a) il est primordial que le Canada reste concurrentiel par rapport à son principal partenaire commercial, b) les politiques fiscales et autres favorisent les investissements dans le secteur ferroviaire américain, et non pas canadien, et c) le gouvernement actuel a remplacé l'interconnexion prolongée par l'interconnexion de longue distance (ILD) en 2017, l'ACFC presse le gouvernement fédéral de favoriser le Canada, une fois de plus.

Les chemins de fer du Canada pressent le gouvernement fédéral de reconnaître les dommages de l'interconnexion réglementée prolongée et, comme il l'a fait en 2017, de l'abolir.<sup>7</sup> Les chemins de fer canadiens, leurs travailleurs et, finalement, notre économie s'en porteront mieux.

Les chemins de fer sont les forces motrices du Canada. À cet égard, le gouvernement fédéral devrait les soutenir et non pas leur nuire.

## 2. ENCOURAGER LES INVESTISSEMENTS DANS LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT QUI AMÉLIORENT LA CAPACITÉ.

Le réseau ferroviaire canadien a besoin d'investissements de milliards de dollars au cours des prochaines années pour rester résilient et répondre à la croissance prévue du volume de voyageurs et de marchandises.

Les politiques fiscales fédérales ne favorisent pas des investissements accrus et ne sont pas alignées sur celles d'autres juridictions, dont les États-Unis, et d'autres modes de transport moins efficaces. En d'autres termes, les taux par catégorie et les règles sur l'amortissement actuels ne favorisent pas les investissements dans le secteur ferroviaire écologique et novateur. Ces faibles taux limitent les investissements qui pourraient être faits afin de réduire les émissions, d'améliorer la sécurité et de bénéficier aux chaînes d'approvisionnement et à l'économie dans son ensemble.

Le gouvernement fédéral devrait offrir un amortissement accéléré (ou immédiat à 100 %) à tous les membres de la chaîne d'approvisionnement qui font des investissements pour maintenir ou accroître la capacité. C'est l'une des meilleures options éprouvées pour que le gouvernement fédéral stimule les investissements du secteur privé. Veuillez consulter le document de l'ACFC intitulé [Chemins de fer, imposition et reprise après la COVID-19](#) pour obtenir des précisions sur le déséquilibre fiscal et la façon de remédier à cette situation incompatible avec les objectifs de croissance propre du Canada.<sup>8</sup>

L'amortissement accéléré et d'autres mesures fiscales s'ajouteraient au Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) et au Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire (PASF), qui ont fait leurs preuves. Ces programmes devraient être renforcés afin d'accélérer les investissements dans les chaînes d'approvisionnement pour aider à acheminer de manière sûre et durable les biens canadiens vers les marchés national et internationaux.

Les fonds alloués au titre de ces programmes essentiels à des projets et des programmes clés offrent une foule d'autres avantages économiques sur les chaînes d'approvisionnement interconnectées. Certains projets favorisant le commerce nécessitent une contribution gouvernementale pour être économiquement viables et approuvés. Le FNCC a permis d'approuver de nombreux projets d'intérêt national.

Des mesures fiscales comme l'amortissement accéléré et le financement au titre du FNCC peuvent aider à générer des investissements par les exploitants de terminaux céréaliers afin de régler le problème de longue date du non-chargement du grain sur les navires par mauvais temps au port de Vancouver. Cela augmenterait la capacité et la fluidité, et permettrait d'atténuer les conséquences négatives des longs arrêts au port.

Les chemins de fer du Canada sont les plus sécuritaires en Amérique du Nord, et ils ne cessent de s'améliorer. La sécurité est la priorité première de tous les chemins de fer et de tous les cheminots. C'est également une responsabilité partagée qui nécessite des investissements accrus de la part du gouvernement fédéral.

Une collaboration est nécessaire pour assurer que les passages à niveau sont conformes au Règlement sur les passages à niveau et aux Normes sur les passages à niveau connexes afin de garantir la sécurité de tous. Les propriétaires fonciers privés (principalement les agriculteurs) bénéficieraient d'un meilleur accès au financement gouvernemental pour améliorer leur part de l'infrastructure de sécurité aux passages à niveau. De plus, un financement ou un soutien non financier sera requis pour la mise en œuvre efficace de la commande des trains améliorée.

Qu'il s'agisse d'améliorer l'infrastructure, d'entretenir les voies, de déployer des technologies et d'offrir une formation et des programmes de sensibilisation ou autres, les investissements dans la sécurité et une solide culture de sécurité sont essentiels pour les chemins de fer, grands et petits.

Par l'intermédiaire du PASF, le gouvernement fédéral offre aux chemins de fer des ressources additionnelles pour améliorer leur capacité et stimuler l'économie. De nouveaux fonds devraient être alloués au titre du PASF, et les approbations devraient être accélérées et simplifiées.

Ensemble, ces mesures auraient des répercussions très positives sur les chaînes d'approvisionnement, qui se répercuteraient dans toute l'économie canadienne. Le gouvernement devrait présenter ces mesures prudentes et réfléchies dans le budget de 2024 afin d'aider les chemins de fer (et tous les membres des chaînes d'approvisionnement) à obtenir des résultats positifs, efficaces et durables pour le Canada.

### 3 CRÉER UN MÉCANISME DE SOUTIEN PRÉVISIBLE POUR REVITALISER LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

Les chemins de fer d'intérêt local sont ceux dont le revenu annuel est inférieur à 250 millions de dollars. Ces chemins de fer offrent des services essentiels du premier et dernier kilomètre, et relient les communautés et les entreprises rurales aux chemins de fer de classe 1 et aux marchés mondiaux. Un wagon de marchandises sur cinq provient d'un chemin de fer d'intérêt local au Canada.

Les coûts fixes élevés, le vieillissement de l'infrastructure, la volatilité du prix des matières premières et les déséquilibres politiques avec d'autres juridictions et d'autres modes de transport, en plus du fardeau fiscal et réglementaire croissant, menacent la durabilité des chemins de fer d'intérêt local.

Les immenses défis auxquels les chemins de fer d'intérêt local sont confrontés et le manque de soutien connexe sont bien documentés, notamment dans le Rapport Emerson.<sup>9</sup>

Les chemins de fer d'intérêt local ont besoin d'un soutien gouvernemental pour demeurer une alternative viable au camionnage. Pourtant, il n'existe pas de financement ou d'incitatif spécifique pour les chemins de fer d'intérêt local au palier fédéral, malgré leur impact considérable. Un programme de soutien aux chemins de fer d'intérêt local a été recommandé à de nombreux comités de la Chambre des communes. C'était le sujet d'une [lettre conjointe](#) de diverses associations en 2020.<sup>10</sup>

Les États-Unis soutiennent leurs chemins de fer d'intérêt local. À elles seules, les subventions offertes au titre du programme Consolidated Rail Infrastructure and Safety Improvements (CRISI) représentent environ 20 000 \$ CAD par mille de voie par année.

La moitié du montant de 1,4 milliard de dollars de subventions annuelles versées au titre du programme CRISI visait les chemins de fer d'intérêt local. Ce chiffre n'inclut pas le soutien offert par l'intermédiaire du crédit d'impôt permanent 45G (3 500 \$ US par mille de voie par année) ni le soutien des États, qui peuvent être considérables.

Le FNCC et le PASF acceptent les demandes des chemins de fer d'intérêt local canadiens. Cependant, le niveau global de soutien au Canada est bien inférieur au soutien offert aux États-Unis par le programme CRISI à lui seul.

L'une des conséquences de ce manque de soutien est que les investisseurs mondiaux, les sociétés internationales de services de transport et les gestionnaires d'infrastructures sont plus susceptibles d'investir dans les chemins de fer d'intérêt local américains, au détriment des chemins de fer d'intérêt local canadiens. De plus, notre régime fiscal rend les investissements dans d'autres modes de transport de marchandises, ainsi que dans l'industrie manufacturière et de transformation, comparativement plus intéressants.

Le renforcement de l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local soutiendrait le développement économique régional, améliorerait la fluidité des chaînes d'approvisionnement, réduirait les coûts pour les entreprises et renforcerait la sécurité, tout en réduisant les émissions et l'usure de l'infrastructure publique. En conséquence, le gouvernement canadien devrait offrir l'une des mesures suivantes, ou les deux, dans le budget de 2024 pour assurer la durabilité des chemins de fer d'intérêt local canadiens :

1. Créer un crédit d'impôt pour l'entretien des voies ferrées (comparable au crédit d'impôt 45G aux États-Unis).
2. Créer un fonds de soutien permanent et dédié pour les chemins de fer d'intérêt local.

Aux États-Unis, le crédit d'impôt 45G offre un montant de 40 cents pour chaque dollar investi dans l'amélioration des voies ferrées et des ponts. Depuis son entrée en vigueur le 1er janvier 2005, il a entraîné des investissements de plus de 5 milliards de dollars US dans l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local. Des études démontrent que le crédit d'impôt américain, en réduisant les coûts en capital des utilisateurs, entraîne une augmentation des investissements de 47 %.<sup>11</sup> Les avantages pour la sécurité sont aussi considérables. Le crédit est devenu permanent en 2020, avec un soutien bipartite au Congrès américain.

Une [étude sur le financement des chemins de fer d'intérêt local aux États-Unis](#) menée en 2018 par la respectée firme de conseils CPCS a révélé qu'il existe 106 programmes auxquels les chemins de fer d'intérêt local pourraient être ou sont admissibles.<sup>12</sup> 21 programmes sont offerts au palier fédéral et 85 sont offerts par les États.

Le Canada a des options en matière de crédits d'impôt et de programmes. Nous sommes prêts à en discuter plus en détail.

## 4. AUGMENTER LE SOUTIEN OPÉRATIONNEL ET FINANCIER AUX CHEMINS DE FER VOYAGEURS.

Les chemins de fer voyageurs relient les communautés et offrent des expériences touristiques uniques qui mettent le Canada en valeur.

Plus de 15 membres de l'ACFC offrent des services de transport de voyageurs. Chaque année, ils transportent des millions de voyageurs, de manière sécuritaire et durable, partout au Canada. Ils emploient directement plus de 5 000 personnes et soutiennent des milliers d'autres emplois dans les économies régionales, d'un océan à l'autre.

La pandémie de COVID-19 a eu de graves conséquences sur l'achalandage. Si l'achalandage s'améliore dans l'ensemble, il reste inférieur aux niveaux de 2019 pour les trois segments du transport ferroviaire de voyageurs (chemins de fer touristiques, de banlieue et intervilles) et d'énormes défis financiers demeurent. Les trains de banlieue ont été particulièrement touchés.

Il est primordial que le gouvernement fédéral soutienne ces chemins de fer pendant leur reprise en augmentant le soutien opérationnel et financier.

Les exploitants de trains touristiques ont toujours été ignorés sur le plan du financement. Les chemins de fer du Canada applaudissent l'annonce faite dans le budget de 2023 selon laquelle 108 millions de dollars seront alloués sur trois ans afin de créer le Programme pour la croissance du tourisme. Les exploitants de chemins de fer touristiques, quelle que soit leur taille, devraient avoir accès à ce financement afin d'intensifier leurs activités pour répondre à la future demande.

Des voies séparées et réservées, pour les voyageurs et les marchandises, sont nécessaires. Si nous voulons vraiment établir des voies réservées dans le corridor Québec-Windsor, nous devons également assurer leur financement. Et nous devons faire une planification stratégique et les investissements requis pour soutenir la connectivité multimodale.

Le gouvernement fédéral a un rôle clé à jouer en collaborant avec tous les paliers de gouvernement pour mieux coordonner les services de transport de voyageurs partout au Canada. Les différents modes de transport doivent être considérés comme formant un même système, et non pas comme des modes différents et concurrents. Une planification mieux coordonnée de l'intégration multimodale améliorera la fiabilité, l'accès des passagers et l'expérience des touristes.

VIA Rail est un service essentiel pour des centaines de communautés, dont nombre sont autochtones, où les options de transport alternatives et abordables sont limitées ou inexistantes. VIA Rail offre des services essentiels uniquement dans les centres urbains. La flotte utilisée pour offrir ces services vieillit bien au-delà de la norme du secteur, avec des wagons ayant 65 ans ou plus. Elle devra être mise hors service d'ici 2032.

Une nouvelle flotte de longue distance, régionale et pour régions éloignées est requise pour maintenir ces services essentiels, soutenir la Stratégie fédérale pour la croissance du tourisme et offrir une option de déplacement pleinement accessible. L'ACFC encourage le gouvernement fédéral à travailler de manière opportune et prudente avec VIA Rail et tous les intervenants afin de remplacer cette flotte. Le gouvernement fédéral devrait prendre cet engagement maintenant, car il faut environ dix ans pour que les nouveaux wagons soient mis en service. L'ACFC applaudit l'engagement du gouvernement à investir dans des rames modernes et accessibles pour le corridor Québec-Windsor.

Il importe de noter que tout nouveau service de transport de voyageurs ne doit pas nuire à la capacité actuelle et future du transport de marchandises requise pour soutenir la croissance de l'économie canadienne.



## 5. AGIR FACE AUX CONSÉQUENCES SUR LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT DE LA RÉGLEMENTATION GRANDISSANTE SUR LE TRAVAIL.

Les chemins de fer sont tenus de respecter des milliers de lois, règlements, règles et exigences sur la sécurité. Le secteur ferroviaire est l'un des secteurs les plus réglementés – voire le plus réglementé – au Canada.

En plus de l'ensemble des règlements sur la sécurité, le gouvernement fédéral ajoute des règlements sur le travail qui nuisent à la compétitivité et, dans certains cas, à la durabilité des chemins de fer canadiens – ce qui est contraire aux objectifs fixés. Par exemple, les exigences minimales additionnelles sur les congés de maladie payés et d'autres changements peuvent, sans tenir compte des avantages existants, avoir des conséquences négatives sur la productivité et les chaînes d'approvisionnement.

Les chemins de fer du Canada pressent le gouvernement de garantir que les nouvelles exigences sur les congés ne s'ajoutent pas aux congés existants, qui sont négociés de bonne foi dans le cadre de conventions collectives depuis des décennies. Les congés et autres avantages sociaux offerts par les chemins de fer sont l'une des raisons pour lesquelles les membres de l'ACFC sont régulièrement classés parmi les meilleurs employeurs du Canada.

Le gouvernement fédéral devrait modifier sa ligne directrice pour préciser que les dix jours de congé de maladie ne peuvent pas être cumulés aux programmes de congés de maladie existants.

Les chemins de fer du Canada évaluent soigneusement la mesure législative proposant d'interdire les travailleurs de remplacement. D'une manière générale, l'interdiction du recours à des travailleurs de remplacement est un problème à la recherche d'une solution.<sup>13</sup>

Les conflits de travail vont au-delà de l'employeur et du syndicat. Ils ont des répercussions considérables sur les familles et les entreprises canadiennes. Ils nuisent à l'ensemble de l'économie. Le gouvernement doit se doter de nouveaux outils pour éviter ou réduire les arrêts de travail dans les secteurs essentiels au bien-être de la population canadienne.

Plus précisément, le gouvernement fédéral devrait pouvoir imposer un arbitrage obligatoire pour résoudre les impasses dans les négociations. Le gouvernement doit pouvoir protéger les Canadiens contre les arrêts de travail préjudiciables, tout en respectant le principe de la négociation collective.

L'interdiction des travailleurs de remplacement pourrait aggraver une situation déjà complexe, en entraînant des arrêts de travail plus fréquents et plus longs. Elle pourrait menacer la stabilité des chaînes d'approvisionnement et entraîner plus d'interventions gouvernementales, ce qui remettrait en cause l'important principe de la conclusion d'accords « négociés à la table ».

Les chemins de fer du Canada pressent le gouvernement d'agir sur la réglementation grandissante sur le travail et d'autres aspects, qui a des répercussions sur les chaînes d'approvisionnement. De plus, le gouvernement devrait soutenir la croissance du secteur ferroviaire, notamment en appuyant les efforts déployés pour augmenter la diversité et la participation rurale.

Un soutien financier à la formation et au perfectionnement des employés, en plus des déductions fiscales, aurait un impact, tout comme les partenariats promotionnels et les incitatifs aux étudiants pour qu'ils fassent un apprentissage dans le secteur ferroviaire (et/ou aux employeurs qui proposent des apprentissages). Il faut qu'un plus grand nombre de Canadiens connaissent les possibilités dynamiques offertes par notre secteur. Le gouvernement fédéral peut aider à cet égard.<sup>14</sup>

## 6. SOUTENIR LA DÉCARBONISATION ET LA RÉSILIENCE CLIMATIQUE DU SECTEUR FERROVIAIRE.

La moitié des exportations du Canada sont transportées par train. Pourtant, le secteur ferroviaire représente moins de 4 % des émissions liées au transport. Cela démontre l'efficacité énergétique du secteur ferroviaire.

Un investissement dans le secteur ferroviaire est un investissement dans l'économie verte. Les chemins de fer sont convaincus que pour bâtir une économie plus verte, il faut un effort collectif et du leadership. Voilà pourquoi, en 1995, l'ACFC a formé un partenariat avec Transports Canada sur un protocole d'entente (PE) visant à réduire conjointement les émissions du secteur. Les négociations sur un nouveau PE sont en cours.

Ce partenariat entre le secteur et le gouvernement a des résultats tangibles. Depuis 2005, les chemins de fer marchandises du Canada ont réduit l'intensité de leurs émissions de gaz à effet de serre – l'empreinte carbone du secteur ferroviaire par rapport à son trafic – de plus de 25 pour cent. La principale leçon à tirer de ce PE est que la collaboration, et non pas une réglementation accrue, est la clé du progrès.

Dans le cadre du PE, l'[initiative Rail Pathway](#) a analysé les voies offertes pour réduire les émissions dans l'ensemble du secteur.<sup>15</sup> Les deux voies principales sont les carburants à faible teneur en carbone (biodiesel, diesel renouvelable) et l'électrification (batteries électriques, piles à hydrogène et caténaires). La réalisation de gains en efficacité énergétique est aussi fondamentale pour atteindre d'importants objectifs fondés sur des données scientifiques. La technologie « net zéro » pour les locomotives n'est pas encore commercialement ou opérationnellement viable.

Les membres de l'ACFC dirigent l'innovation verte. Le CPKC utilise l'énergie solaire pour produire de l'hydrogène vert pour son projet pilote de locomotives à pile à combustible. Le CN a commandé une locomotive à batterie pour une mise à l'essai et teste des mélanges de carburants faibles en carbone. VIA Rail teste EcoRail – un logiciel fondé sur l'intelligence artificielle qui fait des recommandations aux mécaniciens de locomotive afin de réduire la consommation de carburant. Les chemins de fer d'intérêt local, dont le Southern Railway of British Columbia, testent également des carburants faibles en carbone – notamment du biodiesel à 100 %.

Pour faire une décarbonisation encore plus profonde du secteur ferroviaire, les chemins de fer canadiens cherchent à collaborer davantage avec le gouvernement afin de progresser vers l'atteinte des objectifs climatiques nationaux. Par exemple, le gouvernement pourrait faire des investissements et offrir des incitatifs pour développer le secteur des carburants faibles en carbone, réduire les risques liés aux investissements privés et soutenir la transition vers le secteur ferroviaire. L'ACFC s'oppose à des politiques unilatérales qui augmenteraient la pression financière sur les chemins de fer ou qui décourageraient les investissements.

De nouveaux crédits d'impôt pour les technologies et les énergies propres ont été annoncés dans le budget de 2023. Les chemins de fer sont favorables à ces politiques, mais veulent assurer qu'elles sont applicables au secteur ferroviaire. Le secteur reconnaît que les crédits, comme le Crédit d'impôt à l'investissement pour l'hydrogène propre, réduisent les risques liés aux investissements. Cependant, pour maximiser l'utilisation et les avantages, ils doivent être offerts aux utilisateurs en aval, comme les chemins de fer, qui produisent et consomment de l'hydrogène.

Les producteurs ont besoin d'une demande saine pour investir et croître. Le fait de limiter l'application à la production propre ne fait que réduire le potentiel d'utilisation. Le gouvernement devrait encourager l'adoption de carburants et de modes de propulsion alternatifs par des mécanismes fiscaux inclusifs. De plus, il faudrait créer un programme de financement pour soutenir le renouvellement de la flotte, les essais vers le net zéro et l'utilisation de carburants à faible teneur en carbone.

La résilience et l'adaptation climatiques sont une autre priorité importante pour les chemins de fer. Conformément à la Stratégie nationale d'adaptation, le Programme d'adaptation aux changements climatiques du réseau ferroviaire (PACC-RF) de Transports Canada offre un financement pour aider le secteur ferroviaire à rechercher, développer et mettre en œuvre des technologies, des outils et des approches innovateurs pour répondre à ces risques climatiques.

Compte tenu de l'efficacité et de l'intérêt pour le PACC-RF, au titre du PASF, le gouvernement devrait doubler son financement à 10 millions de dollars. Cela soutiendra les initiatives d'adaptation du secteur ferroviaire visant à mieux atténuer les effets des phénomènes météorologiques extrêmes.

# 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.

## CONTACT

Les commentaires et les questions peuvent être soumis à **Kevin Mason**, directeur, Politiques, Représentation et Relations extérieures, au [kmason@railcan.ca](mailto:kmason@railcan.ca).

# NOTES DE FIN

- 1 En ligne : <https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2023/04/CPCS-Comparaison-intl-des-tarifs-marchandises-du-secteur-ferroviaire-FR-vFINALE-1.pdf>
- 2 Cette conclusion est conforme à une étude similaire de l'OCDE publiée en 2016. Voir : Documents de travail du Département des Affaires économiques de l'OCDE no 1322, C. Luu, Concurrence dans les industries de réseau et renforcement du marché intérieur au Canada, 2016, page 31.
- 3 En ligne : <https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2023/05/SPARK-RAC-CTRF-REPORT-2023-FR5.pdf>
- 4 En ligne : <https://www.nationalnewswatch.com/2023/06/13/why-is-the-government-choosing-team-usa-on-interswitching/>
- 5 En ligne : <https://www.noscommunes.ca/documentviewer/fr/42-1/tran/reunion-67/temoignages>
- 6 En ligne : <https://financialpost.com/opinion/ottawa-extension-forced-interswitching-no-way-run-railways>
- 7 En ligne : [https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2023/05/RAC-Submission\\_FINAL\\_April-27-2023\\_FINAL\\_FR.pdf](https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2023/05/RAC-Submission_FINAL_April-27-2023_FINAL_FR.pdf)
- 8 En ligne : [file:///C:/Downloads/Chemins-de-fer-Imposition-et-reprise-economique-apres-la-COVID-19-RAC-Tax-White-Paper-FR%20\(3\).pdf](file:///C:/Downloads/Chemins-de-fer-Imposition-et-reprise-economique-apres-la-COVID-19-RAC-Tax-White-Paper-FR%20(3).pdf)
- 9 En ligne : [https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/ctar\\_tome1\\_fr.pdf](https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/ctar_tome1_fr.pdf)
- 10 En ligne : <https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2023/10/Supporting-Canadas-Shortline-Railways-03-12-20.pdf>
- 11 En ligne : <aslrta.org/aslrta/document-server/?cfp=aslrta/assets/File/public/advocacy/pwc-aslrta-final-report.pdf>
- 12 En ligne : [https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2023/10/7US-Shortline-Funding-Final-Report\\_RAC.pdf](https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2023/10/7US-Shortline-Funding-Final-Report_RAC.pdf)
- 13 En ligne : <https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2023/02/RAC-Replacement-Worker-Submission-January-2023-FINAL.pdf>
- 14 En ligne : <https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2023/06/Ten-recommendations-to-grow-the-Prairies-economy.pdf>
- 15 En ligne : <https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2022/12/Vers-le-net-zero-elaborer-une-Feuille-de-route-pour-la-decarbonisation-du-secteur-ferroviaire-au-Canada.pdf>