

NOTES D'ALLOCUTION EN COMITÉ (FINA) – ACFC – INTERCONNEXION

Merci, Monsieur le Président, de nous avoir invités.

L'ancien membre de l'OTC et candidate libérale au Manitoba Mary Jane Bennett a dit – je cite – « L'interconnexion est inefficace. Elle ne réglerait pas les problèmes des chaînes d'approvisionnement, elle ne ferait que les aggraver. »

Chaque manœuvre prolonge le temps de transit. Plus on fait de manœuvres, plus il y a de ralentissements.

Plus on manutentionne un wagon, plus il faut de temps pour qu'il bouge.

Cette mesure mine la capacité, l'efficacité et la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada et nuira à tous les expéditeurs.

Cette mesure a été mise à l'essai entre 2014 et 2017 a échoué.

La prolongation de l'interconnexion prolonge les temps de transit ferroviaire d'un à deux jours en moyenne.

Elle a été abandonnée par ce gouvernement après un examen législatif indépendant de la *Loi sur les transports au Canada*.

Le ministre des Transports de l'époque, Marc Garneau, a reconnu que la politique aurait toujours dû être temporaire.

Rien n'a changé pour justifier le rétablissement de la prolongation de l'interconnexion.

Voyons pourquoi la prolongation de l'interconnexion a été éliminée.

Premièrement, un manque de réciprocité aux États-Unis.

Il n'y a pas d'interconnexion réglementée aux États-Unis.

Selon la proposition du gouvernement, les chemins de fer américains pourront solliciter du trafic canadien à des tarifs fondés sur les coûts, sans que le CPKC et CN puissent faire de même aux États-Unis.

Ça veut dire qu'il y aura moins de wagons disponibles pour les cheminots canadiens.

Ça veut aussi dire qu'il y aura moins de travail pour les travailleurs portuaires si les expéditions vont vers Seattle au lieu de Vancouver, par exemple.

Ce sont des emplois bien rémunérés, généralement syndiqués.

Le réseau combiné du CN et du CPKC comprend plus de **60 000 kilomètres de voies**.

Le CN et le CPKC ont **27 000 employés** basés au Canada.

La présence des chemins de fer américains au Canada est principalement accessoire – avec seulement quelques centaines de kilomètres de voies.

Pourquoi le Parlement devrait-il désavantager intentionnellement les chemins de fer canadiens pour le bénéfice direct des chemins de fer américains ?

Comme l'a dit Helena Borges, ancienne sous-ministre déléguée de Transports Canada, au Parlement en 2017, la prolongation de l'interconnexion réglementée avait – je cite – « des conséquences imprévues sur la compétitivité de nos chemins de fer par rapport aux chemins de fer américains. »

L'interconnexion de longue distance a été la réponse du gouvernement, qui a été longuement consulté.

Et maintenant, le gouvernement veut rétablir une politique qui, il l'a reconnu, a été un échec.

La deuxième raison de l'élimination était **les tarifs non compensatoires**.

Le projet de loi C-47 obligera les chemins de fer canadiens à diriger du trafic, parfois dans la mauvaise direction, et toujours à des tarifs inférieurs à ceux du marché.

L'examen de 2016 a révélé que les tarifs inférieurs à ceux du marché sont inappropriés parce qu'ils nuisent à la capacité des chemins de fer de réinvestir dans leurs réseaux.

Tout ce que nous payons se fait aux tarifs du marché – de l'acier aux salaires.

Les chemins de fer ne peuvent pas être les seuls maillons de nos chaînes d'approvisionnement qui ne fonctionnent pas aux tarifs du marché.

(Provinces des Prairies)

Dans le *National Post* de ce matin, le bureau du ministre des Transports a reconnu que la prolongation de l'interconnexion crée une congestion.

Il a admis que c'est la raison pour laquelle elle n'existe pas en Ontario, au Québec et en Colombie-Britannique.

Le fait que cette mesure ne s'appliquera qu'aux trois provinces des Prairies prouve que ce n'est pas une politique sur la chaîne d'approvisionnement fondée sur des données probantes.

Le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement n'a jamais consulté les chemins de fer sur l'interconnexion avant de faire sa recommandation finale.

Les expéditeurs de grain canadiens paient déjà certains des tarifs marchandises les plus bas du monde.

Il coûte en moyenne seulement 2,97 cents américains pour transporter une tonne de grain sur un mille au Canada.

Nos deux chemins de fer de classe 1 ont établi des records historiques en matière de transport de grain au cours de la dernière année.

Cela a été rendu possible par un investissement combiné d'un milliard de dollars dans de nouveaux wagons-trémies construits à Hamilton, et par des investissements de dizaines de milliards de dollars dans la capacité et la technologie au cours de la dernière décennie.

Une étude indépendante faite en janvier par la firme CPCS a révélé que les tarifs marchandises canadiens sont les plus bas sur les économies de marché – et de 11 pour cent inférieurs à ceux des États-Unis.

Ces tarifs soutiennent la compétitivité des expéditeurs ferroviaires canadiens.

(CONCLUSION)

La prolongation de l'interconnexion réglementée est une solution à la recherche d'un problème.

Rien ne justifie une intervention sur le marché – surtout par une politique aussi extrême et malavisée que la prolongation de l'interconnexion réglementée.

La décision du gouvernement d'éliminer cette politique était la bonne, fondée sur des faits et des preuves.

L'interconnexion de longue distance était la solution du gouvernement aux problèmes de la prolongation de l'interconnexion réglementée.

La première repose sur les tarifs fondés sur le marché pour un trafic comparable, et la deuxième est un tarif réglementé inférieur aux prix du marché.

Ce que veulent ceux qui demandent cette politique est un tarif moins élevé. Il ne s'agit pas d'améliorer le service. Il ne s'agit pas non plus d'améliorer la compétitivité.

La prolongation de l'interconnexion aura exactement l'effet contraire.

Les seuls gagnants de cette mesure seront les chemins de fer américains.

Pour limiter les préjudices pour les Canadiens, la Section 22 doit être modifiée ou, préférablement, supprimée dans sa totalité.

Nous demandons – à tout le moins – que les tarifs soient fondés sur le marché et applicables uniquement aux origines et aux destinations canadiennes.

Vous trouverez des précisions dans le mémoire que nous avons soumis à ce Comité.

Monsieur le Président, c'est la collaboration, et non pas une réglementation économique additionnelle, qui fait fonctionner les chaînes d'approvisionnement.

J'encourage le Comité à demander à ceux qui réclament une réglementation économique accrue de fournir des faits et des preuves à l'appui de leur argumentation. Nous avons l'assurance qu'il n'y en a pas.

Je vous remercie.