

LA PROLONGATION DE L'INTERCONNEXION CHASSERA DES EMPLOIS ET DES INVESTISSEMENTS CANADIENS

Action : Modifier la section 22 du projet de loi C-47 pour limiter l'application aux transporteurs canadiens seulement.

MODIFICATION PROPOSÉE

Nouveau paragraphe 127(5) : « Si l'Office prescrit une plus grande distance en vertu de l'alinéa 128(1)c), l'interconnexion est disponible vers ou depuis tout point d'origine ou de destination au-delà de 30 km uniquement si le mouvement ferroviaire commence et se termine au Canada. »

ENJEU

La prolongation de l'interconnexion prévue dans le projet de loi C-47 permettra aux chemins de fer américains de solliciter le trafic canadien sans réciprocité parce qu'il n'y a pas d'interconnexion réglementée aux États-Unis. La politique oblige les chemins de fer canadiens à transporter le fret canadien vers les chemins de fer américains à un tarif fondé sur les coûts. En prolongeant la distance de l'interconnexion réglementée de 30 km à 160 km, le gouvernement fédéral désavantage sciemment les chemins de fer canadiens, au profit direct des chemins de fer américains. Cela nuira à la souveraineté économique du Canada en chassant des emplois et des investissements au sud de la frontière.

UNE POLITIQUE DÉFICIENTE

La prolongation de l'interconnexion a été établie à la hâte en 2014 pour répondre aux défis de la chaîne d'approvisionnement et a été supprimée en 2017, à la suite du [rapport Emerson](#). Ce rapport reconnaissait les préjudices causés par cette politique et recommandait son élimination. Il reposait notamment sur des préoccupations relatives à la concurrence déloyale par les États-Unis.

CONDITIONS INÉGALES

Contrairement au CPKC et au CN, les chemins de fer américains ne se préoccupent pas de la réussite du Canada. Les chemins de fer canadiens sont ouverts à une forte concurrence, mais cela nécessite des conditions égales. Les chemins de fer canadiens ne peuvent pas faire une concurrence efficace aux transporteurs américains si la loi canadienne les désavantage.

NÉFASTE POUR LES TRAVAILLEURS CANADIENS

Les chemins de fer emploient plus de 34 000 Canadiens. Ce sont des emplois bien rémunérés et, la plupart du temps, syndiqués. La prolongation de l'interconnexion met des emplois canadiens en péril en encourageant la déviation du trafic canadien de la région des Prairies vers les chemins de fer américains.

DÉCOURAGER LES INVESTISSEMENTS

Les chemins de fer canadiens de classe 1 réinvestissent de 20 à 25 cents de chaque dollar gagné dans leurs réseaux afin d'améliorer la sécurité et la capacité. Par exemple, l'investissement d'un milliard de dollars par le CPKC et le CN dans des wagons-trémies de grande capacité leur a permis de transporter des quantités record de grain lors de la récolte exceptionnelle de 2022.

Si les chemins de fer ne peuvent pas obtenir un rendement raisonnable, le Canada perdra des investissements. Les tarifs canadiens pour le grain sont déjà réglementés par le revenu admissible maximal, et tous les expéditeurs peuvent demander l'arbitrage de l'offre finale entre autres recours, notamment l'interconnexion de longue distance (ILD). La différence entre l'ILD et l'interconnexion réglementée prolongée est le prix payé. L'un est fondé sur les coûts et l'autre, sur le marché. Les prix

fondés sur les coûts découragent les investissements par les chemins de fer dans l'infrastructure améliorant la capacité.

MINER LES INVESTISSEMENTS ET L'INNOVATION SUR LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT DES PRAIRIES

L'une des conséquences du transfert du trafic des Prairies vers les chemins de fer américains avec la prolongation de l'interconnexion est que les investissements dans les chaînes d'approvisionnement risquent d'aller vers le sud. Cette politique augmentera les temps de transit et d'arrêt, ce qui nuira à l'ensemble des expéditeurs et des consommateurs. Elle augmentera également les coûts et pourrait réduire les recettes provinciales provenant des taxes sur les carburants et d'accise en raison de la réduction des déplacements canadiens.

Les marchés ferroviaires canadiens fonctionnent bien, avec une solide performance et les tarifs marchandises les plus bas des économies de marché, comme cela a été [vérifié de manière indépendante](#) en janvier (faisant écho aux [résultats obtenus par l'OCDE en 2016](#)).