

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

Merci, Monsieur le Président, de nous avoir invités.

Le système ferroviaire canadien est de classe mondiale. Il est efficace, fiable et compétitif en termes de coûts. La prolongation de l'interconnexion menace ce système.

Les chemins de fer du Canada se joignent à des experts du transport, des leaders de l'industrie, des syndicats et d'autres intervenants pour s'opposer fermement à la prolongation de l'interconnexion proposée dans le projet de loi C-47.

Pour citer Murad Al-Katib, le président-directeur général du géant de la transformation du grain AGT :

« Nous ne soutenons pas des mesures sur la chaîne d'approvisionnement qui bénéficient à très peu d'expéditeurs, mais qui ont un impact très grave sur la chaîne d'approvisionnement. »

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. La prolongation de l'interconnexion augmente – en moyenne – les temps de transit ferroviaire d'un à deux jours. De plus, elle augmente inutilement les émissions de gaz à effet de serre.

L'interconnexion prolongée a été mise à l'essai entre 2014 et 2017 et a échoué.

Elle a été abandonnée par ce gouvernement après un examen législatif 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.

Aucun changement ne justifie le rétablissement de l'interconnexion prolongée.

Voyons pourquoi la politique 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 inférieurs à ceux du marché, sans que le CPKC et le CN puissent faire la même chose 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. Les Teamsters et d'autres syndicats sont préoccupés. Et ils ont raison.

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

La présence des chemins de fer américains au Canada est principalement accessoire.

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

Helena Borges (BORE-jes), ancienne sous-ministre déléguée de Transports Canada, a dit au Parlement en 2017 que 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, après de longues consultations.

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 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 locomotives, en passant par les salaires.

Les chemins de fer ne peuvent pas être le seul maillon de nos chaînes d'approvisionnement qui ne fonctionne **pas** aux tarifs du marché.

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. Il n'a consulté aucun expert des opérations ferroviaires.

Les tarifs des grains sont déjà réglementés par le biais du droit à revenu admissible maximal. Tout expéditeur peut contester un tarif ou une offre de service ferroviaire en recourant à l'arbitrage de l'Office des transports du Canada dans le cadre des procédures réglementaires existantes. Le secteur ferroviaire est déjà l'un des plus réglementés du pays.

Tous les grains commencent dans un camion. Toutes les grandes sociétés céréalieres ont des silos sur les lignes du CN et de CPKC - une autre forme de concurrence pour nos chemins de fer.

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, en moyenne, les plus bas sur les économies de marché – et sont de 11 pour cent inférieurs à ceux des États-Unis.

Ces tarifs soutiennent la compétitivité de **tous** les expéditeurs ferroviaires canadiens.

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

Rien ne justifie une intervention sur le marché – surtout par une politique aussi irresponsable.

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

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.

La Section 22 doit être modifiée ou, préférablement, supprimée dans sa totalité.

Honorables Sénateurs, 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 qui fait fonctionner les chaînes d'approvisionnement, non pas une réglementation économique additionnelle.

Je vous remercie.