

**LA PROLONGATION DE L'INTERCONNEXION VA RALENTIR LES CHAÎNES  
D'APPROVISIONNEMENT ET AUGMENTER LES COÛTS DE TRANSPORT POUR TOUS LES  
CANADIENS**

*Soumission au Comité permanent des finances de la Chambre des communes*

**RECOMMANDATIONS (PROJET DE LOI C-47)**

- 1. SUPPRIMER LES DISPOSITIONS SUR LA PROLONGATION DE L'INTERCONNEXION DE LA DIVISION 22.**
- 2. SI LE PARLEMENT INSISTE SUR CETTE POLITIQUE NÉFASTE, MODIFIER LA MESURE LÉGISLATIVE POUR EN ATTÉNUER LES CONSÉQUENCES NÉGATIVES DANS LA MESURE DU POSSIBLE :**
  - A. Le prix réglementé de la prolongation de l'interconnexion doit être fondé sur les prix commerciaux pour un trafic comparable.**
  - B. Cette option doit être limitée aux déplacements au Canada.**
  - C. L'application de cette mesure doit être limitée au grain.**

## **INTRODUCTION**

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) remet ce mémoire au Comité permanent des finances (FINA) de la Chambre des communes pour exprimer sa vive objection aux dispositions malavisées sur la prolongation de l'interconnexion du projet de loi C-47, la *Loi d'exécution du budget de 2023, n° 1*.

Le projet de loi C-47 propose de rétablir la politique déficiente, déjà mise à l'essai, de la prolongation de l'interconnexion réglementée dans les Prairies. La prolongation de l'interconnexion nuira inévitablement aux chaînes d'approvisionnement du Canada. Cette politique augmentera les temps de transit et d'arrêt, les émissions des gaz à effet de serre et les coûts de transport pour tous les Canadiens, et donnera aux chemins de fer américains un avantage concurrentiel par rapport aux transporteurs canadiens de classe 1 (CPKC et CN) en leur permettant de solliciter des marchandises canadiennes à des tarifs réglementés fondés sur les coûts, sans réciprocité. Cela réduira le débit et la capacité de la chaîne d'approvisionnement, ce qui est à l'opposé de ce dont nous avons besoin.

Le gouvernement actuel a justement mis fin à la précédente prolongation de l'interconnexion réglementée en 2017, à la suite de l'indépendant [rapport Emerson](#)<sup>1</sup>. Ce rapport reconnaissait les désavantages de cette politique et recommandait son élimination. C'était la bonne décision politique à prendre, selon des faits et des preuves.

Le rétablissement de cette politique par l'intermédiaire du projet de loi C-47 aura des conséquences négatives sur l'ensemble des expéditeurs et des consommateurs. Ce serait tout simplement mauvais pour tout le monde et préjudiciable à l'économie canadienne.

## **UN PROCESSUS DÉFICIENT**

Les chemins de fer du Canada s'opposent fermement à l'engagement politique du budget et au processus qui a conduit à son annonce. La décision du gouvernement de prolonger la limite d'interconnexion a été prise en l'absence de toute preuve d'une défaillance du marché qui justifierait une intervention réglementaire. Au contraire, des analyses internationales indépendantes menées ces derniers mois confirment que les chemins de fer canadiens répondent aux attentes des expéditeurs en offrant une sécurité, une valeur et une performance de calibre mondial.<sup>2</sup>

Selon l'ACFC, cette décision est motivée uniquement par des considérations politiques, et non par un processus décisionnel fondé sur des faits. Elle ignore les graves préoccupations soulevées à maintes reprises par les chemins de fer dans le cadre de leur participation intensive aux diverses tables rondes sur la chaîne d'approvisionnement de Transports Canada. En fait, aucun membre du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement n'a même abordé le sujet de l'interconnexion avec un chemin de fer avant que cette recommandation politique hâtive et malavisée soit présentée dans le rapport de l'automne dernier. Le rapport ne contient aucune base ou justification factuelle ou probante sur la nécessité de rétablir cette politique déficiente et préjudiciable. Ce n'est pas processus de politique publique sérieux.

Des responsables de Transports Canada ont ensuite confirmé aux chemins de fer, lors de la réunion de la Table de la chaîne d'approvisionnement des produits de base du 15 novembre 2022, et à de nombreuses reprises depuis, que les implications de la prolongation de l'interconnexion pour la chaîne d'approvisionnement canadienne seraient pleinement évaluées avant que le gouvernement décide de la mettre en œuvre. **Transports Canada s'est engagé à consulter les chemins de fer si le gouvernement devait aller de l'avant avec cette politique. Cela ne s'est pas fait pour des raisons politiques.**

### **CHEMINS DE FER : PERFORMANCE ÉLEVÉE, FAIBLE COÛT**

Les chemins de fer canadiens sont les meilleurs de leur catégorie si on les compare à leurs homologues américains. Chaque semaine, le CN et le CPKC rendent compte de leur performance à l'aide de données détaillées comme les tonnes-milles commerciales, la vitesse des trains, les temps d'arrêt, les wagons en ligne, les wagons par rapport aux commandes, les volumes de grain transportés par rapport au plan annuel, et la demande hebdomadaire. Ces données publiques s'ajoutent aux données très sensibles et détaillées que les chemins de fer sont tenus de fournir à Transports Canada, qui permettent au gouvernement de surveiller étroitement le service ferroviaire.

Malgré les immenses défis posés par la COVID-19, la guerre en Ukraine et les récents phénomènes météorologiques extrêmes, les chemins de fer du Canada sont restés un partenaire fiable de la chaîne d'approvisionnement. Les délais de livraison sont restés constamment bas alors que les retards dans les autres modes de transport ont grimpé en flèche. En 2022, le temps d'arrêt moyen dans les terminaux ferroviaires est resté inférieur à huit heures, une constance historique. Le temps d'arrêt dans les ports était de 157 heures en moyenne en 2022.

Dans bien des cas, les chemins de fer ont joué le rôle d'« amortisseurs » pour les autres maillons des chaînes d'approvisionnement en ouvrant des installations temporaires de stockage de conteneurs et en maintenant et organisant le trafic sur leurs voies jusqu'à ce que les ports, les entrepôts et les clients puissent rouvrir pour recevoir et dédouaner leurs cargaisons. En ces temps difficiles, les chemins de fer canadiens ont volontairement offert leurs efforts et leurs ressources pour faire une différence dans l'intérêt de tous.

La forte concurrence entre les chemins de fer a également permis de maintenir les tarifs marchandises canadiens parmi les plus bas du monde. C'est ce qu'a confirmé une [étude indépendante](#)<sup>3</sup> menée en janvier 2023 par la firme de conseil reconnue CPCS. L'étude a révélé que les tarifs marchandises canadiens sont inférieurs de 11 % à ceux des États-Unis et bien inférieurs à ceux de l'Europe<sup>4</sup>. Il coûte en moyenne 4,16 cents américains pour transporter une tonne de marchandises sur une distance d'un mille par train au Canada. Il coûte en moyenne 2,97 cents américains pour transporter une tonne de grain sur une distance d'un mille. C'est le coût de transport de marchandises le plus bas de tous les pays étudiés.

**Bref, les faits montrent clairement que les chemins de fer canadiens de classe 1 offrent un service fiable et constant à des tarifs marchandises parmi les plus bas du monde.** Le secteur

ferroviaire canadien fonctionne bien. Il est étonnant que le gouvernement fédéral envisage une politique visant à augmenter délibérément les coûts et la congestion des chaînes d'approvisionnement du Canada, compte tenu des données disponibles et des études antérieures déconseillant cette politique – et alors que l'inflation est à son plus haut niveau en 40 ans. Le gouvernement devrait réaliser un ordre du jour politique qui améliore la fluidité, l'efficacité et la capacité des chaînes d'approvisionnement.

## RÉPONDRE AUX PRÉOCCUPATIONS DES EXPÉDITEURS

En prolongeant temporairement la distance de l'interconnexion réglementée, le gouvernement fédéral réagit à un argument erroné avancé par un groupe d'expéditeurs. Ces derniers affirment qu'ils se préoccupent moins de la valeur que de l'amélioration du service ferroviaire.

Malheureusement, ils semblent s'être convaincus et avoir convaincu d'autres intervenants que l'augmentation de la distance de l'interconnexion de 30 km permettra d'améliorer le service ferroviaire. En fait, rien ne pourrait être plus faux.

L'interconnexion prolonge les cycles des wagons, ce qui signifie qu'il faut plus de temps aux wagons pour retourner aux points d'origine ou de destination afin de charger ou de décharger les marchandises. La prolongation de l'interconnexion réglementée réduirait les niveaux de service et d'investissement en augmentant les temps de transit et la congestion, en nécessitant davantage de matériel et de personnel, en donnant un avantage injuste aux chemins de fer américains et en décourageant les investissements du secteur privé dans l'infrastructure ferroviaire essentielle, tout en augmentant les émissions.

Cela va à l'encontre des efforts déployés par le gouvernement pour améliorer la capacité et l'efficacité des chaînes d'approvisionnement, protéger notre environnement et augmenter les investissements dans l'infrastructure. Il est bien connu et largement accepté que les variations sur une chaîne d'approvisionnement, notamment celles créées par l'interconnexion, réduisent la capacité et le débit. C'est pourquoi la décision d'aller quand même de l'avant avec la prolongation de l'interconnexion sans une analyse des données est particulièrement troublante. Cela va également à l'encontre des principes de marché et des mécanismes commerciaux, qui sont la pierre angulaire de la politique ferroviaire canadienne et qui offrent des avantages à tous les modes de transport.

Depuis 2018, les expéditeurs ont accès à l'interconnexion de longue distance (ILD), qui leur permet de demander à un chemin de fer d'échanger un envoi avec un second chemin de fer sur des distances pouvant s'élever à 1 200 km. Les tarifs de l'ILD sont déterminés par l'Office des transports du Canada, selon les prix du marché pour des expéditions similaires. Si l'argument des expéditeurs est lié à l'accès à des transporteurs concurrentiels, il existe déjà une solution. La seule différence entre l'ILD et la prolongation de l'interconnexion réglementée est le prix payé. **Ce que les expéditeurs demandent en cherchant à prolonger la distance réglementée est un prix inférieur à celui du marché.**

## PROLONGATION DE L'INTERCONNEXION RÉGLEMENTÉE : UN PROBLÈME NÉCESSITANT UNE SOLUTION

Les faibles tarifs marchandises et les réseaux très efficaces du Canada obligent les chemins de fer de classe 1 à établir en permanence un équilibre entre les coûts et les niveaux de service afin de fournir un service raisonnable et abordable à tous les expéditeurs. Les expéditeurs et les consommateurs bénéficient des faibles coûts et de l'efficacité du service ferroviaire.

Le fait de prolonger l'interconnexion réglementée uniquement pour satisfaire les expéditeurs qui veulent des « options » est un exemple de logique erronée de la part de non-experts des opérations ferroviaires quotidiennes. Le secteur ferroviaire canadien est ouvert à la concurrence, mais à des tarifs compétitifs et dans des conditions égales. L'idée selon laquelle cette mesure augmentera la

concurrence est erronée compte tenu du résultat voulu par ceux qui la demandent : un prix inférieur à celui du marché. Au contraire, la dégradation du service et l'augmentation des coûts toucheront tous les expéditeurs et contribueront à l'inflation.

Si les règles du jeu changent, tout le monde devra s'adapter. Les coûts augmenteront, ce qui laissera moins d'argent pour les investissements dans le réseau. Voilà pourquoi l'idée d'une nouvelle prolongation de l'interconnexion réglementée est particulièrement inopportune et malavisée. Aucune analyse factuelle n'a été présentée pour soutenir cette politique.

Cet argument est avancé par un groupe d'expéditeurs qui pensent plus à leurs intérêts immédiats qu'à l'impact global de leur proposition. Ils soutiennent que le service sera amélioré. C'est faux. Cela aura un coût énorme quant à la dégradation du service en entraînant une manutention accrue, des temps de transit plus longs et plus de risques de congestion. Les conséquences directes seront des tarifs marchandises plus élevés en raison des actifs supplémentaires requis (plus de wagons, de personnel, de locomotives, de voies ferrées, etc.) pour transporter les mêmes volumes de marchandises.

Les expéditeurs qui estiment que leur service ferroviaire n'est pas offert à un niveau raisonnable ou adéquat et qui ne peuvent pas régler un problème directement avec le chemin de fer peuvent se prévaloir des recours existants par l'intermédiaire des outils commerciaux et de l'Office des transports du Canada. L'ILD offre déjà un accès concurrentiel.

## **UNE COLLABORATION ET DES INVESTISSEMENTS, PAS UNE RÉGLEMENTATION**

La collaboration fait avancer les chaînes d'approvisionnement ; la réglementation les ralentit. Au lieu d'encourager des pratiques inefficaces, le gouvernement fédéral devrait collaborer avec l'industrie pour offrir des solutions tangibles. Le Canada a besoin d'un nouveau degré de coopération, pas d'accusations erronées.

Par exemple, le gouvernement pourrait travailler avec les partenaires de la chaîne d'approvisionnement afin d'élaborer des politiques qui encouragent les investissements dans l'infrastructure. Les chemins de fer canadiens sont désavantagés par rapport aux chemins de fer américains en raison d'un amortissement fiscal plus lent. L'ACFC demande sans succès au gouvernement un soutien additionnel par des politiques fiscales et des mesures d'amortissement accéléré.

La main-d'œuvre est un défi dans le secteur ferroviaire, comme dans l'ensemble du secteur des transports. Les chemins de fer ont besoin d'un accès plus sûr au capital humain et aux compétences en demande. Des professions clés pourraient être ajoutées aux codes de la Classification nationale des professions (CNP) pour l'admissibilité à l'Entrée express. De plus, la mesure législative proposée contre les travailleurs de remplacement devrait exclure les chemins de fer, compte tenu du service essentiel qu'ils offrent.

À Vancouver, où il pleut en moyenne 165 jours par année, les travailleurs des terminaux portuaires ne peuvent pas charger le grain sur les navires sous la pluie. Alors que les chemins de fer établissent des records en matière de transport du grain, respectant leur part du contrat, les trains sont retardés dans les ports parce que le grain ne peut pas être chargé sur les navires quand il pleut, ce qui crée des arriérés. Il existe des solutions collaboratives pour permettre un chargement sûr. Elles ont été utilisées par le passé ou sont utilisées ailleurs, comme à Seattle, un autre port pluvieux et un concurrent direct du port de Vancouver. L'une de ces solutions est la création de structures ou d'installations où le grain peut être chargé en toute sécurité sur les navires, à l'abri de la pluie.

Il faut plus d'innovation, de responsabilisation et de partage des données de la part de tous les partenaires de la chaîne d'approvisionnement – ce qui comprend les expéditeurs –, surtout sur le plan opérationnel. De meilleures prévisions et un meilleur partage des données par les expéditeurs aideraient grandement à améliorer leur constance et leur fiabilité. Ce sera important alors que le Canada élabore une stratégie sur les minéraux critiques, dont environ la moitié est actuellement transportée par train (et dont une plus grande partie pourrait l'être à l'avenir).

## RECOMMANDATIONS

### 1. SUPPRIMER LES DISPOSITIONS SUR LA PROLONGATION DE L'INTERCONNEXION DE LA DIVISION 22.

L'ACFC recommande vivement que le Comité FINA modifie le projet de loi C-47 afin de supprimer les dispositions relatives à la prolongation de l'interconnexion. Cette mesure a déjà été mise en œuvre et a échoué. Son rétablissement aura des conséquences négatives évidentes. La meilleure solution est d'abandonner complètement la politique proposée.

### 2. SI LE PARLEMENT INSISTE SUR CETTE POLITIQUE NÉFASTE, MODIFIER LA MESURE LÉGISLATIVE POUR EN ATTÉNUER LES CONSÉQUENCES NÉGATIVES DANS LA MESURE DU POSSIBLE.

Si le Comité ne juge pas opportun de supprimer les dispositions relatives à la prolongation de l'interconnexion, il devrait modifier la mesure législative afin d'atténuer les conséquences qui en découleront pour les expéditeurs, les chaînes d'approvisionnement et les chemins de fer du Canada.

#### A) Le prix réglementé de la prolongation de l'interconnexion doit être fondé sur les prix commerciaux pour un trafic comparable.

Quand la prolongation de l'interconnexion a été mise en œuvre, les prix étaient fondés sur les coûts et étaient non compensatoires. Les prix fondés sur les coûts dissuadent les chemins de fer d'investir dans l'infrastructure de renforcement de la capacité. Le rapport Emerson a reconnu que c'est un dommage important qui nuit au système de transport de marchandises du Canada. Transports Canada l'a reconnu et, en 2018, a créé l'ILD pour remplacer cette mesure. Le tarif réglementé de l'ILD est déterminé par l'Office des transports du Canada en fonction des prix du marché pour des marchandises comparables. Cela donne aux expéditeurs une mesure corrective réglementaire, tout en évitant les effets néfastes de prix réglementaires fondés sur les coûts, peut-être non compensatoires, qui chassent les investissements et les emplois du Canada.

Si le gouvernement veut rétablir la prolongation de l'interconnexion, la logique politique ayant entraîné l'ILD devrait s'appliquer à la détermination des prix. Le gouvernement devrait exiger que l'Office fixe les prix de l'interconnexion en fonction des tarifs commerciaux pour des marchandises comparables. Cela peut être facilement modifié dans le libellé du projet de loi C-47. Les chemins de fer canadiens se sont dits prêts à discuter avec Transports Canada de la façon dont ce principe pourrait être mis en œuvre.

#### B) Cette option doit être limitée aux déplacements au Canada.

Il n'existe pas de dispositions similaires sur l'interconnexion réglementée aux États-Unis. Si la prolongation de l'interconnexion est de nouveau mise en œuvre au Canada, les transporteurs américains solliciteront le trafic canadien dans le cadre du régime réglementaire, comme ils l'ont fait de 2014 à 2017. L'inverse ne sera pas possible. Le CN et le CPKC seront ainsi désavantagés par rapport aux transporteurs américains. Cette situation ne peut plus se reproduire. Elle entraînera une

perte d'investissements et d'emplois pour les Canadiens. 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.

### **C) L'application de cette mesure doit être limitée au grain.**

Cette politique est proposée principalement à la demande de l'industrie du grain. La portée de la prolongation de l'interconnexion doit donc exclure tous les produits de base, à l'exception du grain des Prairies. Cette exclusion aiderait à atténuer les conséquences imprévues des perturbations imprévisibles du marché causées par cette intervention réglementaire sur des marchés complexes.

## **CONCLUSION**

Les chemins de fer du Canada réitèrent leur ferme conviction que le Comité devrait faire ce qui est juste pour les chaînes d'approvisionnement et retirer cette politique préjudiciable du projet de loi C-47. Les recommandations d'atténuation susmentionnées ne peuvent limiter les conséquences néfastes que dans une certaine mesure. L'objectif de maximisation de la capacité, du débit et de l'efficacité des chaînes d'approvisionnement du Canada est incompatible avec la prolongation de l'interconnexion.

## **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.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> En ligne : [https://ipi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI\\_2023\\_report\\_with\\_layout.pdf](https://ipi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf).

<sup>3</sup> En ligne : <https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2023/02/International-Comparison-of-Railway-Freight-Rates.pdf>.

<sup>4</sup> Cette conclusion est conforme à celle d'une étude similaire de l'OCDE, publiée en 2016. Voir : Documents de travail du Département des Affaires économiques de l'OCDE, n° 1322, C. Luu, « Concurrence dans les industries de réseau et renforcement du marché intérieur au Canada », 2016, page 31.