Nathan Cato
Vice-président adjoint,
Affaires gouvernementales – Canada

Bureau 1110
81, rue Metcalfe
Ottawa (Ontario), Canada K1P 6K7

Tél. : 613-237-1571
nathan.cato@CPKCR.COM

Le 3 mai 2023

Membres du Comité sénatorial permanent des finances nationales
Sénat du Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

PAR COURRIEL : nffn@sen.parl.gc.ca

Mesdames les Sénatrices, Messieurs les Sénateurs,

Au nom du Canadian Pacific Kansas City (« CPKC »), je vous écris pour souligner le préjudice qui résultera de l'augmentation des tarifs réglementés d'interconnexion pour le transport ferroviaire de marchandises. La section 22 de la *Loi n° 1 d'exécution du budget 2023, (projet de loi C-47)*[1], propose des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (« LTC ») qui étendrait la distance d'interconnexion réglementée de 30 km à 160 km dans les trois provinces des Prairies pour une période de 18 mois. **Nous demandons instamment au Parlement de s'opposer à cette politique préjudiciable et de modifier le projet de loi C-47 afin de supprimer les dispositions relatives à l'interconnexion étendue dans leur intégralité.** Cela dit, si le Parlement est enclin à adopter la législation proposée par le gouvernement, deux modifications primordiales s'avèrent nécessaires pour limiter les conséquences préjudiciables pour le Canada, dans la mesure du possible : exclure les transporteurs américains et exiger que l'Office des transports du Canada (« l'Office ») fixe les taux réglementés d'interconnexion sur la base des taux commerciaux pour un trafic comparable. Nous fournissons ci-dessous des renseignements généraux sur l'interconnexion étendue et sur les modifications proposées.

L'interconnexion étendue nuira aux expéditeurs canadiens et à l'économie du pays.

L'interconnexion étendue constitue une politique publique néfaste, car elle favorise les inefficacités dans les chaînes d'approvisionnement du Canada, ce qui entraîne une augmentation des temps de transit et de séjour, une diminution de la capacité ferroviaire, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et une augmentation des coûts de transport pour tous les expéditeurs. Cette politique découragera les investissements dans le renforcement des capacités de l'infrastructure ferroviaire au Canada. En fin de compte, cette prolongation nuira à tous les expéditeurs et à l'économie canadienne.

Le Canada a fait l'expérience des conséquences néfastes de l'interconnexion étendue lorsqu'elle était en vigueur de 2014 à 2017. Il n'est pas nécessaire de mettre en place un autre programme pilote pour étudier cette politique préjudiciable. L'honorable David Emerson a minutieusement étudié l'interconnexion étendue à l'occasion de son examen statutaire de la LTC en 2016. Son rapport concluait qu'elle devait être supprimée. Transports Canada (« TC ») a accepté cette recommandation et a communiqué avec les chemins de fer et les expéditeurs pour les aider à concevoir l'interconnexion longue distance (« ILD ») comme solution de remplacement, afin que les expéditeurs aient accès à une solution réglementaire dite d'accès concurrentiel, mais sans les conséquences

[1] https://www.parl.ca/DocumentViewer/fr/44-1/projet-loi/C-47/premiere-lecture

préjudiciables des tarifs réglementés basés sur les coûts (et dans certains cas non compensatoires) dans le cadre de l'interconnexion étendue. L'ILD reste aujourd'hui à la disposition des expéditeurs dans la LTC.

Le retour proposé de l'interconnexion étendue est contraire à la Politique nationale des transports en vigueur de longue date, énoncée à l'article 5 de la LTC, qui permet à la concurrence et aux forces du marché d'être les principaux agents qui déterminent les tarifs, les modalités du transport ferroviaire, et qui s'abstient de toute intervention réglementaire, sauf en cas de défaillance de la concurrence et des forces du marché. Il n'y a pas de défaillance démontrée de la concurrence et des forces du marché et donc aucune raison d'imposer des taux d'interconnexion réglementaires au lieu des taux du marché pour les mouvements ferroviaires au-delà de 30 km d'un lieu de correspondance.

L'interconnexion est une pratique intrinsèquement inefficace, car elle introduit une plus grande complexité opérationnelle dans le mouvement des wagons. Étant donné que les chemins de fer exploitent un réseau, tous les expéditeurs, y compris ceux qui n'ont pas accès à l'interconnexion réglementée, se retrouvent lésés par l'inefficacité. Les politiques publiques ne devraient pas encourager les mouvements de wagons inefficaces lorsqu'ils peuvent être évités. Cela va à l'encontre des objectifs déclarés par le gouvernement d'améliorer la capacité et la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement et de la rendre plus abordable. **Au niveau macroéconomique, les inefficacités introduites par l'interconnexion étendue se traduiront par une augmentation des coûts de transport pour tous, à un moment où les Canadiens subissent déjà d'une forte inflation.**

En outre, en vertu de la loi proposée par le gouvernement, les transporteurs ferroviaires américains seront de nouveau en mesure d'aller plus loin au Canada pour offrir des services de transport à un tarif réglementé basé sur les coûts. Nous avons constaté cette pratique néfaste lorsque l'interconnexion étendue existait auparavant. Les transporteurs ferroviaires canadiens de classe 1, le CPKC et le CN, sont donc désavantagés par rapport aux transporteurs américains. Il n'existe pas de régime d'interconnexion réglementé de façon similaire aux États-Unis. **Cela entraînera le déplacement des investissements et des emplois canadiens vers les États-Unis.** Nous avons du mal à comprendre pourquoi le gouvernement du Canada veut rétablir ce préjudice concurrentiel qui avantage si clairement les transporteurs américains.

Certains expéditeurs et leurs associations politiques affirment que l'interconnexion étendue constitue une nécessité pour renforcer la concurrence en étendant leur accès à d'autres chemins de fer. Cet argument ne tient pas pour deux raisons. Tout d'abord, la concurrence exige des conditions égales, ce qui n'est pas le cas lorsque les transporteurs américains peuvent offrir leurs services de transport sur le réseau canadien, alors que l'inverse n'est pas vrai de l'autre côté de la frontière. Le CPKC se réjouit de la concurrence intense qui règne sur le marché, mais il faut pour cela que tous les acteurs soient sur un pied d'égalité. Deuxièmement, dans le cadre de la LTC, les expéditeurs disposent déjà de l'ILD, qui leur donne accès à l'interconnexion réglementée jusqu'à 1 200 km, mais à un tarif de marché basé sur un trafic comparable. Dans ce contexte, l'interconnexion étendue est simplement le fait d'expéditeurs qui souhaitent bénéficier de tarifs inférieurs à ceux du marché pour une plus longue portion du trajet.

Le Canada a déjà les taux de fret moyens les plus bas pratiquement partout dans le monde. En moyenne, les taux de fret canadiens sont inférieurs de 11 % à ceux des États-Unis, et les céréales et produits céréaliers canadiens sont acheminés à des taux inférieurs d'environ 30 % au taux moyen canadien[2]. Outre l'interconnexion réglementée jusqu'à 30 km et l'ILD jusqu'à 1 200 km, la LTC impose déjà de nombreux autres mécanismes

[2] Comparaison internationale des taux de fret ferroviaire, étude de CPCS, 31 janvier 2023 : https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2023/02/International-Comparison-of-Railway-Freight-Rates.pdf

réglementaires, notamment le revenu admissible maximal, l'arbitrage sur les offres finales relatives aux taux, le droit statutaire à un accord sur les niveaux de service, l'arbitrage sur les service et les droits de circulation. Compte tenu de ces faits, nous ne voyons pas comment le gouvernement peut justifier une réglementation tarifaire encore plus importante par le biais de l'interconnexion étendue.

Le retour de l'interconnexion étendue proposé par le gouvernement intervient après que le CPKC a battu des records en matière de transport de céréales et de produits céréaliers canadiens au cours de l'automne et de l'hiver derniers. Notre bon rendement est dû à d'importants investissements en capital, notamment un investissement de plus de 500 millions de dollars dans de nouveaux wagons-trémies de grande capacité, construits à Hamilton (Ontario). Le Canada a besoin d'un environnement réglementaire qui encourage les investissements du secteur privé, plutôt que de politiques qui chassent les investissements et les emplois hors du pays.

Modifications proposées

Compte tenu du préjudice que cette politique causera aux chaînes d'approvisionnement du Canada et à tous les Canadiens qui dépendent d'un transport ferroviaire efficace et peu coûteux, nous demandons instamment au Parlement de rejeter catégoriquement cette politique et de supprimer les dispositions sur l'interconnexion étendue du projet de loi C-47. Si le Parlement s'engage à poursuivre la politique du gouvernement, les deux modifications suivantes doivent être intégrées afin de limiter, dans la mesure du possible, les conséquences les plus néfastes de cette politique.

1. **Exclure les transporteurs américains de l'interconnexion étendue.** Les transporteurs américains n'investissent pas au Canada et, contrairement à CPKC et au CN, n'ont aucun intérêt dans le succès du Canada. Le CPKC se réjouit de la concurrence intense, mais il faut pour cela que les règles du jeu soient les mêmes pour tous. Les chemins de fer canadiens ne peuvent pas concurrencer efficacement les transporteurs américains lorsque la législation canadienne est conçue pour les désavantager. Si les transporteurs américains se voient de nouveau accorder une portée de 160 km pour offrir leurs services de transport sur le réseau canadien à des tarifs réglementés et basés sur les coûts, alors que l'inverse n'est pas possible en vertu de la législation américaine, il en résultera une perte d'investissements et d'emplois pour le Canada.

2. **L'Office doit être contraint d'établir des taux réglementés pour l'interconnexion étendue sur la base des taux commerciaux pour un trafic comparable.** Les taux basés sur les coûts dissuadent les chemins de fer d'investir dans des infrastructures permettant d'accroître les capacités, car ils ne leur permettent pas de générer des bénéfices pour le transport de marchandises. La réglementation tarifaire basée sur les coûts n'est pas conçue pour générer des chaînes d'approvisionnement performantes. Le Parlement a créé l'ILD pour corriger cette faille en 2018. Si le Parlement doit de nouveau mettre en œuvre l'interconnexion étendue, la logique politique qui a conduit à l'ILD devrait s'appliquer au calcul des taux.

En outre, le Parlement doit préserver la disposition de temporisation automatique afin de garantir que cette politique néfaste expire après une période de 18 mois. N'appuyez aucune proposition visant à supprimer la disposition de temporisation ou à prolonger la durée de ce programme « pilote ».

Le CPKC demande instamment au Parlement de faire ce qu'il faut pour les chaînes d'approvisionnement du Canada et de rejeter la proposition de loi du gouvernement contenue dans la section 22 du projet de loi C-47 visant au retour de l'interconnexion étendue. Les objectifs de transport de marchandises à faible coût et d'optimisation de la capacité, du débit et de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement sont fondamentalement incompatibles avec l'interconnexion étendue. Les modifications présentées ci-dessus ne peuvent que partiellement limiter les conséquences néfastes.

N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous avez des questions.

Je vous remercie de votre attention et vous prie d’agréer, Mesdames les Sénatrices, Messieurs les Sénateurs, mes salutations distinguées.



Nathan Cato
Vice-président adjoint, Affaires gouvernementales – Canada
CPKC