



**WESTERN CANADIAN**  
**SHORT LINE RAILWAY**  
ASSOCIATION

**Mémoire  
de la Western Canadian Short Line Railway Association  
au Comité sénatorial permanent  
des transports et des communications**

Le 6 février 2018

## Table des matières

<b>INTRODUCTION</b> .....	2
<b>PRIX</b> .....	3
Prix courte distance et prix longue distance .....	3
Prix pour un wagon et prix pour plusieurs wagons .....	4
<b>INTERCONNEXION DE LONGUE DISTANCE</b> .....	5
Interconnexion.....	5
Interconnexion de longue distance .....	5
Le type de marchandises .....	6
La distance à franchir .....	6
Les conditions du transport, notamment le fait que le transport est effectué par wagon unique, par rame de wagons ou par train-bloc .....	6
Le volume de marchandises et la fréquence du transport.....	6
Tout autre facteur lié aux besoins de l'expéditeur et du transporteur local que l'Office estime pertinent.....	6
Le point de vue d'autres organisations sur l'interconnexion de longue distance.....	7
Résumé sur l'interconnexion.....	8
<b>SE PRÉVALOIR, POUR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL, DES DISPOSITIONS DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA CONCERNANT LES EXPÉDITEURS</b> .....	9
<b>WAGONS DE PRODUCTEURS</b> .....	9
<b>PROTECTION DES PRIX PAR LE RÉGIME DU RAM</b> .....	9
<b>FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL</b> .....	10
Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire (PASF).....	10
Le Fonds Chantiers Canada.....	10
Résumé sur le financement .....	11
<b>CONCLUSION</b> .....	11

## Mémoire de la WCSLRA au Comité sénatorial permanent des transports et des communications – Le 6 février 2018

### INTRODUCTION

Les chemins de fer d'intérêt local offrent au transport une option écologique, favorable aux collectivités locales, qui renforce les capacités d'exportation du Canada et le réseau de transport des grains de notre pays.

Auparavant connue sous le nom de Saskatchewan Short Line Railway Association, la Western Canadian Short Line Railway Association est un organisme à adhésion volontaire, sans but lucratif, qui défend les intérêts de 14 compagnies de chemins de fer d'intérêt local de l'Ouest canadien.

Toutes les provinces de l'Ouest possèdent de ces chemins de fer, mais c'est la Saskatchewan qui en possède le réseau le plus étendu. Ces chemins de fer y détiennent 24 % des 8 722 km de voies et ils y desservent 18 % des municipalités urbaines et 26 % des municipalités rurales. Ils donnent du travail à 183 habitants de la province, desservent 72 PME, gèrent un budget total des dépenses de plus de 31 millions de dollars et transportent pour environ 500 millions de dollars de marchandises par année.

Les compagnies membres de l'Association dépendent de prix concurrentiels et de l'offre d'options intéressantes de transport ferroviaire pour pouvoir concurrencer l'industrie subventionnée du camionnage. Nous croyons que l'avenir des transports devrait résider dans un choix concurrentiel amélioré pour les agriculteurs et les expéditeurs. D'après nous, le projet de loi n'exaucera pas les désirs du gouvernement d'accroître la concurrence.

Nous espérons que notre mémoire éclairera les points suivants :

- **la fourchette des prix fixés par les compagnies de chemins de fer de catégorie 1 est anticoncurrentielle et abusive pour les producteurs et les PME;**
- **l'interconnexion de longue distance récemment mise en vigueur diminuera la capacité du Canada de concurrencer, sur la scène agricole mondiale, la Russie, la Chine et d'autres pays;**
- **les chemins de fer d'intérêt local devraient pouvoir se prévaloir des dispositions concernant les expéditeurs, par exemple celles qui visent les ententes sur les niveaux de service, avec leurs partenaires de catégorie 1.**

Si on ajoute à cela l'élimination prochaine du mécanisme d'interconnexion de 160 km, la disparition rapide du wagon du producteur et les modèles de financement inadaptés au transport ferroviaire sur de courtes distances, tout cela risque, si le projet de loi était adopté tel quel, de détériorer la position des compagnies de chemins de fer d'intérêt local et de leurs clients.

## PRIX

Avant d'exposer en détail notre réponse au projet de loi C-49, expliquons d'abord les enjeux sous-jacents des prix qu'affrontent les compagnies de chemins de fer d'intérêt local de l'Ouest et nos clients, dans la mesure où ils s'appliquent à notre mémoire.

### Prix courte distance et prix longue distance

Le transport ferroviaire n'est pas toujours demandé pour de longues distances. Les expéditeurs demandent parfois aux compagnies de chemins de fer d'intérêt local un devis pour courte distance, par exemple, pour une livraison à un terminal ou l'expédition de gravier entre deux villes de la même province.

Malheureusement, les prix proposés par les transporteurs de catégorie 1 sur de courtes distances sont prohibitifs. Ils rebutent d'avance beaucoup de petits expéditeurs, qui sont contraints au camionnage, ce qui aggrave sensiblement les émissions de gaz à effet de serre, défonce les routes et autoroutes des provinces et décourage la croissance économique des petites entreprises.

Le tableau ci-dessous compare les prix du transport de différentes marchandises sur courte et longue distances, par chemin de fer et par camion. Les prix du transport par chemin de fer sont ceux d'un wagon, qu'ont publiés en ligne le CN et le CP, pour différentes dates d'expiration allant du 1<sup>er</sup> au 31 juillet 2017 (sites consultés le 28 août 2017), tandis que les prix du camionnage se fondent sur les prix moyens du camionnage sur commande établis par le gouvernement de l'Alberta, en 2015.

Marchandise	Trajet	Distance (milles)	Prix (\$)	Prix (\$) au mille	Prix du camionnage (à 5 \$ au mille x 2 <sup>1</sup> *)
Orge	de Swift Current (Sask.) à Calgary (Alb.)	322	<b>2 602</b>	8,08	<b>3 220</b>
	de Swift Current (Sask.) à Vancouver (C.-B.)	961	3 712	3,86	9 610
Blé	de Swift Current (Sask.) à Kamloops (C.-B.)	712	4 790	6,73	7 120
	de Swift Current (Sask.) à Vancouver (C.-B.)	962	4 162	4,33	9 620
Pois	d'Assiniboia (Sask.) à Coaldale (Alb.)	354	<b>3 815</b>	10,78	<b>3 540</b>
	d'Assiniboia (Sask.) à Vancouver (C.-B.)	1 076	4 883	4,54	10 760

\* Multiplication par 2, puisque deux camions de grains équivalent à peu près à un wagon.

<sup>1</sup> [http://www1.agric.gov.ab.ca/\\$department/deptdocs.nsf/all/inf15873](http://www1.agric.gov.ab.ca/$department/deptdocs.nsf/all/inf15873) [EN ANGLAIS SEULEMENT].

Le tableau montre que le camionnage sur moins de 500 km est plus abordable que le chemin de fer. Même si le prix par camion peut être légèrement supérieur pour certaines marchandises et distances – par exemple pour l’orge, de Swift Current à Calgary –, des coûts supplémentaires, par exemple, du transport sur courte distance du produit par camion, jusqu’au chemin de fer et depuis le chemin de fer, ainsi que du chargement et du déchargement, grèvent le client. Dans certains cas, par exemple le transport de pois d’Assiniboia à Coaldale, le chemin de fer est plus coûteux que le camion, même sans ces coûts supplémentaires.

Ces coûts contrecarrent les tentatives des chemins de fer d’intérêt local pour répondre aux besoins de transport sur courte distance, de moins de 500 km, de leur clientèle. Ce désavantage, qui la rebute, se traduit par une augmentation des dommages causés aux routes et à l’environnement; **c’est aussi un sujet d’inquiétude relativement au mécanisme d’établissement du prix d’interconnexion de longue distance proposé.**

### Prix pour un wagon et prix pour plusieurs wagons

Bon nombre de clients des chemins de fer d’intérêt local sont de petits expéditeurs. Dans une grande mesure, ils subissent, comme les expéditeurs sur courte distance, les prix abusifs des transporteurs de catégorie 1 pour un seul wagon par rapport aux prix pour plusieurs wagons et, souvent encore, ils sont obligés de faire appel au camionnage.

Le tableau ci-dessous chiffre l’enjeu pour l’éventuel expéditeur de 15 wagons de blé vers divers endroits au Canada et aux États-Unis. L’écart entre les prix montre bien que ceux du transport par chemin de fer et sur courte distance sont abusifs par rapport aux prix du camionnage de petits chargements (prix trouvés en ligne, le 28 août 2017, sur les sites du CN et du CP, avec diverses dates d’expiration entre le 1<sup>er</sup> et le 31 juillet 2017).

Marchandise	Destination	Prix (\$) pour un seul wagon	Prix (\$) pour 25 wagons	Prix (\$) pour 100 wagons	Surcoût du transport par un seul wagon par rapport au prix minimal connu du transport par plusieurs wagons (\$)	Coût supplémentaire total pour l’expéditeur de 15 wagons (\$)
Blé	CN, de Marengo (Sask.) à Chicago	7 481	6 481	n. d.	1 000	15 000
	CN, de Marengo à Montréal	8 294	7 471	n. d.	823	12 345
	CN, d’Unity (Sask.) à Alton (Illinois)	9 289	8 289	n. d.	1000	15 000
	CN, d’Unity (Sask.) à Montréal	8 187	7 189	7 087	1 100	16 500

	CN, d'Unity (Sask.) à Washington	5 610	5 560	4 050	1 560	23 400
--	----------------------------------	-------	-------	-------	-------	--------

Ces prix obligent le petit expéditeur à se tourner vers le camionnage, parce qu'il est hors de question de payer de 12 345 à 23 400 \$ de plus pour seulement 15 wagons. **C'est aussi un sujet d'inquiétude relativement au mécanisme d'établissement du prix d'interconnexion de longue distance proposé.**

## INTERCONNEXION DE LONGUE DISTANCE

### Interconnexion

L'interconnexion a été une modalité utile et efficace d'accès concurrentiel. Elle a permis aux expéditeurs de gagner un accès concurrentiel accru au réseau ferroviaire canadien et a constitué un facteur crucial de décision pour brasser des affaires au Canada ou choisir un nouvel emplacement.

La perte de l'option d'interconnexion étendue de 160 km est décevante. Même si l'option n'était pas offerte aux expéditeurs de tout notre réseau de chemins de fer d'intérêt local, elle renforçait la position de négociation dans la plupart des localités.

Ce changement diminue notre capacité d'attirer de nouveaux clients. Sans accès à plusieurs lignes de chemin de fer, les entreprises reconnaissent qu'elles seront captives de la ligne de catégorie 1 qui relie entre elles les lignes d'intérêt local. Cela diminue notre capacité de développer nos entreprises.

### Interconnexion de longue distance

L'intention, d'après nous, du mécanisme d'interconnexion de longue distance était d'augmenter la concurrence en offrant aux expéditeurs des options élargies de transport. Nous ne croyons pas que sa formule proposée atteigne cet objectif.

Nous voyons bien que le projet de loi accorde aux expéditeurs sur courte distance l'accès à l'interconnexion de longue distance, mais nous sommes déçus de la décision de fonder le prix de ce nouveau mécanisme sur des prix commerciaux, ce qui le rendra pratiquement inabordable.

Comme les prix commerciaux du transport sur courte distance sont actuellement exorbitants, comme nous l'avons affirmé dans la partie du mémoire portant sur les prix, le fait de fonder le prix de l'interconnexion de longue distance sur des prix commerciaux comparables pour le transport sur courte distance n'améliorera pas la concurrence ou ne rendra pas le transport par chemin de fer plus concurrentiel que le camionnage sur courte distance.

Les facteurs dont il faut tenir compte pour la comparabilité du transport sont, d'après la *Loi sur la modernisation des transports* :

- « a) le type de marchandises;
- b) la distance à franchir;
- c) les conditions du transport, notamment le fait que le transport est effectué par wagon unique, par rame de wagons ou par train-bloc;
- d) le type et la propriété des wagons utilisés;

- e) les exigences relatives à la manutention des marchandises;
- f) le volume de marchandises et la fréquence du transport;
- g) les engagements pris par l'expéditeur relativement au volume de marchandises;
- h) les primes, rabais ou réductions semblables accordés relativement au transport;
- i) tout autre facteur lié aux besoins de l'expéditeur et du transporteur local qu'il [l'Office] estime pertinent. »

Plusieurs de ces éléments nous inspirent des inquiétudes en ce qui a trait à la compétitivité des prix commerciaux de l'interconnexion de longue distance qu'établira l'Office.

### **Le type de marchandises**

D'après notre analyse, les prix du transport sur courte distance et par wagon unique sont exorbitants pour tous les types de marchandises. C'est préoccupant, puisque toutes les marchandises produites par les agriculteurs de l'Ouest seraient assujetties à un prix fondé sur des prix commerciaux non concurrentiels établis dans une situation de monopole.

### **La distance à franchir**

Comme il en a été question dans la partie du mémoire concernant les prix, le prix du transport sur courte distance est souvent le double de celui du transport longue distance. Il s'ensuit qu'il est difficile de concevoir que les prix de l'interconnexion de longue distance seront concurrentiels s'ils se fondent sur les prix actuels du transport sur courte distance.

### **Les conditions du transport, notamment le fait que le transport est effectué par wagon unique, par rame de wagons ou par train-bloc**

Encore une fois, d'après la partie portant sur les prix, le prix du transport par wagon unique est nettement désavantageux par rapport au prix du transport par train-bloc. C'est peut-être sans conséquence nuisible pour les grands expéditeurs, mais les petits expéditeurs doivent en tenir compte quand ils décident de demander à l'Office un prix d'interconnexion de longue distance. D'après nous, le gouvernement devrait bien réfléchir à l'identité des joueurs qu'il aide en appuyant davantage un système qui désavantage déjà un réseau de transport agile qui profite à tous les joueurs économiques, y compris aux petites entreprises. La recherche de l'efficacité nuit à la croissance économique des petits expéditeurs et des petites entreprises.

### **Le volume de marchandises et la fréquence du transport**

Ce facteur désavantage encore plus les petits expéditeurs, si le but est d'offrir un prix réduit pour les transports fréquents et en gros tonnage.

### **Tout autre facteur lié aux besoins de l'expéditeur et du transporteur local que l'Office estime pertinent**

D'après nous, il est dangereux d'attribuer hypothétiquement du poids à ce facteur. Comme il est général et mal défini, il est probable que les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 contestent tout écart sensible par rapport aux huit autres facteurs du prix. Les petits expéditeurs ne sont pas en posture pour contester les transporteurs de catégorie 1 et ils ne tenteront probablement pas de le faire.

## Le point de vue d'autres organisations sur l'interconnexion de longue distance

Voici des extraits de témoignages livrés devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes sur les dispositions du projet de loi C-49 concernant l'interconnexion de longue distance, du 11 au 13 septembre 2017.

L'Association canadienne de l'industrie de la chimie : « [...] les limites et les exclusions particulières [...] entraîneront une sous-utilisation de ces dispositions et les rendront donc inefficaces ».

L'Association minière du Canada : « restrictive à l'excès; [...] à l'image de la solution, les prix concurrentiels de ligne actuellement en vigueur, qu'elle propose de remplacer [...] »

L'Association des produits forestiers du Canada : « Sans modifications considérables, l'interconnexion de longue distance ne sera pas un recours utilisable pour la majeure partie du trafic captif de produits forestiers [...] elle n'aura pas l'effet souhaité par le ministre. »

Teck Resources Limited : « [...] je vois mal qui pourrait utiliser ce recours ».

La Canadian National Millers Association : « [...] nous avons été déçus que les prix d'interconnexion n'aient pas été augmentés [...] »

McMillan LLP : « Il y aurait lieu de réformer le mécanisme de taux qui s'y rattache. »

L'Alberta Wheat Commission : « Non seulement ces modifications rendent-elles l'interconnexion plus onéreuse et compliquée, mais elles rendent la disposition essentiellement inutile dans divers scénarios [...] »

La Western Canadian Shippers' Coalition : « Depuis le début des années 1990, nous n'avons pas observé que des compagnies étaient disposées à se faire concurrence en se servant du prix de ligne concurrentiel, et aucun élément du recours à l'interconnexion de longue distance ne semble changer cette dynamique. »

Forrest Hume : « Je suis d'avis que l'on devrait modifier le texte pour préserver la dimension concurrentielle et pour que les expéditeurs qui ont besoin de cette solution puissent y avoir accès. »

Pulse Canada : « [...] exclure l'accès à cette disposition à de grands groupes d'expéditeurs ou limiter l'accès d'un expéditeur au concurrent ferroviaire le plus proche alors que le concurrent suivant peut peut-être offrir la meilleure combinaison de services, de prix et d'acheminement, diminue considérablement l'effet potentiel de cette disposition d'acheminement [sic] [...] »

Fertilisants Canada : « [...] nous sommes déçus que le gouvernement ait décidé de mettre un terme à la zone d'interconnexion agrandie [...] Les mesures proposées dans le projet de loi empêcheraient certains produits et certaines régions de bénéficier des avantages de l'interconnexion de longue distance, et cela inquiète beaucoup nos membres. »

La Western Grain Elevator Association : « Mais l'interconnexion étendue n'a pas été rendue permanente, ce qui est une perte importante pour nous [...] À propos du prix de l'interconnexion de longue distance, ou ILD, l'alinéa proposé 135 (1)a) du projet de loi fait en sorte que l'Office calculera



les prix en prenant comme référence les prix comparables antérieurs. Cependant, la plupart des prix “comparables” à ce jour ont été établis dans les conditions monopolistiques. »

Les Canadian Oilseed Producers : « Pour le dire très clairement, l’interconnexion agrandie était un outil incroyablement important pour les transformateurs de produits à valeur ajoutée [...] En revanche, le mécanisme d’ILD contenu dans le projet de loi C-49 présente un certain nombre de défis et supprime les caractéristiques clés dont nous tirions parti dans l’interconnexion agrandie [...] L’ILD propose aussi une fixation des prix basée sur les prix comparables antérieurs. Jusqu’ici, tous les prix comparables ont été établis dans des conditions monopolistiques. »

La Western Canadian Shippers’ Coalition : « Le nouveau mécanisme d’établissement du prix de l’interconnexion de longue distance est conçu de telle façon que nos expéditeurs clients n’y ont pas accès. Le recours au prix du transport sur de courtes distances - qui est actuellement plus élevé que pour les camions - fait en sorte qu’il est virtuellement impossible pour nous d’être concurrentiels. »

### Résumé sur l’interconnexion

Les petits expéditeurs hésiteront beaucoup à demander à l’Office des prix d’interconnexion de longue distance fondés sur les prix commerciaux en vigueur et régis par les facteurs que nous avons énumérés, ce qui contrariera donc la concurrence et l’augmentation du transport sur courte distance – du fait de ces expéditeurs ou de nouvelles installations. Si, en plus, on supprime le rayon d’interconnexion de 160 km, on fera, d’après nous, baisser la concurrence par rapport à ce qu’elle était avant l’adoption de la Loi sur la modernisation des transports.

L’efficacité, c’est important, mais ça ne devrait pas tuer les petites entreprises, et, d’après nous, c’est ce que le projet de loi risque de provoquer. C’est crucial pour nos producteurs, vu que l’économie canadienne dépend en grande partie de nos exportations agricoles, comme le montre le tableau ci-dessous.

#### Les cinq principales exportations canadiennes du secteur agroalimentaire (en millions de dollars canadiens)

Exportations	2014	2015	2016
<b>Exportations de produits agroalimentaires canadiens</b>	51 604 069	55 636 356	55 977 755
<b>Semences de canola</b>	5 149 683	4 954 913	5 631 925
<b>Blé non dur, sauf semences</b>	5 771 165	5 882 929	4 454 070
<b>Soja, sauf semences</b>	1 904 695	2 237 747	2 460 999
<b>Lentilles, séchées, décortiquées</b>	1 462 030	2 493 276	2 125 066
<b>Produits de boulangerie</b>	1 205 051	1 619 250	1 912 870

Source : Statistique Canada

Le système de transport canadien doit être rendu plus concurrentiel et plus fiable, pour permettre aux produits agricoles canadiens de rivaliser avec ceux de la Russie, de la Chine et d’autres pays producteurs.

## SE PRÉVALOIR, POUR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL, DES DISPOSITIONS DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA CONCERNANT LES EXPÉDITEURS

Actuellement, notre association parle au nom de nos clients, tout en étant incapable de se prévaloir directement des solutions prévues dans la Loi pour les expéditeurs. Comme beaucoup de nos clients sont de petits expéditeurs, il leur est impossible d'investir le temps et l'argent nécessaires pour vraiment en profiter.

Pour appuyer les petites entreprises et les petits expéditeurs se trouvant sur notre ligne, notre association voudrait se prévaloir directement des solutions prévues pour les expéditeurs, particulièrement des ententes sur les niveaux de service, ce qui lui permettrait de négocier directement avec l'Office des transports du Canada.

## WAGONS DE PRODUCTEURS

Les wagons de producteurs permettent aux agriculteurs canadiens de choisir à qui ils vendront leurs grains. Comme les exploitations agricoles sont immobiles et n'ont pas la liberté de mouvement des wagons ni le choix offert aux wagons de producteurs, elles n'ont pas grand choix pour l'endroit où le grain sera vendu.

La campagne agricole de 2013-2014 a eu un effet majeur sur le système de transport du grain, notamment la diminution de l'utilisation des wagons de producteurs. Il était pratiquement impossible de s'en procurer, la durée d'attente des producteurs étant de l'échelle de plusieurs mois - beaucoup plus que s'ils avaient vendu leurs grains à un grand terminal céréalier. Les producteurs ont perdu confiance dans le système de commande des wagons de producteurs et ont commencé à utiliser plutôt des silos primaires, plus fiables.

Les wagons de producteurs peuvent, s'ils sont accessibles, stimuler la concurrence dans l'industrie du grain. Ils offrent une solution attrayante aux producteurs et aux entreprises ne possédant pas d'installation au Canada, à condition de disposer de points d'accès, de valeur ajoutée et de fiabilité.

Nous recommandons d'inclure dans le texte de la loi les dispositions protégeant les wagons de producteurs et les dépôts de ces wagons. Comme nous l'avons appris à propos des chemins de fer d'intérêt local, leur disparition est toujours définitive.

## PROTECTION DES PRIX PAR LE RÉGIME DU RAM

Notre association appuie la poursuite du régime du revenu admissible maximal (RAM), exposé dans la *Loi sur la modernisation des transports*.

Nous voudrions ajouter la précision suivante : la différence des prix entre les embranchements et les lignes principales ne devrait pas dépasser ce qui est facturé aux chemins de fer d'intérêt local. Il serait avantageux de disposer d'une protection accrue des prix pour les chemins de fer d'intérêt local dans le cadre du RAM, afin de favoriser la concurrence.

## FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL

Le financement est essentiel aux chemins de fer d'intérêt local. Ces entreprises subissent des dépenses croissantes en raison du resserrement de la réglementation relative à la sécurité d'une infrastructure vieillissante tout en devant concurrencer le secteur du transport routier, qui est subventionné. La loi, actuellement, risque de diminuer notre compétitivité.

Nous avons récemment vécu un problème similaire avec des programmes que le gouvernement a élargis pour englober les compagnies de chemins de fer d'intérêt local, mais auxquels nous n'avons pas accès dans la pratique, à savoir le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire (PASF) et le Fonds Chantiers Canada.

### Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire (PASF)

Les membres de notre association ont demandé du financement dans le dernier cycle de financement du programme, mais toutes leurs demandes ont été refusées. Dans nos discussions avec Transports Canada, le ministère nous a dit que nous n'avons pas proposé de projet d'une priorité suffisante et que le ministère n'approuvait que des passages à niveau, alors que certaines de nos demandes portaient sur des DEL.

Même si nos compagnies d'intérêt local se sont procuré des relevés de trafic de la Direction générale de la sécurité ferroviaire de la Saskatchewan et qu'elles les ont employés dans nos demandes, Transports Canada nous a appris que les relevés utilisés pour le classement provenaient d'un tableur actualisé par le ministère, mais périmé. Le ministère ne pouvait pas nous dire ni quand ni comment il avait été actualisé la dernière fois, et les comparaisons entre les données de la province et ceux du ministère ont montré un écart sensible pour des lignes de certains de nos membres. Cet écart a eu des conséquences importantes sur nos demandes, dont le sort a été déterminé par des décisions fondées sur des données périmées et erronées.

### Le Fonds Chantiers Canada

Ce programme a également été inaccessible jusqu'ici aux chemins de fer d'intérêt local, même si la province et le gouvernement fédéral les ont encouragés à faire des demandes.

Voici un passage d'une lettre datée du 31 juillet 2017, du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités à M. Perry Pellerin, président de notre association :

« Les compagnies de chemins de fer d'intérêt local constituent une catégorie admissible au financement dans le cadre du volet Infrastructures provinciales-territoriales (VIPT) du Nouveau Fonds Chantiers Canada. Aux fins du programme, la province doit hiérarchiser les projets proposés avant de les présenter à l'examen d'Infrastructure Canada. Le gouvernement du Canada collabore étroitement avec ses partenaires provinciaux, territoriaux et municipaux afin de financer les projets d'infrastructures, mais ce sont ces ordres de gouvernement qui sont responsables de la planification, de l'établissement des priorités, de la conception, du financement et de l'exploitation de leurs infrastructures. Comme les projets à propos desquels vous nous avez écrit seraient construits en Saskatchewan, au Manitoba et en Alberta, je vous invite à communiquer avec les ministères de ces provinces chargés des infrastructures. »

Suivant les conseils du ministre, notre association est entrée en rapport avec le directeur de la Politique des programmes ferroviaires du gouvernement de la Saskatchewan. Voici une partie de sa réponse :

« Notre ministère [celui de la Voirie et de l'Infrastructure (MVI)] n'a pas fourni de lettre d'appui ni accepté de parrainer les demandes présentées par les chemins de fer d'intérêt local au titre du Fonds Chantiers Canada. Les Relations avec le gouvernement nous ont dit que le secteur privé pouvait adresser des demandes s'il était parrainé. Cependant, ce parrain ne peut pas être un agent tel que notre ministère, qui est un maillon dans la chaîne des décisions de financement.

Après la première annonce du programme, en 2013, le Cabinet a enjoint à la province de répartir comme suit les 437 millions de dollars du Volet Infrastructures provinciales et territoriales comme suit :

- 196,5 M\$, gérés par le MVI;
- 240,2 M\$, gérés par Relations avec le gouvernement pour tous les autres demandeurs admissibles aux projets municipaux dans le volet susmentionné.

En fin de compte, le principal handicap des chemins de fer d'intérêt local est que, dans l'affectation originelle du financement, rien n'a particulièrement été réservé pour leurs projets. »

Il s'ensuit qu'aucun chemin de fer d'intérêt local de la Saskatchewan n'a pu présenter de demande de financement au titre du Fonds Chantiers Canada.

## Résumé sur le financement

Notre association craint que le projet de loi n'aboutisse à des situations qui ressemblent beaucoup à celles que présentent le PASF et le Fonds Chantiers Canada. Pendant qu'on nous répète que les sociétés ferroviaires d'intérêt local sont importantes et que la province et le gouvernement fédéral appuient nos efforts, les modifications apportées aux programmes qui semblent appuyer ces entreprises continuent d'être inaccessibles.

## CONCLUSION

Il est crucial, pour la concurrence, d'être au centre de toute réflexion sur l'avenir des transports au Canada. L'industrie devient moins concurrentielle au fil du temps, sur le plan de la manutention des grains comme sur celui du transport ferroviaire. Cela expose à des risques graves les agriculteurs, l'industrie de l'exportation ainsi que l'attrait que présente le Canada comme option d'investissement.

Espérons que notre mémoire aura fait la lumière sur l'effet que, d'après nous, la *Loi sur la modernisation des transports* aura sur les sociétés ferroviaires d'intérêt local, les petits expéditeurs et les petites entreprises de l'Ouest. Bien que l'intention du projet de loi soit d'intensifier la concurrence, il continue de pousser notre système de transport vers une soi-disant efficacité qui rebute les petites entreprises et les petits expéditeurs et qui diminue la flexibilité et l'accessibilité de notre système de transport. Nos marchandises ont maintenant la réputation, à l'étranger, d'être à la fois coûteuses et de manquer de fiabilité. Il importe beaucoup que le projet de loi C-49 améliore notre réputation plutôt que de l'entacher davantage.