



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

**DIFFÉRENTES MESURES DE LA *LOI SUR LE
TRANSPORT FERROVIAIRE ÉQUITABLE POUR
LES PRODUCTEURS DE GRAIN***

**Rapport du Comité permanent
des transports, de l'infrastructure et des
collectivités**

**La présidente
l'hon. Judy A. Sgro**

DÉCEMBRE 2016

42^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

**DIFFÉRENTES MESURES DE LA *LOI SUR LE
TRANSPORT FERROVIAIRE ÉQUITABLE POUR
LES PRODUCTEURS DE GRAIN***

**Rapport du Comité permanent
des transports, de l'infrastructure et des
collectivités**

**La présidente
l'hon. Judy A. Sgro**

**DÉCEMBRE 2016
42^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION**

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

PRÉSIDENTE

L'hon. Judy A. Sgro

VICE-PRÉSIDENTS

Luc Berthold

Robert Aubin

MEMBRES

Vance Badawey

Kelly Block

Sean Fraser

Ken Hardie

Iacono Angelo

Alain Rayes

Gagan Sikand

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Linda Duncan

Julie Dzerowicz

Phil McColeman

Dianne Watts

GREFFIER DU COMITÉ

Andrew Bartholomew Chaplin

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Service d'information et de recherche parlementaires

Allison Padova et Zackery Shaver, analystes

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

a l'honneur de présenter son

NEUVIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié des différentes mesures de la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

ÉTUDE DE LA <i>LOI SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE ÉQUITABLE POUR LES PRODUCTEURS DE GRAIN</i>	1
INTRODUCTION	1
LA LIMITE D'INTERCONNEXION DE 160 KM.....	2
L'OBLIGATION DE TRANSPORTER LE GRAIN.....	4
LES OBLIGATIONS RELATIVES AU NIVEAU DE SERVICE	5
LE BESOIN DE DONNÉES SUR LE MARCHÉ.....	7
LE REVENU ADMISSIBLE MAXIMAL POUR LE MOUVEMENT DU GRAIN.....	9
L'OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA	10
LA CAPACITÉ DU RÉSEAU FERROVIAIRE	12
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	13
ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS.....	17
ANNEXE B : LISTE DES MÉMOIRES	19
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	21
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE	23

ÉTUDE DE LA LOI SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE ÉQUITABLE POUR LES PRODUCTEURS DE GRAIN

INTRODUCTION

La Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain¹ (LTFEPG) est venue modifier la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada (LTC) afin de remédier au fait que, à la suite d'une campagne agricole exceptionnelle, 77 millions de tonnes de grain cultivé dans l'Ouest sont demeurées entreposées dans des granges, des silos et des silos élévateurs pendant l'hiver de 2013-2014, l'un des plus froids depuis un siècle. En effet, alors que la production de grain a été plus de 20 millions de tonnes supérieures à une campagne agricole habituelle, la capacité du réseau ferroviaire a diminué de 35 à 40 % durant huit semaines consécutives de temps mauvais². La LTFEPG a été adoptée par les deux Chambres du Parlement le 27 mai 2014 et a reçu la sanction royale le 29 mai 2014³.

En ce qui concerne la LTC, la LTFEPG est venue :

1. établir un mécanisme d'indemnisation pour parer à l'éventualité où les compagnies de chemin de fer ne respectent pas leurs obligations quant au niveau de service devant être offert aux expéditeurs;
2. obliger les compagnies de chemin de fer Canadien National (CN) et Canadien Pacifique (CP) à transporter une quantité minimum de grain pour le reste de la campagne agricole de 2013-2014, tout en conférant au gouverneur en conseil le pouvoir de fixer de nouvelles quantités minimums les années subséquentes;
3. autoriser l'Office des transports du Canada (l'Office) à prévoir des distances d'interconnexion⁴ différentes selon les régions et les catégories de marchandises;
4. autoriser l'Office à prendre des règlements définissant les conditions d'exploitation qui peuvent être soumises à l'arbitrage durant la négociation d'une entente de niveau de service (ENS) entre un expéditeur et une compagnie de chemin de fer;

1 [Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain](#) (LTFEPG), L.C. 2014, ch. 8.

2 Allan Dawson, « [Grain system pulled out all the stops for 2015-16](#) », *Manitoba Co-operator*, 8 septembre 2016.

3 Parlement du Canada, [Historique du projet de loi C-30](#), 2^e session, 41^e législature, LEGISinfo.

4 Le terme « interconnexion » est défini à l'article 111 de la [Loi sur les transports au Canada](#) comme étant le « transfert du trafic des lignes d'une compagnie de chemin de fer à celles d'une autre compagnie de chemin de fer conformément aux règlements d'application de l'article 128; (*interswitch*) ».

5. instaurer des sanctions administratives pécuniaires pouvant aller jusqu'à 100 000 \$ par jour dans l'éventualité où une compagnie de chemin de fer manque à son obligation de transporter une quantité minimum de grain;
6. fixer la date d'abrogation (le 1^{er} août 2016) des modifications à la LTC susmentionnées dans l'éventualité où aucune prorogation n'est fixée avant cette date.

Un décret prorogeant d'un an l'annulation des modifications apportées à la LTC par la LTFEPG a été publié dans la *Partie I de la Gazette du Canada* le 19 avril 2016⁵. Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (TRAN ou le Comité) a recommandé cette prorogation dans un rapport déposé à la Chambre des communes le 31 mai 2016⁶. La Chambre a adopté le rapport le 15 juin 2016⁷. Le Sénat, par l'entremise d'une mesure parallèle, a adopté une motion similaire le 8 juin 2016⁸.

Au cours de l'automne 2016, TRAN a tenu cinq réunions et entendu 19 témoins en vue de formuler des recommandations au gouvernement du Canada relativement à l'avenir des modifications apportées à la LTC par la LTFEPG. Cet étude a permis au Comité de discuter avec les parties prenantes d'autres difficultés importantes qui nuisent à l'efficacité du réseau canadien de transport du grain, comme l'insuffisance des données sur le marché à la disposition des parties prenantes; les facteurs qui dissuadent les compagnies de chemin de fer d'investir dans les immobilisations et d'offrir de meilleurs services aux expéditeurs de grain; le mandat restreint de l'Office pour résoudre les problèmes du réseau; et les défis propres à l'industrie des chemins de fer d'intérêt local. Le présent rapport résume les témoignages que le Comité a entendus et présente des recommandations en vue d'améliorer le cadre fédéral régissant le réseau de transport du grain au bénéfice des producteurs, des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer.

LA LIMITE D'INTERCONNEXION DE 160 KM

Au Canada, l'interconnexion est une opération par laquelle une compagnie de chemin de fer transfère le trafic d'un expéditeur à une autre compagnie de chemin de fer qui s'occupe d'amener la cargaison à destination. Aux termes de la LTC, la compagnie de chemin de fer d'origine est tenue de transférer le trafic à l'autre compagnie de chemin de fer sur demande, à un prix fixé par l'Office. Par le passé, l'interconnexion était facilement accessible aux expéditeurs situés dans un rayon de 30 km d'un point de correspondance

5 *Décret établissant le texte de la résolution prévoyant la prorogation de l'entrée en vigueur des paragraphes 5.1(2), 6(2), 7(2), 8(2), 9(2), 10(2), 11(2) et 12(2) de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*, DORS/2016-77.

6 Chambre des communes, Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN), [Différentes mesures de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain](#), cinquième rapport, 1^{re} session, 42^e législature, 30 mai 2016.

7 Chambre des communes, [Débats](#), 1^{re} session, 42^e législature, 15 juin 2016, p. 4565 à 4573.

8 Sénat, [Débats](#), 1^{re} session, 42^e législature, 8 juin 2016, p. 923 et 924.

avec les installations d'une autre compagnie de chemin de fer et, pour des distances plus grandes, sur demande faite à l'Office.

Pour se conformer à la LTFEPG, l'Office a créé une nouvelle zone d'interconnexion de 160 km et un nouveau prix pour toutes les marchandises en provenance de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. Un certain nombre de témoins qui ont comparu devant le Comité ont déclaré que la nouvelle limite d'interconnexion de 160 km offre des solutions concurrentielles à plus d'expéditeurs de grain que l'ancienne limite de 30 km et à plus d'expéditeurs d'autres marchandises que jamais auparavant. Un représentant de l'Office a laissé entendre que « [d]ans la mesure où l'interconnexion offre plus d'une option à l'expéditeur, on a un argument solide pour dire qu'elle est bénéfique pour le marché dans son ensemble, pour l'économie et pour l'harmonie du réseau de transport⁹ ».

Le Comité a appris que le recours à la nouvelle zone d'interconnexion a été très limité (à savoir moins de 5 000 wagons par année); toutefois, la représentante des Producteurs de grains du Canada a suggéré que « la plus importante utilisation de l'interconnexion est en fait passive¹⁰ ». Des représentants de plusieurs groupes d'expéditeurs par rail ont fait observer que la possibilité de recourir à l'interconnexion leur donne un plus grand pouvoir de négociation avec les compagnies de chemin de fer qui les servent directement.

Le représentant d'un groupe d'expéditeurs de marchandises qui, dans l'ensemble, n'ont pas accès à l'interconnexion était d'avis que les activités d'interconnexion incitent les compagnies de chemin de fer à facturer des prix plus élevés aux expéditeurs de marchandises restants¹¹. Ces expéditeurs par rail croient que les prix qui leur sont proposés sont fixés de façon à compenser les revenus ferroviaires moindres et les coûts de fonctionnement plus élevés découlant des activités d'interconnexion.

Les représentants des compagnies de chemin de fer qui ont comparu devant le Comité ont fait valoir que les prix d'interconnexion réglementés ne sont pas suffisamment élevés pour justifier les investissements d'immobilisation nécessaires pour soutenir le service, et que les activités d'interconnexion nuisent à l'efficacité du réseau. Par ailleurs, ces témoins ont informé le Comité que la nouvelle zone d'interconnexion donne aux transporteurs ferroviaires des États-Unis un accès au trafic canadien sans que cet avantage soit réciproque – contrairement aux régimes en place pour d'autres modes de transport de compétence fédérale – et qu'elle améliore les conditions économiques du réseau ferroviaire américain aux dépens du réseau canadien.

Des témoins ont formulé au Comité un éventail de recommandations concernant la limite d'interconnexion de 160 km, allant de l'élimination de la nouvelle zone à sa mise en

9 TRAN, [Témoignages](#), 1^{re} session, 42^e législature, 20 septembre 2016, 0905 (Randall Meades, dirigeant principal, Stratégies, Office des transports du Canada). À moins d'avis contraire, tous les *Témoignages* cités ci-après proviennent de la 1^{re} session, 42^e législature.

10 *Ibid.*, 1005 (Fiona Cook, directrice exécutive, Producteurs de grains du Canada).

11 TRAN, [Témoignages](#), 29 septembre 2016, 0905 (Brendan Marshall, vice-président, Affaires économiques et du Nord, Association minière du Canada).

œuvre permanente, voire à l'agrandissement des limites. En se fondant sur les témoignages qu'il a entendus, le Comité est d'avis que la limite d'interconnexion de 160 km devrait être maintenue tant que Transports Canada n'aura pas établi une autre politique, reposant sur des données de marché qui ne sont pas disponibles à l'heure actuelle, qui aiderait à consolider la position de négociation des expéditeurs par rail là où la concurrence entre compagnies de chemin de fer est extrêmement restreinte. Par conséquent, comme l'ont proposé la grande majorité des expéditeurs par rail dont il a entendu le témoignage, le Comité recommande :

Que l'Office des transports du Canada conserve la liberté de fixer des distances d'interconnexion allant jusqu'à 160 km, comme le prévoit la *Loi sur les transports au Canada* par le truchement de la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*, afin de maintenir un contexte d'exploitation plus compétitif pour les expéditeurs par rail n'ayant directement accès qu'à une seule compagnie de chemin de fer.

Cela étant, le Comité est d'avis que les compagnies de chemin de fer ne devraient pas être pénalisées pour leur obligation de procéder à l'interconnexion du trafic. Le Comité partage l'avis des représentants du Comité d'examen de la LTC (Comité d'examen de la LTC) et recommande :

Que le ministre des Transports demande à l'Office des transports du Canada d'examiner les prix d'interconnexion du trafic ferroviaire qu'il prescrit afin de s'assurer qu'ils compensent adéquatement les compagnies de chemin de fer.

Par ailleurs, le Comité s'inquiète des répercussions sur l'efficacité du réseau ferroviaire du Canada découlant de la prise en charge du trafic ferroviaire canadien par les services ferroviaires américains. Tenant compte de l'évaluation du Comité d'examen de la LTC, selon lequel la nouvelle limite d'interconnexion place les compagnies de chemin de fer du Canada dans une position où elles risquent de subir une concurrence déloyale de la part des transporteurs ferroviaires des États-Unis, le Comité recommande :

Que le gouvernement du Canada négocie avec le gouvernement des États-Unis d'Amérique un accord qui donne aux compagnies de chemin de fer canadiennes un accès au trafic ferroviaire américain réciproque à l'accès que procurent aux compagnies de chemin de fer des États-Unis les dispositions canadiennes en matière d'interconnexion prévues dans la *Loi sur les transports au Canada*.

L'OBLIGATION DE TRANSPORTER LE GRAIN

Par suite de l'adoption de la LTFEPG, le CN et le CP ont été chacun tenus de transporter un minimum de 500 000 tonnes de grain par semaine entre avril et août 2014 afin d'écouler les stocks de grain accumulés dans les Prairies et de les acheminer à un point d'exportation. L'obligation de transporter une quantité minimum de grain a été

prolongée jusqu'au 28 mars 2015 au moyen de l'adoption de deux décrets¹², prévoyant des quantités minimums variées. Aucune nouvelle obligation concernant le transport d'une quantité minimum de grain n'a été imposée au CN et au CP depuis.

Un certain nombre d'expéditeurs par rail ont dit au Comité que la nouvelle obligation imposée au CN et au CP par la LTFEPG concernant le transport d'une quantité minimum de grain par semaine a eu des conséquences inattendues sur certains expéditeurs par rail. Selon eux, les exigences relatives à la quantité minimum ont incité les compagnies de chemin de fer à accorder la priorité aux grands expéditeurs de grain qui étaient capables de remplir un train et ceux qui étaient situés le plus près du port¹³. Le représentant de l'Association minière du Canada s'est inquiété de l'incidence de l'obligation de transporter un certain volume de grain sur les litiges qui opposent les compagnies de chemin de fer et leurs clients, car le décret donne aux compagnies de chemin de fer un argument de défense basé sur la diligence raisonnable¹⁴. Le représentant du CN a pour sa part déclaré que les quotas de grain envoient un mauvais message aux expéditeurs d'autres marchandises qui font également du commerce sur les marchés mondiaux et nuisent à l'efficacité d'ensemble du réseau.

Le Comité croit qu'il est dans l'intérêt national de favoriser le dynamisme de l'industrie agricole et de renforcer la réputation du Canada à titre de fournisseur fiable. Par conséquent, le Comité recommande :

Que soit maintenu le pouvoir discrétionnaire du gouverneur en conseil prévu par l'article 116.2 de la *Loi sur les transports au Canada* de contraindre les compagnies de chemin de fer du Canadien Pacifique et du Canadien National à transporter une quantité minimum de grain.

En revanche, le Comité partage l'avis de la Fédération canadienne de l'agriculture, de Pulse Canada et de la Saskatchewan Shortline Railway Association : il y aurait lieu de concevoir avec plus de soin les obligations concernant le transport d'une quantité minimum de grain de façon à ce qu'elles ne nuisent pas à certains expéditeurs par rail. Le Comité recommande :

Que l'Office des transports du Canada élabore une méthode de calcul de la quantité minimum de grain à transporter aux termes de l'article 116.2 de la *Loi sur les transports au Canada* de façon à ce que la politique ne désavantage indûment aucun expéditeur de grain.

LES OBLIGATIONS RELATIVES AU NIVEAU DE SERVICE

Au Canada, tous les expéditeurs de marchandises ont un droit d'accès de longue date au service ferroviaire. Ils peuvent adresser une plainte à l'Office s'ils estiment qu'une

12 Voir [DORS/2014-189](#) et [DORS/2014-276](#) pour obtenir de plus amples renseignements.

13 TRAN, [Témoignages](#), 29 septembre 2016, 0935 (Greg Northey, directeur, Relations avec l'industrie, Pulse Canada).

14 TRAN, [Témoignages](#), 29 septembre 2016, 0900 (Marshall).

compagnie de chemin de fer n'a pas respecté les dispositions relatives au niveau de service énoncées dans la LTC, appelées parfois « obligations de transporteur public ». Ces dispositions obligent une compagnie de chemin de fer à fournir des « installations convenables » pour toutes les marchandises à transporter, notamment, et l'Office doit évaluer le caractère convenable des services ferroviaires offerts lorsqu'il tranche un litige. Depuis 2013, les expéditeurs par rail ont aussi le droit de conclure sur demande des ENS avec les compagnies de chemin de fer¹⁵.

Certaines dispositions de la LTFEPG visaient à renforcer les dispositions de la LTC concernant le niveau de service. La LTFEPG habilitait l'Office à ordonner à une compagnie de chemin de fer d'indemniser toute personne pour des dépenses engagées en raison du défaut de la compagnie de respecter ses obligations en matière de niveau de service. En outre, la LTFEPG autorise l'Office à définir et à préciser les conditions d'exploitation qui pourraient faire l'objet d'un arbitrage lors de la négociation d'une ENS entre un expéditeur et une compagnie de chemin de fer. Le Comité recommande :

Que les modifications temporaires apportées à la *Loi sur les transports au Canada* par la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* concernant les indemnisations liées au niveau de service ferroviaire et la définition des conditions d'exploitation qui pourraient faire l'objet d'un arbitrage soient adoptées de façon permanente.

Certains représentants des expéditeurs par rail qui ont comparu devant le Comité (p. ex. Cereals Canada et la Canadian Canola Growers Association) ont recommandé au Comité que la notion d'« installations convenables » soit définie dans la loi. Ces expéditeurs par rail ont suggéré que la définition devrait enjoindre l'Office à accorder la priorité aux besoins de l'expéditeur concerné lorsqu'il évalue une plainte concernant le niveau de service. À l'inverse, les représentants du Comité d'examen de la LTC ont suggéré que le terme soit précisé de manière à aider l'Office à évaluer les services ferroviaires offerts à un expéditeur en fonction des besoins des expéditeurs dans l'ensemble du réseau.

Tous les représentants des expéditeurs par rail se sont dits insatisfaits et mécontents du manque de responsabilité commerciale des compagnies de chemin de fer en vertu des ENS. Ils ont dit au Comité que beaucoup d'expéditeurs par rail sont incapables de négocier des pénalités financières à l'endroit d'une compagnie de chemin de fer pour défaut de conformité; ils ont fait valoir que tous les expéditeurs devraient pouvoir imposer des pénalités contractuelles aux compagnies ferroviaires n'assurant pas le service attendu. Les représentants de Cereals Canada ont par ailleurs recommandé au Comité que les ENS demeurent en vigueur plus de un an, compte tenu des efforts requis pour les négocier. Le représentant de Pulse Canada a demandé que l'on rende permanentes les conditions d'exploitation définies par l'Office en vertu du paragraphe 169.31(1.1) de la LTC, comme le *Règlement sur les conditions d'exploitation visées par*

15 *Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises*, L.C. 2013, ch. 31.

*l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services*¹⁶, et dont l'abrogation est prévue en vertu de la LTFEPG.

Pour leur part, les représentants du CN et du CP ont tous deux affirmé que près des trois quarts de leur trafic de grain sont transportés en vertu des ENS qui prévoient des pénalités réciproques¹⁷.

Étant donné la confusion exprimée par les parties prenantes quant à la définition de la notion d'« installations convenables », le Comité recommande :

Que la notion d'« installations convenables » soit précisée dans la *Loi sur les transports au Canada* de manière à établir un équilibre entre les besoins des expéditeurs concernant la prestation en temps utile du service et l'efficacité du réseau ferroviaire.

Que la *Loi sur les transports au Canada* soit modifiée de façon à offrir aux expéditeurs par rail un recours approprié à un processus de règlement des différends efficace et économique durant la négociation des ententes de niveau de service avec les compagnies de chemin de fer.

Que Transports Canada confère une véritable responsabilité commerciale aux compagnies de chemin de fer en les exposant à des pénalités financières en cas de non-respect des modalités des ententes de niveau de service qu'elles concluent avec leurs clients.

LE BESOIN DE DONNÉES SUR LE MARCHÉ

Les représentants de certains expéditeurs par rail et d'autres acteurs de l'industrie, dont l'organisme de réglementation des chemins de fer (l'Office) et le Comité d'examen de la LTC, ont indiqué au Comité qu'il n'y a pas suffisamment de données publiques sur le marché des services des compagnies de chemin de fer, et plus particulièrement sur la capacité ferroviaire et la disponibilité des wagons.

Le représentant du Conseil de l'orge Canada a fait observer que certains expéditeurs de grain ne reçoivent parfois que 75 % des wagons qu'ils ont commandés¹⁸; l'Association minière du Canada, pour sa part, a indiqué que certains de ses membres reçoivent de 50 à 80 % des wagons qu'ils ont demandés¹⁹. Les représentants de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie ont précisé au Comité que le manque

16 *Règlement sur les conditions d'exploitation visées par l'arbitrage ferroviaire portant sur le niveau de services*, DORS/2014-192

17 TRAN, [Témoignages](#), 27 septembre 2016, 0930 (Janet Drysdale, vice-présidente, Développement de l'entreprise, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada), 1005 (James Clements, vice-président, Planification stratégique et services de transport, Chemin de fer Canadien Pacifique).

18 TRAN, [Témoignages](#), 29 septembre 2016, 0850 (Philip de Kemp, directeur exécutif, Conseil de l'orge du Canada).

19 *Ibid.*, 0900 (Marshall).

de données sur la capacité et le rendement ferroviaires nuit aux décisions d'investissement dans l'industrie chimique canadienne²⁰. En outre, des témoins ont souligné que les données font partie intégrante de tout processus de règlement des différends et que rien ne changera s'il est impossible de prouver que le service n'a pas été fourni selon l'entente établie.

Lors de leur comparution devant le Comité, les représentants du Comité d'examen de la LTC ont fait remarquer que les expéditeurs par rail, les compagnies de chemin de fer et l'organisme de réglementation n'ont accès à aucune source exhaustive de données et de renseignements sur le marché. Ils ont insisté sur le fait que les parties prenantes ont besoin d'avoir accès à plus de données publiques pour pouvoir assurer le suivi des priorités et prévoir des problèmes éventuels dans le réseau ferroviaire, tels que le retard dans les expéditions de grain survenu en 2014.

Les représentants du Comité d'examen de la LTC ont recommandé la création d'une base de données exhaustive et intégrée, administrée par l'Office, qui donnerait accès à des renseignements d'ordre public, à de l'information propre à l'industrie ainsi qu'à certaines données sur une base confidentielle, concernant la demande dont fait l'objet le réseau ferroviaire, sa capacité et son rendement. Pour sa part, l'Association canadienne de l'industrie de la chimie a recommandé que les données sur le marché soient transmises aux parties prenantes par l'entremise d'un portail indépendant à accès restreint. L'Association minière du Canada, quant à elle, a proposé que de nouvelles obligations en matière de reddition de comptes soient imposées aux compagnies de chemin de fer et a suggéré que l'Office utilise les données et l'information sur le rendement et la capacité qui seront colligées pour surveiller le réseau de transport ferroviaire et orienter toute mesure législative future visant à remédier aux problèmes de service.

Le Comité est d'avis qu'il est dans l'intérêt national, d'une part, que la chaîne d'approvisionnement du grain, depuis les producteurs jusqu'aux fournisseurs de services de transport, fonctionne dans un environnement aussi concurrentiel que possible et, d'autre part, que des balises raisonnables soient en place pour soutenir la viabilité économique de chacune des parties prenantes du processus. Le Comité est convaincu que l'accès accru à des données de qualité – y compris des données commerciales et exclusives confidentielles – permettrait à l'Office, d'abord, de cerner les problèmes dans le réseau ferroviaire et de faire enquête à cet égard plus efficacement et, ensuite, d'exercer son pouvoir d'ordonnance auprès des compagnies de chemin de fer. De telles données permettraient également à l'Office de mesurer ou d'évaluer les conséquences de la mise en œuvre des recommandations du présent rapport.

Le Comité croit qu'en disposant de plus de données, l'Office pourrait accomplir plus efficacement ces fonctions et les autres fonctions qui lui reviennent; par conséquent, il recommande :

20 TRAN, [Témoignages](#), 29 septembre 2016, 0940 (David Podruzny, vice-président, Affaires économiques et commerciales, Association canadienne de l'industrie de la chimie).

Que l'Office des transports du Canada ait accès aux données nécessaires concernant la logistique du transport de la totalité des parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement du grain, depuis les producteurs jusqu'aux fournisseurs de services de transport, y compris le transport maritime.

Que l'Office des transports du Canada et le ministre des Transports surveillent le mouvement des marchandises et prennent les mesures nécessaires pour remédier aux problèmes de rendement du réseau.

LE REVENU ADMISSIBLE MAXIMAL POUR LE MOUVEMENT DU GRAIN

Le revenu admissible maximal pour le mouvement du grain a remplacé les taux maximums prévus par la loi (le « plafond du taux ») pour le mouvement du grain de l'Ouest²¹. Essentiellement, le revenu admissible maximal impose un maximum sur le revenu que les compagnies de chemin de fer peuvent tirer du transport réglementé des grains de l'Ouest vers les ports d'exportation au cours d'une campagne agricole²². La formule du revenu admissible maximal est énoncée dans la LTC, et la valeur repère a été calculée en 2000 pour deux compagnies de chemin de fer de marchandises de classe 1 (le CN et le CP). L'Office recalcule le revenu admissible maximal chaque année afin de tenir compte des changements dans les frais des compagnies de chemin de fer et d'autres facteurs.

Selon certains témoignages, la formule utilisée pour établir le revenu admissible maximal pose des problèmes qui nuisent au service ferroviaire de l'industrie du grain. En effet, le Comité a appris que la formule prévue dans la loi dissuade les compagnies de chemin de fer d'investir dans les immobilisations du système de transport du grain. La formule du revenu admissible maximal actuelle engendre en fait un problème du « bénéficiaire sans contrepartie » pour le CN et le CP, parce qu'elle ne fait pas la distinction entre les deux compagnies de chemin de fer et leur accorde un crédit égal pour toutes les dépenses en immobilisations que l'une ou l'autre peut faire²³. De plus, le calcul du revenu admissible maximal tient compte du revenu tiré de l'interconnexion, mais pas de la distance parcourue durant le mouvement, tandis que les coûts accrus associés au mouvement du grain par conteneur ne sont pas comptabilisés comme il se doit. Un représentant du Comité d'examen de la LTC a laissé entendre que le revenu admissible maximal exerce un effet dissuasif en ce qui concerne le mouvement du grain par conteneur, qui freine l'accroissement de la capacité du secteur ferroviaire pour prendre en charge la croissance anticipée de la production de ce type de marchandises. On a fait observer que les conteneurs vides sont une occasion d'accroître rapidement la capacité du transport du grain sur le réseau ferroviaire et pourraient atténuer les effets du retrait

21 Le grain de l'Ouest comprend 58 marchandises. Voir « Tome 1 – Parcours : Brancher le système de transport du Canada au reste du monde », *Examen de la Loi sur les transports au Canada*, Ottawa, 2015, p. 150.

22 *Ibid.*, p. 159-161.

23 TRAN, [Témoignages](#), 27 septembre 2016, 0955 (Drysdale).

imminent de la flotte de wagons-trémies du fédéral²⁴. Enfin, le revenu admissible maximal n'incite en rien les compagnies de chemin de fer à transporter un volume plus élevé de grain ou à offrir des services de classe supérieure en période de pointe, même si les expéditeurs peuvent obtenir un prix élevé pour leur grain.

Certains témoins ont demandé au Comité de conserver le revenu admissible maximal ou de le passer en revue, tandis que d'autres ont demandé à ce qu'il soit modifié ou supprimé. De l'avis du Comité, il n'y a pas suffisamment de données sur le marché pour permettre à Transports Canada ou à l'Office de décider de façon éclairée de supprimer le revenu admissible maximal et de tarifer l'expédition du grain en fonction du marché. Le Comité partage l'avis des producteurs et des expéditeurs par rail qui ont recommandé le maintien du revenu admissible maximal, du moins jusqu'à ce qu'on dispose de suffisamment de données sur le marché pour prendre une décision éclairée quant à un passage à une tarification selon les taux de marché. Par conséquent, comme l'ont proposé les Producteurs de grains du Canada et la Canadian Canola Growers Association, le Comité recommande :

Que le régime de revenu admissible maximal pour le transport du grain prévu dans la *Loi sur les transports au Canada* soit maintenu jusqu'à ce que les décideurs fédéraux disposent de suffisamment de données sur le marché pour déterminer si la chaîne d'approvisionnement du grain peut fonctionner efficacement sur la base de services ferroviaires tarifés en fonction du marché.

Dans l'intervalle, le Comité préconise la modification de certains aspects de la formule du revenu admissible maximal. De l'avis du Comité d'examen de la LTC, ces modifications amélioreraient l'efficacité du réseau de transport ferroviaire, pour le grain en particulier²⁵. Le Comité recommande :

Que la formule de calcul du revenu admissible maximal pour le transport du grain énoncée dans la *Loi sur les transports au Canada* soit rajustée de manière à tenir compte des investissements de chacune des compagnies de chemin de fer de façon indépendante et à exclure les revenus tirés des activités d'interconnexion et des mouvements du grain conteneurisé.

L'OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

L'Office est l'organisme de réglementation économique indépendant du réseau de transport fédéral au Canada. Il s'agit d'un tribunal quasi judiciaire autorisé à recevoir – et à rendre des décisions exécutoires à leur sujet – un éventail de plaintes émanant d'acteurs du milieu ferroviaire au sujet, entre autres, des frais de transport, des frais d'administration, des prix d'interconnexion et des ententes de niveau de service.

24 TRAN, [Témoignages](#), 22 septembre 2016, 0925 (Murad Al-Katib, ancien conseiller, Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, à titre personnel).

25 *Ibid.*, p. 159 et 160.

Toutefois, la LTC n'autorise l'Office à faire enquête sur les questions liées au niveau de service et aux tarifs ferroviaires que si une plainte a été déposée. De plus, les décisions de l'Office ne concernent que les parties en cause.

Les représentants des expéditeurs par rail et du Comité d'examen de la LTC ont recommandé au Comité que l'Office ait le pouvoir de mener des enquêtes de sa propre initiative²⁶. De nombreux expéditeurs ont fait observer que, dans bien des cas, il était impossible ou extrêmement difficile de porter une affaire devant l'Office en raison des coûts et du temps nécessaires pour le faire, compte tenu en particulier des renseignements et des ressources limitées à la disposition des expéditeurs²⁷. Ces témoins ont précisé qu'il serait utile pour l'Office de pouvoir rendre des ordonnances touchant l'ensemble du réseau afin de régler des problèmes généralisés.

D'un autre côté, l'Association minière du Canada et la Saskatchewan Shortline Railway Association ont fait valoir que ces pouvoirs supplémentaires pourraient aussi être conférés à un organe distinct. La Saskatchewan Shortline Railway Association a proposé la création d'un poste d'ombudsman du transport ferroviaire, qui serait habilité à régler rapidement les questions dans ce domaine. Les deux témoins se sont montrés favorables à un mécanisme substitutif de résolution des différends plus efficace qui permettrait de régler rapidement, et à moindre coût, les différends qui opposent les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs.

Selon les représentants des compagnies de chemin de fer, les outils prévus dans la LTC suffisent amplement pour que l'Office puisse s'acquitter de son mandat actuel²⁸. Le représentant de l'Office a indiqué, pour sa part, que l'indemnisation, l'arbitrage sur les niveaux de service et l'arbitrage sur l'offre finale sont autant de mesures qui offrent aux compagnies de chemin de fer et aux expéditeurs un mécanisme concurrentiel pour résoudre les litiges qui les opposent²⁹.

Étant donné que le gouvernement du Canada est d'une certaine façon responsable du rendement du réseau ferroviaire de compétence fédérale, le Comité recommande également :

Que l'Office des transports du Canada reçoive le mandat de mener de sa propre initiative des enquêtes sur le rendement du réseau de transport ferroviaire, et qu'il soit habilité à rendre des ordonnances provisoires en réponse à des questions relatives à l'ensemble du service ferroviaire.

26 TRAN, [Témoignages](#), 20 septembre 2016, 1000 (Jean-Marc Ruest, vice-président du conseil d'administration, Cereals Canada), 1040 (Cook); TRAN, [Témoignages](#), 22 septembre 2016, 0915 Al-Katib); TRAN, [Témoignages](#), 27 septembre 2016, 0855 (Perry Pellerin, président, Saskatchewan Shortline Railway Association); TRAN, [Témoignages](#), 29 septembre 2016, 0910 (Northey), 1005 (Podruzny).

27 TRAN, [Témoignages](#), 29 septembre 2016, 0925 (Podruzny, van den Berg et Marshall).

28 *Ibid.*, 0910 (Michael Bourque, président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada).

29 TRAN, [Témoignages](#), 20 septembre 2016, 0850 (Fred Gaspar, dirigeant principal, Conformité, Office des transports du Canada).

L'accès de l'Office à l'ensemble des données sur le marché de la chaîne d'approvisionnement en grain, qui est une autre des recommandations du Comité formulées dans le présent rapport, permettrait à l'Office de s'acquitter de son mandat élargi.

LA CAPACITÉ DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Comme le soulignait le Comité d'examen de la LTC dans son rapport définitif, les wagons de producteurs (c.-à-d. les wagons chargés et expédiés par les producteurs) sont un élément important du système canadien de manutention du grain et peuvent être la seule option permettant à certains producteurs d'acheminer leurs marchandises au marché³⁰. Par ailleurs, le Comité d'examen de la LTC a constaté qu'il est de plus en plus fréquent que des groupes de producteurs achètent des lignes de chemin de fer qu'ils exploitent comme des compagnies de chemin de fer d'intérêt local. Étant donné que même des mesures graduelles pourraient avoir une incidence importante sur la capacité et la fiabilité du réseau de transport ferroviaire de marchandises du Canada, le Comité recommande :

Que Transports Canada déclare un moratoire sur la cessation d'exploitation des voies d'évitement ou leur abandon pour appuyer l'expansion des expéditions par wagon de producteurs.

Que la définition du terme « expéditeur » dans la *Loi sur les transports au Canada* soit élargie de façon à inclure les wagons de producteurs pour le mode de transport ferroviaire.

Que le gouvernement du Canada étudie les avenues possibles pour mieux aider les compagnies de chemin de fer d'intérêt local à entretenir leurs biens existants et à investir dans de nouvelles infrastructures et du matériel roulant.

30 « Tome 1 – Parcours : Brancher le système de transport du Canada au reste du monde », *Examen de la Loi sur les transports au Canada*, Ottawa, 2015, p. 155 et 162.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION 1

Que l'Office des transports du Canada conserve la liberté de fixer des distances d'interconnexion allant jusqu'à 160 km, comme le prévoit la *Loi sur les transports au Canada* par le truchement de la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*, afin de maintenir un contexte d'exploitation plus compétitif pour les expéditeurs par rail n'ayant directement accès qu'à une seule compagnie de chemin de fer. 4

RECOMMANDATION 2

Que le ministre des Transports demande à l'Office des transports du Canada d'examiner les prix d'interconnexion du trafic ferroviaire qu'il prescrit afin de s'assurer qu'ils compensent adéquatement les compagnies de chemin de fer. 4

RECOMMANDATION 3

Que le gouvernement du Canada négocie avec le gouvernement des États-Unis d'Amérique un accord qui donne aux compagnies de chemin de fer canadiennes un accès au trafic ferroviaire américain réciproque à l'accès que procurent aux compagnies de chemin de fer des États-Unis les dispositions canadiennes en matière d'interconnexion prévues dans la *Loi sur les transports au Canada*. 4

RECOMMANDATION 4

Que soit maintenu le pouvoir discrétionnaire du gouverneur en conseil prévu par l'article 116.2 de la *Loi sur les transports au Canada* de contraindre les compagnies de chemin de fer du Canadien Pacifique et du Canadien National à transporter une quantité minimum de grain. 5

RECOMMANDATION 5

Que l'Office des transports du Canada élabore une méthode de calcul de la quantité minimum de grain à transporter aux termes de l'article 116.2 de la *Loi sur les transports au Canada* de façon à ce que la politique ne désavantage indûment aucun expéditeur de grain. 5

RECOMMANDATION 6

Que les modifications temporaires apportées à la *Loi sur les transports au Canada* par la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* concernant les indemnisations liées au niveau de service ferroviaire et la définition des conditions d'exploitation qui pourraient faire l'objet d'un arbitrage soient adoptées de façon permanente..... 6

RECOMMANDATION 7

Que la notion d'« installations convenables » soit précisée dans la *Loi sur les transports au Canada* de manière à établir un équilibre entre les besoins des expéditeurs concernant la prestation en temps utile du service et l'efficacité du réseau ferroviaire. 7

RECOMMANDATION 8

Que la *Loi sur les transports au Canada* soit modifiée de façon à offrir aux expéditeurs par rail un recours approprié à un processus de règlement des différends efficace et économique durant la négociation des ententes de niveau de service avec les compagnies de chemin de fer..... 7

RECOMMANDATION 9

Que Transports Canada confère une véritable responsabilité commerciale aux compagnies de chemin de fer en les exposant à des pénalités financières en cas de non-respect des modalités des ententes de niveau de service qu'elles concluent avec leurs clients..... 7

RECOMMANDATION 10

Que l'Office des transports du Canada ait accès aux données nécessaires concernant la logistique du transport de la totalité des parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement du grain, depuis les producteurs jusqu'aux fournisseurs de services de transport, y compris le transport maritime..... 9

RECOMMANDATION 11

Que l'Office des transports du Canada et le ministre des Transports surveillent le mouvement des marchandises et prennent les mesures nécessaires pour remédier aux problèmes de rendement du réseau. 9

RECOMMANDATION 12

Que le régime de revenu admissible maximal pour le transport du grain prévu dans la *Loi sur les transports au Canada* soit maintenu jusqu'à ce que les décideurs fédéraux disposent de suffisamment de données sur le marché pour déterminer si la chaîne d'approvisionnement du grain peut fonctionner efficacement sur la base de services ferroviaires tarifés en fonction du marché. 10

RECOMMANDATION 13

Que la formule de calcul du revenu admissible maximal pour le transport du grain énoncée dans la *Loi sur les transports au Canada* soit rajustée de manière à tenir compte des investissements de chacune des compagnies de chemin de fer de façon indépendante et à exclure les revenus tirés des activités d'interconnexion et des mouvements du grain conteneurisé. 10

RECOMMANDATION 14

Que l'Office des transports du Canada reçoive le mandat de mener de sa propre initiative des enquêtes sur le rendement du réseau de transport ferroviaire, et qu'il soit habilité à rendre des ordonnances provisoires en réponse à des questions relatives à l'ensemble du service ferroviaire. 11

RECOMMANDATION 15

Que Transports Canada déclare un moratoire sur la cessation d'exploitation des voies d'évitement ou leur abandon pour appuyer l'expansion des expéditions par wagon de producteurs. 12

RECOMMANDATION 16

Que la définition du terme « expéditeur » dans la *Loi sur les transports au Canada* soit élargie de façon à inclure les wagons de producteurs pour le mode de transport ferroviaire. 12

RECOMMANDATION 17

Que le gouvernement du Canada étudie les avenues possibles pour mieux aider les compagnies de chemin de fer d'intérêt local à entretenir leurs biens existants et à investir dans de nouvelles infrastructures et du matériel roulant. 12

ANNEXE A

LISTE DES TÉMOINS

Organismes et individus	Date	Réunion
<p>Céréales Canada Jean-Marc Ruest, vice-président du conseil d'administration</p>	2016/09/20	21
<p>Fédération canadienne de l'agriculture Humphrey Banack, vice-président</p>		
<p>Office des transports du Canada Fred Gaspar, dirigeant principal, conformité Randall Meades, dirigeant principal, stratégies</p>		
<p>Producteurs de grains du Canada Fiona Cook, directrice exécutive</p>		
<p>À titre personnel Murad Al-Katib, ancien conseiller, Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada David Emerson, ancien président, Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada</p>	2016/09/22	22
<p>Association des chemins de fer du Canada Michael Bourque, président-directeur général Gérald Gauthier, vice-président</p>	2016/09/27	23
<p>Chemin de fer Canadien Pacifique James Clements, vice-président, Planification stratégique et services de transport Robert Taylor, vice-président adjoint, Défense des intérêts nord-américains</p>		
<p>Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada Janet Drysdale, vice-présidente, Développement de l'entreprise Sean Finn, vice-président exécutif, Services corporatifs et chef de la direction des Affaires juridiques</p>		
<p>Saskatchewan Shortline Railway Association Perry Pellerin, président</p>		
<p>Association canadienne de l'industrie de la chimie David Podruzny, vice-président, Affaires économiques et commerciales Lauren van den Berg, gestionnaire, Affaires et engagement des parties intéressées</p>	2016/09/29	24

Organismes et individus	Date	Réunion
-------------------------	------	---------

Association minière du Canada

Brendan Marshall, vice-président,
Affaires économiques et du Nord

Barley Council of Canada

Philip de Kemp, directeur exécutif

Pulse Canada

Greg Northey, directeur,
Relations avec l'industrie

ANNEXE B LISTE DES MÉMOIRES

Organismes et individus

Barry Prentice

Association des produits forestiers du Canada

Canadian Canola Growers Association

Céréales Canada

Fertilisants Canada

Pulse Canada

Saskatchewan Shortline Railway Association

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux pertinents ([séances nos 15, 21, 22, 23, 24 34, 38 et 39.](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

La présidente,

L'hon. Judy A. Sgro

Opinion Complémentaire du Nouveau Parti Démocratique

Tout en appuyant le rapport majoritaire, nous souhaitons proposer une opinion complémentaire afin de mentionner les points soulevés par les producteurs de grains qui ne figurent pas clairement dans les recommandations.

Bien que la première recommandation du rapport souligne l'importance de la mesure d'interconnexion pour créer de la concurrence, celle-ci laisse la porte ouverte à une réduction de la distance permise. De plus, la mesure d'interconnexion de 160km prend fin le 1^{er} août 2017. C'est pourquoi les néo-démocrates recommandent au gouvernement de rendre permanente la mesure actuelle d'interconnexion de 160 KM. Les expéditeurs de grains ont besoin d'un environnement d'affaires plus concurrentiel afin d'être en mesure d'acheminer plus efficacement leurs produits vers les marchés extérieurs. Le NPD propose aussi d'explorer la possibilité d'élargir la mesure actuelle d'interconnexion à d'autres provinces et à d'autres secteurs économiques.

Un autre enjeu repose sur la capacité d'améliorer le rendement du système ferroviaire par la qualité des données que peut collecter l'Office des Transports du Canada. Or, le rapport majoritaire aurait pu indiquer au gouvernement que l'OTC est en mesure de récolter des données commerciales confidentielles sans nuire aux parties prenantes. L'analyse de ces données aurait permis de prévenir les obstacles au bon rendement du transport des grains et aurait bénéficié à l'intégralité de la chaîne d'approvisionnement.

Nous craignons aussi une potentielle ingérence du ministère des transports face à l'OTC dans le travail de surveillance du réseau ferroviaire. La politisation des fonctions accomplies par l'OTC ouvrirait la porte à des décisions arbitraires du ministre qui ne seraient pas nécessairement favorables aux expéditeurs de grains.

Quant à la proposition du Comité de clarifier la définition des « installations convenables », les néo-démocrates croient en effet que la définition actuelle est favorable au Canadian National et au Canadian Pacifique qui jouissent de leur position dominante dans le marché. Ainsi, la recommandation aurait pu prioriser la demande et non l'offre comme facteur devant orienter les services dans le marché du transport des grains.

1. Mesure d'interconnexion de 160KM

Recommandation 1 : le gouvernement fédéral devrait rendre permanente la mesure d'interconnexion de 160 km et explorer la possibilité de l'élargir aux autres provinces et aux autres secteurs économiques.

Actuellement, 50% des marchandises de grains sont destinés aux marchés internationaux. La vaste majorité de ces produits d'exportations est acheminée grâce aux services ferroviaires. Les performances économiques des Provinces de l'Ouest canadien reposent en grande partie sur la bonne santé de leur secteur agricole et d'un service ferroviaire de qualité. Or, la grande majorité des expéditeurs de grains sont captifs des services du même transporteur. Par conséquent, les expéditeurs de grains sont obligés de

payer des tarifs excessifs au CN ou au CP en raison de l'absence de concurrence. C'est pourquoi le gouvernement fédéral doit rassurer les expéditeurs de grain en établissant de façon permanente la mesure réglementaire d'interconnexion de 160 km. Les représentants de Pulse Canada indiquaient au Comité :

« Nos membres qui ont eu recours à cette disposition disent avoir économisé sur les tarifs marchandises entre 500 \$ et 1 500 \$ par wagon, ce qui représente une économie importante par rapport aux taux offerts actuellement, surtout pour les petits et moyens expéditeurs que nous représentons. »

2. La récolte de données fiables sur le réseau ferroviaire

Recommandation 2 : Que l'Office des Transports du Canada ait accès à toutes les données concernant la logistique du transport de la totalité des parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement du grain, depuis les producteurs jusqu'aux fournisseurs de services de transport, y compris à des données commerciales exclusives et confidentielles.

La récolte des données est essentielle à l'Office des Transports du Canada afin qu'il soit en mesure de prévoir les problèmes qui peuvent toucher le système ferroviaire. Hélas, la recommandation du rapport majoritaire a décidé de renoncer à donner le pouvoir à l'OTC d'exiger la récolte des données commerciales et confidentielles des compagnies ferroviaires.

Comme l'indiquait Pulse Canada :

« À titre d'organisme quasi judiciaire indépendant, l'Office est le mieux placé pour agir comme administrateur d'une base de données complète contenant des données financières et opérationnelles hautement confidentielles et commercialement sensibles ».

3. Indépendance de l'Office des Transports du Canada

Recommandation 3 : l'Office des Transports du Canada devrait surveiller de manière indépendante le mouvement des marchandises et prendre les mesures nécessaires pour remédier au problème de rendement du réseau.

En sa qualité de tribunal quasi judiciaire, l'indépendance de l'OTC doit être maintenue, notamment dans ses missions de surveillance du mouvement des marchandises et de règlement des problèmes du rendement du réseau. Cependant, la recommandation du rapport majoritaire indique que Transports Canada doit s'impliquer dans les missions de l'OTC. Cette proposition pourrait mettre à mal l'indépendance des missions de l'OTC et ouvre la porte à une potentielle ingérence politique dans le processus de surveillance du réseau ferroviaire.

L'autonomie de l'office est indispensable pour qu'il soit en mesure de déclencher des enquêtes proactives sur les problématiques du réseau ferroviaire. À ce titre, Céréales Canada indiquait :

« L'attribution de ce pouvoir ferait en sorte que les expéditeurs ne seraient plus les seuls à pouvoir remettre en question les actions des compagnies de chemin de fer dans les circonstances où le service est inadéquat, car l'Office serait habilité à enquêter sur les problèmes systémiques et à prendre les mesures qui s'imposent... »

4. La prestation du service ferroviaire repose sur la demande et non sur l'offre

Recommandation 4 : le gouvernement fédéral devrait inscrire dans la Loi sur les Transports du Canada que les services ferroviaires d'expédition des grains devraient reposer sur la demande et non sur l'offre.

En raison de la domination du CN et du CP sur le marché de transport des grains, les producteurs de grains détiennent un très faible pouvoir de négociation des contrats de service. La législation actuelle stipule que les compagnies ferroviaires sont tenues d'assurer « la fourniture d'installations convenables. » Plusieurs intervenants sont d'avis que cette définition manque de précision.

De plus, des témoins ont souligné que ce manque de précision conduit à des interprétations différentes de ce qui constitue une « installation convenable » selon qu'il s'agisse des compagnies de chemin de fer ou des expéditeurs de grains.

C'est pourquoi, nous sommes d'avis que le gouvernement fédéral devrait inscrire dans la Loi sur les Transports du Canada que la prestation de services ferroviaires doit répondre adéquatement à la capacité de production des producteurs de grains. À cet effet, le Vice-Président de Céréales Canada soulignait :

« On ne peut pas s'attendre à ce que l'économie d'un pays puisse tirer pleinement parti des possibilités commerciales internationales lorsque la capacité de fournir des marchandises aux clients internationaux est régie par le fournisseur de services ferroviaires du pays. »

