

Le présent rapport de recherche a été préparé à la demande du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*. Il renferme les constatations et les opinions du(des) auteur(s), mais ne reflète pas nécessairement les opinions du Comité d'examen ou de ses membres.

WESTAC

Pour comprendre l'accès concurrentiel dans le secteur ferroviaire et les profils de poste

Le 20 février 2001

Le besoin

La prospérité du Canada repose sur l'aptitude des expéditeurs canadiens à tirer leur épingle du jeu sur les marchés mondiaux, et sur le maintien d'un excellent réseau de transport à l'appui de leur rendement.

On s'entend généralement pour dire qu'un réseau de transport axé sur le marché obtient la préférence, et que le transport ferroviaire en est un volet crucial.

De l'avis d'à peu près tout le monde, au moins une certaine proportion du trafic marchandises, dont l'industrie du camionnage s'est emparée, devrait être acheminée de nouveau par chemin de fer.

« Ce serait un comportement contre-intuitif, étant donné nos récents accords internationaux sur les gaz à effet de serre, et les nouvelles normes nationales sur les particules, d'envisager tous changements autres que ceux qui encourageront le recours au transport ferroviaire plutôt que routier ».

Western Canadian Shippers Coalition (WCSC)

En outre, on s'entend de plus en plus pour déclarer que le traitement fiscal et le traitement réservé à l'infrastructure, dans le cas du transport ferroviaire, sont un peu différents de ce qu'ils sont dans celui du transport routier, et que cela risque d'être un peu injuste.

Les chemins de fer comprennent que pour remplir leur rôle en matière d'amélioration des perspectives économiques du Canada, ils doivent fournir des services de premier ordre à tous leurs clients.

« Les décideurs ont maintenant l'occasion de reconnaître qu'il est impératif d'avoir un réseau de transport intégré et de calibre international, où chaque mode de transport contribue le plus possible à assurer aux fabricants et aux producteurs canadiens des services flexibles, innovateurs, fiables et aptes à soutenir la concurrence mondiale, et ce, à un coût global moindre ».

Chemin de fer Canadien Pacifique

Les expéditeurs veulent avoir le choix en matière de transport ferroviaire concurrentiel. La question consiste à savoir s'ils ont ce choix et, le cas échéant, quelles sont les modifications à apporter à la *Loi sur les transports au Canada* (LTC) pour faire en sorte qu'elle accroisse la concurrence.

Même si nous nous entendons généralement pour dire que nous avons un excellent réseau de transport, et qu'il faut l'améliorer constamment pour qu'il ne soit pas supplanté par ceux d'autres pays, nous sommes en désaccord sur les mesures à prendre. Nous devons résoudre ces différends et aller de l'avant.

Le débat

Le Canadian Shipper's Summit, qui représente « plus des trois quarts des recettes ferroviaires marchandises du CN et du CFCP », regroupe des gens qui disent que les dispositions actuelles de la LTC sont inefficaces. Il importe par

conséquent de déterminer comment accroître la concurrence pour atténuer ou éliminer le comportement monopolistique (WCSC).

Dans le monde des expéditeurs, les céréaliculteurs des Prairies ne se préoccupent pas seulement du déséquilibre des forces entre les expéditeurs et les chemins de fer, mais aussi de la question de savoir si les avantages d'une concurrence accrue sont transmis aux producteurs.

Les chemins de fer nationaux ont une position polaire opposée à l'égard des correctifs proposés par les expéditeurs. Ils disent qu'il y a d'ores et déjà une saine concurrence. De plus, ils sont d'avis que les propositions des expéditeurs, si elles étaient mises en oeuvre, n'amélioreraient pas le réseau de transport ferroviaire et compromettraient l'avenir de l'industrie canadienne du transport par chemin de fer.

D'autres parties, comme les Provinces de l'Ouest, où sont établis bon nombre d'expéditeurs tributaires des services ferroviaires dans le secteur des ressources, se sont immiscées dans le débat grâce à leurs propres appels au changement. Les administrations provinciales et municipales craignent d'être privées de services ferroviaires et de devoir faire face aux coûts qui seraient alors occasionnés par un réseau routier déjà surchargé. Elles veulent par-dessus tout que les exportations canadiennes restent concurrentielles.

Contexte . . .

Un examen global de la législation canadienne régissant les transports a débuté au milieu de l'an 2000. Exécuté en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC) de 1996, cet examen visait la LTC et toute autre loi de la compétence du ministre des Transports. Le comité d'examen, composé de cinq membres, devait présenter son rapport final avant juillet 2001.

Son mandat exigeait l'examen des questions méritant une attention spéciale, notamment les possibilités d'augmenter la concurrence dans l'industrie du transport ferroviaire. Un rapport provisoire a été rédigé sur le sujet, et rendu public par le Ministre le 10 janvier.

Le présent document . . .

Le présent document a été rédigé pour le compte du comité d'examen, et il résume les enjeux et les possibilités de changement dans le secteur canadien du transport ferroviaire. L'accès concurrentiel à ce transport, et les sujets connexes des nouvelles structures de marché et du réinvestissement de maintien, y sont pris en considération.

L'analyse de 150 exposés affichés sur le site Web du comité d'examen, à compter du 15 février, a été effectuée. Le rapport provisoire de ce dernier et le document sur les questions à l'étude (rendu public le 19 janvier) ont également été examinés.

Le document contient :

- une description des **possibilités** d'accroître la concurrence dans le domaine du transport ferroviaire, comparativement aux actuelles dispositions de la LTC (*pages 6 -9*);
 - des **questions primordiales** au sujet des **règles d'accès** (*pages 10-11*) et les **prix** (*pages 12-13*);
 - les profils en matière de **réinvestissement de maintien** et de **nouvelles structures de marché** (*pages 23 à 30*);
 - les **profils des intervenants**, c.-à-d. des expéditeurs, des chemins de fer, des gouvernements, des syndicats et autres (*pages 31 et suivantes*).
-

La vision

La politique des transports du Canada a pour but de maintenir un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, dans toute la mesure du possible, grâce à la concurrence et aux forces du marché (*article 5, LTC*).

Bien que cette déclaration soit réitérée dans les exposés faits à tout l'éventail des intervenants, bon nombre de ces derniers ont pour position qu'il faut faire davantage. Plusieurs mentionnent la nécessité d'établir un lien explicite entre les transports et la compétitivité et la croissance économique.

« Il y va ici de la compétitivité future du Canada, à la lumière de ce que font d'autres nations commerçantes pour améliorer leurs transports ainsi que la logistique et les infrastructures afférentes ».

Gouvernement de l'Alberta

Une foule d'exposés qui ont été présentés font état du besoin d'avoir une *vision* globale pour établir une politique et des principes nationaux en matière de transports, qui aideront à la concrétiser. Tous les intéressés estiment qu'une série de principes directeurs clarifieraient ce que la politique gouvernementale peut et ne peut pas réussir, et serviraient de fondement pour la mise à l'essai d'options stratégiques.

Nous estimons que l'élaboration de cette vision est primordiale pour en arriver à l'excellence sous tous les aspects des transports au Canada.

Le défi

Il existe un besoin impérieux de déterminer les principes sur lesquels tout changement sera fondé. L'efficacité, la compétitivité, l'impartialité, le rôle du gouvernement, le développement régional, l'équité modale et la durabilité doivent être reconnus et pris en compte. Ces principes aideront à établir un cadre d'évaluation des incidences de choix divers, et des compromis qui vont de pair avec ceux-ci.

Cela ne sera pas facile : un large appui apparent accordé à diverses solutions peut se fractionner rapidement au fur et à mesure de l'évolution de certaines variantes des changements proposés.

Le défi à relever consiste à passer des positions bien ancrées qui ne font pas de place au progrès à un dialogue constructif qui englobera une bonne compréhension de la situation, un compromis s'il y a lieu, et le désir d'apporter des changements qui déboucheront sur un réseau de transport tout à fait en mesure de répondre aux besoins du Canada dans un avenir prévisible.

« Le défi que doivent relever les membres du comité d'examen consistent à équilibrer les préoccupations légitimes des expéditeurs et l'exigence fondamentale d'assurer un réseau ferroviaire concurrentiel sur le plan international. »

Canadien National

Nota . . .

Nous n'avons ménagé aucun effort pour faire état des questions primordiales d'une façon impartiale et équilibrée, dans le dessein de concentrer l'attention de tous les intéressés sur la détermination de solutions réalisables.

Terminologie utilisée dans le présent document . . .

Office – L'Office des transports du Canada.

PAC – Prix d'accès concurrentiels.

PLC – Prix de ligne concurrentiels.

transporteur de liaison – Transporteur au service d'expéditeurs établis près des lignes d'un transporteur local, grâce à l'échange de trafic.

LTC – *Loi sur les transports au Canada*, 1996.

CCB – Commission canadienne du blé.

chemin de fer fédéral – Chemin de fer sous réglementation fédérale, appelé également chemin de fer national, c.-à-d. soit le CN, soit le CFPCP.

arbitrage – Processus menant à une décision de l'arbitre.

transporteur local – Transporteur au service d'expéditeurs établis exclusivement le long de ses lignes.

chemin de fer provincial – Tout chemin de fer sous réglementation provinciale.

Au sujet de WESTAC . . .

- WESTAC est une association sans but lucratif qui se consacre à la promotion de l'économie de l'Ouest canadien grâce à l'amélioration continue du réseau de transport de cette vaste région. Créée en 1973, elle comprend des dirigeants des milieux des affaires, syndicaux et gouvernementaux qui se préoccupent de tous les aspects des transports. Guidée par les principes d'intégrité, d'exactitude, de pertinence, de réceptibilité et d'objectivité, elle est fondée sur l'opinion selon laquelle la meilleure façon de résoudre les questions litigieuses est d'éviter la confrontation ou les accusations.

Options pour accroître la concurrence ferroviaire

Points à examiner

Les expéditeurs soulignent qu'à l'exception de l'interconnexion et de l'arbitrage, les dispositions de la LTC sur l'accès concurrentiel ne sont pas utilisées. Certains d'entre eux, comme l'Institut canadien des engrais, estiment que l'arbitrage est la disposition la plus importante de la LTC puisqu'il s'agit d'une mesure de protection qui aide les expéditeurs à obtenir des taux et des services concurrentiels sans intervention réglementaire.

Selon le Shipper's Summit, il existe deux principes fondamentaux :

- les dispositions sur l'accès concurrentiel forment un **ensemble intégré** qui assure à chaque expéditeur la souplesse nécessaire pour se prévaloir du recours qui convient le mieux à sa situation;
- **les obligations des transporteurs publics** (*articles 113 à 116*) sont essentielles pour assurer de façon raisonnable des niveaux de services ferroviaires et de prix satisfaisants.

Le présent document porte sur les options pour accroître la concurrence ferroviaire et met par conséquent l'accent sur celles qui sont proposées par les expéditeurs. Le CN et le CFCP déclarent qu'il existe actuellement une vive concurrence, et ils rejettent toutes propositions visant à permettre à d'autres chemins de fer d'avoir accès à leurs lignes. Pour ces compagnies, l'examen porte autant sur les « questions qui *ne seront pas* abordées... que sur celles qui *le seront* » (mémoire du CN, faisant référence au manque d'équilibre de la réglementation d'un mode de transport à l'autre et par rapport au régime de réglementation américain).

Les choix

Comme il n'est pas rentable de construire en double des lignes de chemin de fer, il n'y a que deux façons pratiques d'assurer aux expéditeurs tributaires du transport ferroviaire des choix accrus dans ce domaine :

- **Accès :** Les exploitants ferroviaires « invités » ont, en vertu de la loi, le droit de faire circuler des trains sur les lignes possédées ou exploitées par un chemin de fer « hôte ». Le degré d'accès peut varier selon l'étendue des *droits de circulation* (c.-à-d. selon que ceux-ci ne donnent accès qu'au lieu de correspondance le plus rapproché, ou qu'ils accordent un accès illimité aux lignes du chemin de fer hôte), et selon que l'exploitant invité obtient ou non la permission de concurrencer directement le chemin de fer hôte en se mettant au service des clients de ce dernier (*droits de démarchage*).
- **Prix :** La compagnie de chemin de fer locale est tenue d'acheminer les marchandises des expéditeurs établis près de ses lignes jusqu'à un lieu de correspondance avec un autre chemin de fer, à un prix réglementé (c.-à-d. conformément aux dispositions actuelles de la LTC).

Les options proposées comportent en général l'application de l'une ou l'autre de ces méthodes de base. À noter qu'elles ne s'excluent pas mutuellement.

Les pages 6 à 9 mettent en lumière les options de base et les comparent aux dispositions actuelles de la LTC. Les pages 10 à 13 font état de certaines des questions qui doivent être examinées pour que progresse le débat sur l'accès.

Les questions sont groupées en fonction des critères et des intervenants. Les préoccupations au sujet des répercussions possibles des diverses options touchent plusieurs aspects stratégiques : les finances (prix payés par l'expéditeur pour le transport des marchandises, indemnisation du chemin de fer); l'efficacité du réseau et la fiabilité du service; le développement social et économique; l'environnement.

« Les mesures qui encouragent le comportement concurrentiel des transporteurs seront plus efficaces que celles qui permettent aux expéditeurs d'obtenir réparation en cas de comportement non concurrentiel de ces derniers. »
Gouvernement du Manitoba

« Étant donné la faible population du Canada et les grandes distances à parcourir, il est impossible d'y entretenir une concurrence modèle. »

Luscar Ltd.

Options en matière d'accès

Règles actuelles

Droits de circulation

(Article 138)

Tout **chemin de fer sous réglementation fédérale** (y compris un chemin de fer américain) peut présenter une demande à l'Office des transports du Canada (l'Office) pour obtenir des droits de circulation lorsqu'il lui est impossible de négocier un accord commercial en ce sens. Ces droits lui seront accordés s'il peut prouver que cela est dans l'intérêt public (**critère de l'intérêt public**). Aucune demande de droits de circulation n'a encore été faite en vertu de la LTC.

Options éventuelles

Liberté d'accès

(Droits de circulation accrus)

Tout exploitant serait en mesure de fournir des services ferroviaires sur n'importe quelle partie du réseau. Les exploitants auraient le droit de solliciter des clients du chemin de fer « hôte », c.-à-d. de concurrencer directement celui-ci.

- Les droits de circulation pourraient être obtenus par « **quiconque** » (comme un chemin de fer provincial ou un expéditeur), et non seulement par les chemins de fer sous réglementation fédérale.
- Un chemin de fer sous réglementation fédérale serait tenu de faire la preuve qu'une demande de droits de circulation n'est pas dans l'intérêt public (**critère du renversement du fardeau de la preuve**) pour empêcher qu'elle soit approuvée. Une version plus extrême—l'entière liberté d'accès—éliminerait le critère de l'intérêt public. L'Office calculerait les droits d'accès et résoudrait tous différends relatifs au service.
- Une indemnité d'accès serait versée au chemin de fer de compétence fédérale, et, en cas d'impossibilité d'en arriver à un accord, l'Office calculerait les droits d'accès.
- L'exploitant serait tenu de répondre aux exigences en matière de compétence et de sécurité.

Accès géré

(Proposition d'OmniTRAX)

L'accès géré permettrait à un exploitant ferroviaire sous réglementation provinciale d'être désigné comme étant au service des clients établis le long des lignes du CN et du CFPC, et ayant les mêmes droits et obligations que ces chemins de fer propriétaires.

- Toutes les lignes de chemin de fer autres que les lignes principales du CN ou du CFPC seraient définies comme « lignes désignées ».
- Un nombre limité de transporteurs exerceraient leur activité sur les lignes désignées moyennant paiement d'un droit calculé soit grâce à la négociation commerciale, soit par l'autorité réglementaire.
- Les transporteurs à accès géré auraient le droit de servir des clients sur toutes les lignes principales secondaires et tous les embranchements secondaires du CN et du CFPC (c.-à-d. de solliciter du trafic). Ils bénéficieraient également de droits de circulation sur les lignes principales, jusqu'aux lieux de correspondance ou à la destination finale au Canada.

Manoeuvres effectuées par les expéditeurs

Les gros expéditeurs qui désirent effectuer leurs propres manoeuvres auraient la permission de le faire dans les zones (ou limites) d'interconnexion actuelles. Cela serait possible grâce à des droits de circulation accrus

permettant à certains expéditeurs d'exploiter leur propre service de manoeuvre. Le but poursuivi serait d'accroître la souplesse et de réduire les coûts.

- Les dispositions actuelles sur les droits de circulation seraient forcément modifiées pour permettre à « quiconque » d'avoir accès aux lignes d'un chemin de fer sous réglementation fédérale.

Droits de transport

Les droits de transport permettraient à un chemin de fer régional d'obtenir les droits de circulation sur les lignes d'un chemin de fer de compétence fédérale en vue de l'échange de trafic. Aucune sollicitation de trafic ne serait permise.

- L'indemnité d'accès serait versée au chemin de fer de compétence fédérale, et, en cas d'impossibilité d'en arriver à un accord à son sujet, le chemin de fer régional serait admissible à l'arbitrage de l'Office, pour résoudre le différend.
- Afin de ne pas compromettre le statut provincial du chemin de fer, la législation reconnaîtrait que le transport des marchandises s'effectuerait grâce aux droits de transport plutôt qu'aux droits de circulation.

Options en matière de prix

Règles actuelles

Interconnexion

(Articles 111, 127, 128)

L'interconnexion réglementée donne aux expéditeurs établis dans un rayon de 30 km autour d'un lieu de correspondance, et qui n'ont accès qu'à un seul chemin de fer au point d'origine ou de destination des marchandises, le droit d'obtenir les services d'autres chemins de fer. Ils peuvent se prévaloir de cette disposition sans devoir présenter de demande officielle à l'Office. Celui-ci prescrit des prix d'interconnexion maximums pour ces services, jusqu'à une distance limite de 30 km. Cette limite peut être repoussée à certaines conditions. L'interconnexion permet d'éviter la nécessité de construire en double des lignes de chemin de fer pour donner accès à celles du chemin de fer concurrent. Tous les ans, quelque 150 000 wagons passent des lignes du CN à celles du CFCP, à des prix d'interconnexion réglementés.

Prix de ligne concurrentiels

(Articles 129 à 136)

Les prix de ligne concurrentiels (PLC) s'adressent aux expéditeurs établis hors de la zone d'interconnexion de 30 km. Lorsque l'expéditeur et le chemin de fer ne peuvent s'entendre sur un PLC, le premier peut demander à l'Office d'en calculer un pour permettre au chemin de fer local d'acheminer du trafic sur ses lignes, depuis l'endroit où cet expéditeur est établi jusqu'à un lieu de correspondance avec un chemin de fer de liaison. Une condition préalable au calcul d'un PLC, c'est que l'expéditeur doit avoir conclu un accord avec ledit transporteur de liaison relativement au reste du trajet. Il doit démontrer qu'il subirait « un préjudice commercial important » si un PLC ne lui était pas accordé (*article 27*). Le PLC doit être « commercialement équitable et raisonnable » pour toutes les parties (*article 112*). Il n'y a eu aucune demande de PLC en vertu de la LTC.

Options éventuelles

Zone d'interconnexion agrandie

La zone d'interconnexion de 30 km pourrait être agrandie pour qu'un volume de trafic accru soit admissible à l'interconnexion réglementée.

Cette dernière ne s'applique qu'au trafic qui passe des lignes d'une compagnie de chemin de fer à celles d'une autre compagnie de chemin de fer. Elle pourrait permettre également le transbordement des marchandises entre chemins de fer, peu importe le propriétaire des voies.

Prix de ligne concurrentiels (PLC)

Comme solution de rechange aux PAC, les dispositions actuelles sur les PLC pourraient être modifiées pour permettre d'en atténuer ou d'en éliminer la faiblesse perçue, à savoir qu'elles limitent la concurrence. Les modifications seraient les suivantes :

- Supprimer la condition préalable obligeant l'expéditeur à conclure un accord avec le transporteur de liaison.
- Si l'expéditeur est incapable d'obtenir un prix et des conditions acceptables du transporteur de liaison, il pourrait demander à l'Office d'en établir.
- Le champ d'application pourrait être accru de façon à englober les chemins de fer sous réglementation provinciale.

Prix d'accès concurrentiels (PAC)

Cette option conçue par les expéditeurs remplacerait les PLC et stimulerait la concurrence entre les transporteurs locaux et les transporteurs de liaison. Les expéditeurs calculeraient, le cas échéant, la portion du trafic qui irait à chaque transporteur.

- Les PAC élimineraient la condition préalable obligeant l'expéditeur à conclure un accord avec le transporteur de liaison.
- Le chemin de fer local pourrait concurrencer le chemin de fer de liaison pour les longs trajets à partir du lieu de correspondance (alors qu'en vertu des PLC, il perd ce trafic au profit du transporteur de liaison).
- Tout comme les prix fixés pour l'interconnexion, les PAC seraient établis « sur demande » et calculés au moyen des recettes moyennes par tonne-km, ce qui éliminerait la nécessité pour l'Office de tenir des audiences.
- Les PAC élimineraient le besoin d'agrandir la zone d'interconnexion, car ils s'appliqueraient au-delà des limites actuelles.

Résolution des différends

Arbitrage (*Article 161*)

L'arbitrage vise à aider à résoudre les différends en matière de prix ou de services. Un arbitre indépendant examine la dernière offre d'un expéditeur et la dernière offre d'un chemin de fer, et il en choisit une. Depuis l'instauration du processus en vertu de la LTN de 1987, il y a eu 22 cas d'arbitrage. La possibilité de recourir à l'arbitrage peut inciter à en arriver à un règlement négocié. Des règles d'arbitrage simplifiées ont été instaurées en juillet 2000, dans le cadre de la réforme du système de manutention et de transport du grain. Ces changements s'appliquent également aux produits autres que le grain.

Arbitrage commercial

L'arbitrage par l'Office pourrait être remplacé par un processus d'arbitrage commercial qui permettrait d'éviter de choisir l'une des deux dernières offres faites, à savoir

- remplacer l'arbitrage par un processus en deux étapes de règlement des différends majeurs et mineurs (p. ex. portant sur un montant inférieur à 750 000 \$);
- Gérer ce processus en faisant appel à des arbitres professionnels.

En évaluant les options, il faut examiner les points suivants :

Critères

- **Octroi de l'accès :**
 - & Application globale, ou seulement dans les cas où l'expéditeur n'a aucun transport ferroviaire à sa disposition, ou que les prix demandés sont jugés « excessif »?
 - & Nécessité du critère de l'intérêt public? Du fardeau de la preuve? De prix négociés ou réglementés?
 - & Quels critères de compétence et de sécurité seraient nécessaires?
- **Exploitants/obligations admissibles (« chemins de fer invités ») :**
 - & « Quiconque » désigne les autres chemins de fer d'intérêt général, les chemins de fer de compétence provinciale, l'expéditeur?
 - & Quel est le nombre d'exploitants permis?
 - & Le chemin de fer invité devrait-il avoir des obligations en matière de niveau de services?
- **Sollicitation de trafic :**
 - & Seulement le « chemin de fer invité » y est admissible? Y a-t-il réciprocité pour le « chemin de fer hôte »?
- **Conditions/restrictions d'exploitation :**
 - & Accès à certains endroits seulement? Sur des lignes déterminées?
- **Résolution des différends :**
 - & Comment les différends seront-ils réglés?
 - & Le processus est-il tributaire de l'importance du différend?

Intervenants

- **Clients :**
 - & Les clients nationaux et internationaux seront-ils avantagés?
 - & La concurrence sera-t-elle accrue? Les activités s'en trouveront-elles améliorées?
 - & Quels critères de compétence et de sécurité seraient nécessaires?
- **Expéditeurs/producteurs :**
 - & Les expéditeurs qui compteront sur un accès accru obtiendront-ils un meilleur service ou de meilleurs prix? L'option sera-t-elle avantageuse pour la plupart d'entre eux? Certains seront-ils désavantagés?
- **Chemins de fer :**
 - & Quel est l'équilibre souhaité entre l'efficacité et la réglementation?

Accès

Précisions sur l'accès :

Libre-accès

. . . d'autres compagnies ont la permission d'exploiter des trains et de fournir des services ferroviaires sur les lignes des chemins de fer sous réglementation fédérale.

Accès géré

. . . il est fourni à certains exploitants ferroviaires désignés comme étant au service des clients qui utilisent les grandes lignes secondaires et les embranchements des chemins de fer sous réglementation fédérale.

Manoeuvres effectuées par l'expéditeur

. . . un gros expéditeur effectue ses propres manoeuvres dans la zone d'interconnexion actuelle.

Droits de transport

. . . ils accordent à un chemin de fer régional les droits de circulation sur les lignes des chemins de fer de compétence fédérale, pour l'échange de trafic.

- & Quelle devrait-être l'indemnité versée au chemin de fer hôte? Celle-ci sera-t-elle fondée sur le recouvrement intégral des coûts? Les actionnaires du chemin de fer hôte seront-ils indemnisés suffisamment? Facteurs à examiner :
 - & *Les frais d'exploitation* (y compris tous frais supplémentaires comme les frais d'entretien, les frais de coordination et de planification du trafic, les frais de personnel et de délégation).
 - & *Les coûts de renonciation* (ou le manque à gagner), qui limitent l'aptitude du chemin de fer hôte à chercher à obtenir du trafic supplémentaire tandis qu'il s'affaire à manutentionner le trafic que lui amène le nouvel exploitant.
 - & *Le rendement du capital investi, les risques et la sécurité.* Quel est le coût de tout nouveaux investissements devant permettre au chemin de fer invité d'exercer son activité?
- & Le chemin de fer hôte assumera-t-il les nouveaux coûts ou les refilera-t-il à un autre expéditeur? Si les recettes ferroviaires diminuent, certains expéditeurs subiront-ils une dégradation du service?
- & Le libre-accès fera-t-il perdre du trafic au profit de transporteurs américains, ce qui augmentera en définitive les coûts des expéditeurs captifs?
- **Gouvernements :**
 - & Quel est le coût de la réglementation de l'accès? Est-il supérieur aux avantages? Entraînera-t-il des subventions pour compenser tout manque à gagner des chemins de fer?
 - & Appartient-il au gouvernement de financer l'infrastructure ferroviaire? Les politiques gouvernementales assureront-elles le meilleur usage possible de chaque mode de transport?
 - & Comment ces politiques garantiront-elles la durabilité de l'infrastructure?
 - & Comment les changements apportés aux politiques influenceront-ils sur la conformité aux règles commerciales?
 - & Si un accès accru est instauré, désavantagera-t-il les chemins de fer canadiens par rapport aux chemins de fer américains?
- **Main-d'oeuvre :**
 - & Une pression à la baisse s'exercera-t-elle sur les salaires de la main-d'oeuvre syndiquée parce que des travailleurs non syndiqués exploiteront des trains sur les mêmes lignes?
 - & Quels changements y aura-t-il dans les conditions de travail?
- **Intérêt public/communautaire :**
 - & Quels seront les coûts sociaux et environnementaux à long terme si l'infrastructure ferroviaire actuelle n'est pas protégée contre d'autres abandons de lignes?

En évaluant les options, il faut examiner les points suivants :

Prix



Critères

- **Prix concurrentiels (PLC, PAC) :**

À déterminer :

- & L'expéditeur doit-il obtenir à l'avance une indication de prix du chemin de fer de liaison?
- & L'expéditeur a-t-il besoin de prouver qu'il subirait un préjudice commercial important s'il ne bénéficiait pas d'une exonération de prix?
- & La marche à suivre comprendra-t-elle une demande officielle présentée à l'Office?
- & L'expéditeur déterminera-t-il quelle proportion de son trafic devrait aller à des transporteurs locaux et de liaison?

Exploitants admissibles :

- & Les transporteurs sous réglementation provinciale devraient-ils être admissibles?
- & Le chemin de fer local pourrait-il soutenir la concurrence pour obtenir le trafic au lieu de correspondance?

Calcul du prix d'accès :

- & L'exonération de prix est-elle facilement disponible et prévisible?
- & Comment calcule-t-on le prix (p. ex. il est fondé sur les recettes ferroviaires moyennes du réseau)?
- & Y a-t-il une zone limitée à laquelle le prix d'accès s'appliquerait?

- **Interconnexion :**

- & Le transporteur peut-il être « quiconque » (y compris un expéditeur), ou seulement un autre chemin de fer d'intérêt général, un autre chemin de fer de compétence provinciale?
- & L'interconnexion réglementée est-elle tributaire des lignes de chemin de fer, ou encore s'applique-t-elle au transbordement de marchandises entre deux fournisseurs de services ferroviaires?

- **Arbitrage :**

- & Les dispositions actuelles sur l'arbitrage s'appliquent-elles? Y aura-t-il un processus d'arbitrage commercial?
- & Celui-ci variera-t-il selon l'importance du différend?

Précisions sur les règles :

Prix de ligne concurrentiels

. . . un expéditeur captif n'a pas besoin que le chemin de fer de liaison lui ait déjà indiqué un prix, ou de prouver qu'il subirait un préjudice commercial important s'il ne bénéficiait pas d'un PLC.

Prix d'accès concurrentiels

. . . nouvelle disposition selon laquelle tant le transporteur local que le transporteur de liaison peuvent soutenir la concurrence dans le cas du trafic longue distance, une fois calculé le prix du transport jusqu'au lieu de correspondance.

Zone d'interconnexion agrandie

. . . les distances prescrites sont augmentées pour que les prix fixés aux expéditeurs pour l'interconnexion s'appliquent au-delà de la limite de 30 km.

Intervenants

- **Clients :**

- & Les clients nationaux et internationaux seront-ils avantagés?
- & La concurrence sera-t-elle accrue? Les activités s'en trouveront-elles améliorées?

- **Expéditeurs/producteurs :**

- & Certains expéditeurs bénéficieront-ils de prix moindres? Certains feront-ils face à des prix plus élevés?
- & Comment le service ferroviaire sera-t-il touché?
- & La disposition proposée sur les prix sera-t-elle avantageuse pour la plupart des expéditeurs?
- & Lorsqu'un producteur et un expéditeur ne seront pas une seule et même personne, comment s'effectuera le partage des économies réalisées?

Arbitrage

. . . simplifier le processus d'arbitrage ou le remplacer par l'arbitrage commercial.

- **Chemins de fer :**
 - & Comment les frais ferroviaires seront-ils touchés?
 - & Le cas échéant, qui paiera les frais supplémentaires?
 - & Les nouvelles dispositions inciteront-elles les chemins de fer à devenir plus efficaces?
- **Gouvernements :**
 - & Y aura-t-il d'autres coûts réglementaires? Dans l'affirmative, qui les paiera?
 - & Comment les politiques garantiront-elles la durabilité de l'infrastructure et se conformeront-elles aux règles commerciales?
- **Main-d'oeuvre :**
 - & Une pression à la baisse s'exercera-t-elle sur les salaires de la main-d'oeuvre syndiquée parce que des travailleurs non syndiqués exploiteront des trains sur les mêmes lignes?
 - & Quels changements y aura-t-il dans les conditions de travail?
- **Intérêt public/communautaire :**
 - & Quels seront les coûts sociaux et environnementaux à long terme si l'infrastructure ferroviaire actuelle n'est pas protégée contre d'autres abandons de lignes?

Réinvestissement de maintien

Le réinvestissement de maintien est un sujet d'importance dans le secteur du transport ferroviaire. Les chemins de fer doivent habituellement faire des mises de fonds énormes pour entretenir leur infrastructure, et pour améliorer ou remettre en état leur matériel et leurs systèmes afin d'accroître leur productivité. Cette industrie paie ses propres frais d'infrastructure et elle est hautement capitalistique (*voir la note A*). La disponibilité du capital dépend du rendement financier des chemins de fer.

Il importe que le comité d'examen détermine si la structure réglementaire actuelle et tous changements proposés donneront aux compagnies de chemin de fer la possibilité de réaliser des recettes suffisantes pour attirer et retenir des capitaux à investir dans l'infrastructure (CFCP). Elles déclarent que si leurs recettes sont insuffisantes, leur infrastructure se détériorera et les expéditeurs n'auront plus la capacité de production nécessaire pour répondre aux besoins découlant de la croissance des échanges et garantir un réseau ferroviaire sûr et fiable.

« La concurrence n'est pas le principal défi que devra relever la prochaine génération de chemins de fer aux États-Unis. Il faudra plutôt que leur capacité et leur infrastructure soient à la hauteur . . . Mais d'où viendra le financement qui nous permettra de construire les installations dont nous aurons besoin parce que le trafic aura triplé? »

TrafficWORLD, janv. 2001

Une autre question a trait à la productivité. Plusieurs intervenants, y compris des groupes d'employés des chemins de fer, citent un rapport du Conference Board du Canada qui indique qu'aucune amélioration future de la productivité des chemins de fer ne s'obtiendra en réduisant davantage leur effectif et leur infrastructure.

Les gains proviendront plutôt d'investissements en matériel et technologiques en vue d'implanter un réseau ferroviaire entièrement moderne et adapté aux besoins.

Certains s'opposent vivement aux vues des chemins de fer, en laissant entendre que la structure du capital de ces derniers n'est pas aussi exclusive qu'ils le prétendent. D'autres industries de réseau ayant des besoins financiers semblables ont réagi à la concurrence accrue en augmentant leur productivité et en faisant preuve d'innovation. Pourquoi les chemins de fer devraient-ils avoir le loisir d'établir leurs prix et leurs services sans devoir affronter les pressions concurrentielles compensatrices exercées par l'entrée de nouvelles sociétés sur divers marchés? (*CCB et Université de la Saskatchewan*).

Les chemins de fer nationaux craignent que les mesures d'accès concurrentiel et les dispositions sur la réduction des prix ne viennent miner leur aptitude à recourir à des **prix différentiels** axés sur la demande pour répondre à leurs besoins financiers.

Quels sont les principes qui devraient régir le partage des frais fixes des chemins de fer? Les expéditeurs captifs devraient-ils avoir droit à une mesure de redressement quelconque lorsque les prix ferroviaires atteignent un certain niveau? Le comité d'examen a déclaré qu'il souhaite éviter toutes solutions qui consistent tout simplement en un transfert de coûts entre les parties.

La CCB indique que les clients captifs, qui comprennent presque tous les céréaliculteurs de l'Ouest canadien, seront forcés de payer des frais de transport plus élevés. Elle prétend qu'au moyen de la différenciation des prix, les chemins de fer n'étrillent pas nécessairement les clients qui *peuvent* payer davantage, en fonction de la valeur de leurs marchandises, mais peuvent par contre étriller les clients captifs qui *n'ont pas d'autres choix* que de payer des prix plus élevés.

D'autres affirment que la différenciation des prix est justifiée à condition qu'elle s'accompagne d'une certaine surveillance réglementaire. Celle-ci est jugée nécessaire pour empêcher les chemins de fer d'imposer des prix de monopole, et par conséquent élevés, aux expéditeurs captifs. Selon la Chambre de commerce de Winnipeg, les forces du marché peuvent être efficaces même s'il n'y a qu'un seul fournisseur d'infrastructure ou de services. Et cette efficacité est assurée lorsqu'il y a un *risque* réel qu'un nouveau venu entre sur le marché.

Le Bureau de la concurrence ajoute qu'il s'inquiète moins de la viabilité des chemins de fer compte tenu des meilleures dispositions sur l'accès concurrentiel, étant donné que grâce à la LTC, ils peuvent se retirer plus facilement de marchés non rentables (rationalisation des lignes), et ils réalisent des bénéfices records.

Note A

Le CN déclare qu'il est trois fois plus capitalistique que n'importe quelle entreprise de camionnage. Contrairement à l'industrie du camionnage, l'industrie du transport ferroviaire paie ses propres coûts d'infrastructure, ce qui est un obstacle considérable pour les nouveaux exploitants. Les camionneurs utilisent des routes financées par l'État, et supportent en partie les coûts d'infrastructure en payant les taxes sur le carburant et les autres frais connexes.

Prix différentiels

Les chemins de fer doivent recouvrer tous leurs coûts, et notamment obtenir un bon rendement de leur capital investi, pour rester en affaires. Les coûts ferroviaires sont en grande partie fixes à cause de l'infrastructure très étendue nécessaire dans cette industrie. Les chemins de fer ont recours à des « prix différentiels », c'est-à-dire qu'ils imposent des prix différents à divers expéditeurs, en fonction de leur demande de services ferroviaires. Les expéditeurs dont la demande est plus forte participent davantage aux frais fixes, comparativement aux expéditeurs dont la demande est relativement faible. Ce mode de tarification est courant dans bien des compagnies de chemin de fer, qui le considèrent comme le seul moyen de s'attirer le plus fort pourcentage de trafic, et il permet encore de réaliser assez de recettes auprès des usagers pour assurer le recouvrement de tous les coûts.

Partage des frais ferroviaires fixes

Expéditeurs/producteurs dans le domaine des ressources naturelles; expéditeurs captifs

Trafic intermodal et autre; expéditeurs utilisant une ligne principale



En vertu du libre-accès, les prix demandés pour l'utilisation de l'infrastructure pourraient faire en sorte que des expéditeurs dans le domaine des ressources naturelles paient une plus faible proportion des frais fixes. Toutefois, ces derniers devraient nécessairement être assumés par d'autres expéditeurs pour permettre aux chemins de fer de les recouvrer entièrement (déplacement du pointillé vers la gauche).

NOUVELLES STRUCTURES DE MARCHÉ

L'industrie nord-américaine du transport ferroviaire a beaucoup évolué au cours de la dernière décennie, de sorte qu'elle compte actuellement six chemins de fer principaux dotés de réseaux étendus, et une foule de petits chemins de fer régionaux et d'intérêt local.

Selon le CN et le CFCP, les alliances continentales et l'amélioration du service sont essentielles pour répondre aux besoins découlant de la croissance rapide des échanges nord-sud tout en maintenant les liaisons est-ouest. Le nombre de fusions transfrontière de clients des chemins de fer a aussi augmenté, ce qui nécessite des services ferroviaires intégrés et efficaces entre le Canada et les États-Unis.

Le projet de fusion CN-BNSF a suscité et alimenté un vif débat quant à savoir si la structure réglementaire actuelle pouvait répondre aux besoins de l'industrie du transport ferroviaire, qui est en évolution. Quel organisme, le cas échéant, devrait surveiller la restructuration de cette dernière? L'Office devrait-il avoir le pouvoir d'empêcher les fusions de chemins de fer ou d'influer sur les conditions d'une fusion donnée? Dans l'affirmative, quels critères devraient s'appliquer?

Une autre question liée à la restructuration est la réglementation des fermetures et des cessions de lignes à d'autres exploitants. S'il y a lieu, quel rôle l'Office devrait-il avoir dans le choix des lignes (ou des tronçons) à céder? Quel est le degré de surveillance nécessaire relativement aux conditions des cessions de lignes d'un chemin de fer de compétence fédérale à un autre exploitant?

Le projet de loi C-34 a instauré de nouvelles règles en juillet 2000, en modifiant les dispositions concernant la vente et l'abandon de lignes de chemin de fer. Certains des changements ne s'appliquent qu'au transport du grain. Ils facilitent la cession d'embranchements tributaires de ce dernier à des chemins de fer d'intérêt local ou communautaires, et font en sorte que les municipalités soient indemnisées lorsqu'un tel embranchement est abandonné. Certains expéditeurs demandent avec instance d'autres changements.

Les intervenants se sont déclarés préoccupés par la concentration accrue de l'industrie et ses répercussions sur les prix ou les services; par le rôle de l'Office; par les règles sur la propriété étrangère; par les pouvoirs respectifs des chemins de fer d'intérêt local et des chemins de fer d'intérêt général (grandes lignes); par les conséquences des abandons de lignes sur les collectivités, les routes des Prairies et l'environnement.

Facteurs influant sur la restructuration du secteur ferroviaire :

- *La libéralisation des échanges et la mondialisation.*
 - *La privatisation (CN).*
 - *L'accroissement des bénéfices des actionnaires.*
 - *L'élimination des subventions au transport ferroviaire des marchandises.*
 - *La concurrence et la réduction constante des coûts pour accroître les gains d'efficacité.*
 - *La perte de la part ferroviaire du marché au profit du camionnage.*
 - *L'abandon de la rationalisation par les chemins de fer, qui cherchent plutôt à accroître le trafic en améliorant les services.*
-

Opinions des intervenants sur les nouvelles structures de marché, exprimées dans les exposés écrits :

FUSIONS ET ACQUISITIONS

- Les fusions de chemins de fer créent un plus grand nombre de clients captifs, ce qui a des conséquences négatives sur les prix et les services offerts aux expéditeurs (*expéditeurs et autres*).
- D'autres fusions auront lieu lorsque le STB des États-Unis aura révisé ses règles (*expéditeurs*).
- L'Office devrait être habilité à examiner la situation et à appuyer ou refuser les fusions, ou encore à imposer des conditions à leur égard (il faut rétablir les pouvoirs prévus par la LTC en appliquant le critère de l'intérêt public invoqué par la CCB) (*expéditeurs et autres*).
- Le Bureau de la concurrence devrait évaluer les incidences de tout projet de fusion en fonction du marché. La condition selon laquelle un investisseur donné ne peut détenir plus de 15 p. 100 des actions du CN devrait être éliminée (*gouvernement de l'Alberta*).
- Il faudrait établir une commission mixte regroupant des représentants du STB des États-Unis, de l'Office et/ou du Bureau de la concurrence pour discuter des modalités applicables aux fusions qui, dans l'avenir, seront envisagées au Canada et aux États-Unis (*gouvernement de la Saskatchewan*).
- Le CN et le CFPC devraient être libres de conclure des alliances et d'améliorer leurs opérations (c.-à-d. d'élargir l'éventail de leurs services, d'étendre leur desserte du marché, de réduire les coûts et d'investir dans des technologies innovatrices). On se préoccupe des différences entre le régime de réglementation américain et sa contrepartie canadienne, qui pourraient favoriser les transporteurs américains (*CN/CFPC*).
- Les fusions de chemins de fer devraient continuer d'être assujetties à l'approbation du Bureau de la concurrence; la *Loi sur la concurrence* devrait permettre au ministre des Transports d'intervenir lorsqu'il y a des préoccupations d'intérêt public (*CN*).

LIGNES DE CHEMIN DE FER

- Il faut renforcer les dispositions actuelles de la LTC pour prévenir les abandons qui découragent la création de chemins de fer d'intérêt local et régionaux (c.-à-d. qu'il faut mettre en vente les tronçons non rentables) (*expéditeurs, chemins de fer d'intérêt local, provinces ou municipalités de l'Ouest*).
- L'Office a besoin de pouvoirs accrus pour établir le prix de vente ou la répartition des recettes entre les chemins de fer de compétence fédérale et les chemins de fer d'intérêt local (*bon nombre d'expéditeurs*).
- L'Office doit avoir le pouvoir d'ordonner aux compagnies de chemin de fer qui fournissent un service insatisfaisant sur certaines lignes d'indiquer qu'ils ont l'intention de cesser d'exploiter celles-ci (*expéditeurs*).
- Les agriculteurs veulent avoir le droit d'acheter des voies de garage ou d'évitement à leur valeur de récupération, pour en empêcher la fermeture.
- On se préoccupe de la dominance du marché par les chemins de fer de compétence fédérale, et du fait qu'aucun recours n'est prévu par la LTC (*exploitants de chemins de fer d'intérêt local et régionaux*).
- On craint que les emprises de VIA Rail ne soient cédées à des chemins de fer d'intérêt local de compétence provinciale, ce qui laisserait VIA sans recours auprès de l'Office (*VIA Rail*).
- La structure de l'industrie devrait être gérée par les forces du marché. Dans aucune autre industrie les conditions de vente d'éléments d'actif ne font l'objet d'interventions réglementaires et de subventions implicites; il n'y a aucune raison valable de suivre cette ligne de conduite dans le cas du transport ferroviaire (*CFPC*).

Profils

Les profils suivants indiquent les préoccupations principales des intervenants, exprimées dans leurs exposés écrits :

PROFIL DES EXPÉDITEURS

- On milite en général pour que la concurrence et les forces du marché régissent les transports. Toutefois, nombreux sont les intervenants qui pensent que les chemins de fer ont un pouvoir de monopole et qu'il faut par conséquent instaurer la concurrence lorsqu'il n'y en a pas.
- La plupart des intervenants s'accordent à dire que les dispositions de la LTC sur l'accès concurrentiel sont complexes, ont une application qui exige beaucoup de temps, sont coûteuses et n'assurent pas un réseau ferroviaire concurrentiel. Certains déclarent que les PLC ne donnent pas les résultats escomptés parce que les chemins de fer de compétence fédérale refusent de se concurrencer.
- Bon nombre d'expéditeurs estiment qu'à la discrétion de l'Office, quiconque devrait avoir la possibilité de demander des droits de circulation sur les lignes de transporteurs de compétence fédérale, et que ce sont les chemins de fer qui devraient être obligés de prouver qu'il ne serait pas dans l'intérêt public d'accorder ces droits.
- La plupart des expéditeurs sont en faveur du maintien des dispositions sur l'interconnexion réglementée et portant sur une zone agrandie.
- Nombreux sont les intervenants qui sont d'avis que l'Office devrait avoir plus de pouvoirs (p. ex. celui de rétablir le correctif d'intérêt public; celui de donner des ordres ex-parte provisoires; celui de surveiller les regroupements de chemins de fer nord-américains). On s'inquiète des coûts de la réglementation accrue.
- Plusieurs expéditeurs déclarent qu'il n'y a aucune uniformité entre la législation ferroviaire fédérale et celle de leur province.

Un large appui :

- *Utiliser la réglementation pour promouvoir la concurrence lorsqu'il n'y en a aucune.*
- *Permettre à quiconque de faire circuler des trains sur des lignes de chemin de fer de compétence fédérale.*
- *Faire en sorte que les dispositions actuelles sur l'interconnexion soient efficaces.*

Des vues divergentes :

- *Étoffer les dispositions actuelles sur l'accès au lieu d'assurer un libre-accès partiel ou complet.*
- *Au sujet des incidences d'une réglementation accrue.*

- De nombreux expéditeurs sont mécontents parce que le chemin de fer dont ils utilisent les services impose des prix différentiels, c'est-à-dire qu'il demande des prix plus élevés aux expéditeurs qui comptent le plus sur le transport ferroviaire (tributaires de ce transport). Ces expéditeurs captifs sont d'avis qu'ils paient des prix beaucoup plus élevés que leurs homologues qui bénéficient d'options concurrentielles.
- On est largement en faveur que l'arbitrage soit maintenu sous sa forme actuelle, mais un expéditeur estime que celui-ci est au mieux un bon compromis, et qu'il ne provoque pas la concurrence ni les effets de cette dernière. Un gros expéditeur estime que l'arbitrage est source de confrontation et que les différends devraient être réglés grâce à la médiation.
- Un gros expéditeur s'inquiète de ce que le libre-accès posera des problèmes importants.
- Un expéditeur veut exercer ses propres activités d'interconnexion, ou aimerait qu'une série de services soient indiqués clairement dans la définition du terme « interconnexion ».
- Les céréaliculteurs craignent en général les fermetures d'embranchements et de silos, et s'inquiètent de ce qu'ils ne bénéficient pas des gains d'efficacité réalisés. Ils aimeraient qu'une administration surveille l'infrastructure du transport du grain et qu'on leur donne le droit d'acheter des voies de garage ou d'évitement à leur valeur de récupération.

PROFIL DES CHEMINS DE FER

- Les chemins de fer veulent que le réseau de transport ferroviaire soit axé sur les forces du marché et la concurrence, et que la déréglementation soit accentuée.
- La plupart des chemins de fer déclarent que le transport ferroviaire est soumis à des pressions concurrentielles intenses. Ils disent que toutes mesures visant à accroître la réglementation doivent être examinées de près pour permettre d'en déterminer les incidences, soit la nécessité pour eux de recouvrer entièrement leurs coûts; la sécurité; la conformité aux règles du commerce international. Le CN fait savoir qu'il faut effectuer des recherches pour déterminer les niveaux de concurrence réels auxquels les chemins de fer sont confrontés.
- Les chemins de fer sont d'accord : il leur faut établir des prix différentiels pour obtenir les meilleurs résultats financiers et établir les plus bas prix possibles tout en s'assurant le plein recouvrement des coûts.
- Les chemins de fer déclarent qu'il existe un déséquilibre modal parce que l'infrastructure ferroviaire bénéficie d'un financement privé alors que celle d'autres modes de transport est financée grâce aux fonds publics.
- Les chemins de fer de compétence fédérale signalent que les politiques gouvernementales favorisent le transport routier plutôt que le transport ferroviaire, et que les chemins de fer canadiens sont également défavorisés par rapport aux chemins de fer américains. Ils aimeraient que la réglementation et les politiques soient harmonisées entre les modes de transport et les gouvernements.

Un large appui :

- *Les transports doivent être axés sur la concurrence et sur les forces du marché.*
- *Le libre-accès complet est préjudiciable.*
- *Les prix différentiels sont indispensables.*
- *Le camionnage et le transport ferroviaire doivent avoir des chances égales.*

Un certain appui :

- *Accès limité aux grandes lignes.*

Des vues divergentes :

- *L'arbitrage par l'Office au lieu de l'arbitrage commercial.*
- *L'Office, au lieu du Bureau de la concurrence, est chargé d'examiner les projets de fusion.*

-
- On s'inquiète de ce que la reréglementation découragera l'investissement dans le réseau ferroviaire du Canada; s'il y a effectivement réglementation, toutes mesures prises à l'intention des usagers devraient être fondées sur les besoins et ne devraient pas être utilisées lors des négociations.
 - Les chemins de fer s'opposent au libre-accès complet, mais étant donné la juste indemnisation du chemin de fer hôte, OmniTrax et BC Rail aimeraient bénéficier d'un accès limité qui leur assurerait d'autres options concurrentielles.
 - Les exploitants de chemins de fer régionaux et de chemins de fer d'intérêt local sont préoccupés par la question de l'accès, par la tendance à l'exploitation de plus gros chemins de fer et par la domination du marché, par la nécessité du réinvestissement de maintien et par la viabilité à long terme. Ils sont également préoccupés par le démarketing d'embranchements par les chemins de fer de compétence fédérale. Ils aimeraient que le processus de cession de lignes soit plus simple, et avoir accès à l'arbitrage.
 - Les chemins de fer de compétence fédérale et plusieurs chemins de fer d'intérêt local veulent un processus d'arbitrage commercial plutôt que l'arbitrage de l'Office.
 - Certains chemins de fer veulent que l'Office ait le pouvoir de rejeter un projet de fusion, ou d'imposer des conditions favorisant le jeu de la concurrence.

PROFIL GOUVERNEMENTAL

- De nombreux chemins de fer commentent l'absence d'un bon énoncé de principes ou énoncé des perspectives d'avenir, ou encore celle d'objectifs de transport, pour guider l'industrie et les décideurs. Ils sont d'avis que ce genre de document stimulerait l'investissement dans une nouvelle infrastructure des transports.
- Quelques-uns font état de leur désir d'obtenir un énoncé de principes indiquant expressément le lien entre les transports, la croissance économique et la compétitivité en matière de commerce international.
- On appuie en général les initiatives visant à faire en sorte que la concurrence et les forces du marché assurent des services de transport viables et efficaces.
- Les gouvernements occidentaux déclarent qu'en l'absence d'options concurrentielles, la réglementation doit favoriser la concurrence, c.-à-d. inciter au moins deux transporteurs concurrents à fournir des services ferroviaires. Plusieurs gouvernements s'opposent à la reréglementation du transport, ou hésitent énormément à la promouvoir.
- La plupart des gouvernements occidentaux sont en faveur du resserrement des dispositions actuelles sur l'accès au transport ferroviaire concurrentiel, en particulier dans les régions où les expéditeurs sont réputés ne pas avoir d'autres choix que le chemin de fer. Ces expéditeurs captifs passent pour payer au transporteur ferroviaire des prix beaucoup plus élevés que ceux que paient leurs homologues qui bénéficient d'options concurrentielles. À l'est du Manitoba, les gouvernements ont tendance à être en faveur du maintien des mécanismes actuels de protection des expéditeurs. Le gouvernement du Québec, lui, veut que tous changements dans les règles s'appliquent uniformément dans l'ensemble du Canada.

Un large appui :

- *Voir à ce que les transports soient axés sur la concurrence et les forces du marché.*
- *Faire en sorte qu'il y ait plus d'une option en matière de services ferroviaires.*

Un certain appui :

- *Élaborer une bonne politique des transports ou un bon énoncé des perspectives d'avenir, et les relier à la croissance économique et au commerce.*

Des vues divergentes :

- *Examiner la question de savoir s'il faut reréglementer advenant l'échec du marché.*
- *Maintenir les dispositions actuelles de la LTC OU les resserrer.*
- *Promouvoir les mérites du libre-accès.*

-
- Les gouvernements locaux s'inquiètent des graves répercussions de la perte d'embranchements, et ils veulent des dispositions resserrées en matière d'implantation de chemins de fer d'intérêt local.
 - Les opinions sont très divergentes sur la liberté d'accès complète (par opposition aux droits de circulation accrus), certains appuyant cette dernière et d'autres s'y opposant fermement. Les promoteurs d'un accès aussi ouvert le considèrent comme un moyen d'instaurer la concurrence pour rendre le transport ferroviaire plus efficace et faire en sorte que certains clients abandonnent le transport routier au profit du chemin de fer. D'autres estiment que la liberté d'accès complète représente un écart considérable par rapport à l'usage actuel, et s'inquiètent de ce que des transporteurs américains pourraient avoir accès au marché canadien du transport ferroviaire sans que leurs homologues canadiens bénéficient du même droit, ou que soit diminuée l'aptitude des chemins de fer à réinvestir dans leurs réseaux, leurs installations et leurs matériels respectifs.
 - Un certain nombre de gouvernements se disent préoccupés par l'incapacité des chemins de fer d'investir dans ces derniers, et par le niveau d'imposition dont ils sont frappés. La perte de trafic marchandises par les chemins de fer, dont l'infrastructure est financée par le secteur privé, au profit des transporteurs routiers qui utilisent un réseau subventionné par le secteur public, suscite des préoccupations légitimes.

PROFIL DES EMPLOYÉS DE CHEMIN DE FER

- Certains syndicats allèguent que le libre-accès fera augmenter les dépenses publiques, aura des incidences défavorables sur les employés et diminuera l'efficacité du réseau, comme nous l'avons vu en ce qui a trait au libre-accès dans les industries du transport aérien et du camionnage. Ils disent que cet accès ouvert permettra aux chemins de fer américains d'avoir accès à l'infrastructure ferroviaire canadienne. Mais sans accès réciproque, les grands chemins de fer du Canada seront désavantagés puisque leurs équivalents américains détourneront à leur profit du trafic et des investissements ferroviaires.
- Certains déclarent que la liberté d'accès moyennant des frais réglementés exposerait les exportateurs de grain canadiens à des contestations commerciales.
- Les syndicats sont généralement préoccupés par la restructuration ferroviaire. Au fur et à mesure que des exploitants de chemins de fer d'intérêt local deviennent propriétaires de lignes, celles-ci peuvent être dorénavant du ressort des provinces, qui sont libres de diminuer la sécurité et de relâcher les normes. Certaines provinces ont adopté la réglementation ferroviaire fédérale, mais d'autres ne l'ont pas fait. Cette situation débouche sur une réglementation fragmentée, tout comme dans l'industrie du camionnage, et les employés de chemin de fer ne veulent pas connaître le sort des camionneurs, c.-à-d. de bas salaires, un taux de roulement élevé, une sécurité dévalorisée et une concurrence destructive. Ils aimeraient que les exploitants ferroviaires exerçant leur activité dans plus d'une province soient sous réglementation fédérale.

Un large appui :

- *Le libre-accès mènera à une dévalorisation de la main-d'oeuvre et à une perte de trafic et d'investissement au profit des États-Unis.*
- *Les changements doivent accroître l'investissement ferroviaire au Canada.*

-
- Certains syndicats veulent que les règlements et les politiques soient harmonisés avec ceux des États-Unis, dans le cadre du transport intermodal.
 - Les syndicats indiquent que les changements apportés aux règlements doivent promouvoir, et non décourager, l'investissement dans les chemins de fer, et faire en sorte que les normes de sécurité et du travail, ainsi que les besoins en infrastructure, soient respectés ou satisfaits.
 - Certains sont d'avis que vu l'opposition croissante aux fusions ferroviaires, les chemins de fer peuvent s'unifier grâce à la technologie, sans fusionner leurs éléments d'actif matériels ou financiers. Ils s'inquiètent des répercussions négatives que cela peut avoir sur les employés.

AUTRES PROFILS D'INTERVENANTS

- Certains transporteurs maritimes et certains exploitants de port s'inquiètent du déséquilibre modal et du fait que la réglementation environnementale actuelle favorise le transport ferroviaire au détriment du transport maritime. Ils font valoir que les wagons-trémies appartenant au gouvernement sont un bon exemple d'avantage pour l'industrie du transport ferroviaire. Ils disent qu'une politique de transport comportant une série de principes cohérents applicables à tous les modes est nécessaire.
- Certains ports s'opposent à la notion de transport ferroviaire régional parce qu'elle favorise un port plutôt que d'autres.
- Pour promouvoir la concurrence entre chemins de fer, l'exposé d'un exploitant de port propose ce qui suit : que les réseaux respectifs des chemins de fer de catégorie I soient fusionnés; qu'un barème confidentiel de droits d'accès à ce grand réseau soit établi; que des filiales d'exploitation des trains soient créées pour assurer la concurrence sur ledit réseau. Aux fins d'équité, les droits de circulation ne devraient être consentis qu'aux chemins de fer nationaux.
- Un exposé indique que le réseau de transport du Canada ne saurait suivre un modèle purement commercial de système entièrement compensatoire d'utilisateur-payeur, parce que cela n'aurait pas sa raison d'être au Canada rural. Le rôle d'une politique nationale des transports devrait être d'assurer l'efficacité dans l'ensemble du réseau.
- Quelques exposés présentés soulèvent une préoccupation bien précise : il y a des chevauchements de compétences entre divers paliers de gouvernement et entre des organismes gouvernementaux. Leurs auteurs aimeraient que le gouvernement fédéral adopte une politique nationale des transports qui ferait le lien entre les transports, la concurrence commerciale et la croissance économique, et encouragerait d'autres paliers du gouvernement à adopter chacun une politique semblable.
- Bon nombre d'exposés indiquent que le taux élevé d'imposition du réseau de transport canadien est un obstacle pour nos transporteurs, qui veulent concurrencer leurs homologues américains. Leurs auteurs souhaiteraient une façon différente d'envisager les transports, c-à-d. qu'au lieu d'être perçus comme une source de recettes fiscales, ceux-ci soient considérés comme essentiels à la prospérité de notre pays et à sa compétitivité sur les marchés.
- Plusieurs intéressés sont préoccupés par l'investissement dans l'infrastructure des transports. Ils signalent qu'il faut de nouvelles façons de financer celle-ci et les installations connexes.
- La Société de développement du corridor du Nord-Ouest souligne l'importance de corridors de transport multiples pour l'Ouest canadien.