
**Mémoire initial du Canadien National
présenté au Comité d'examen
de la *Loi sur les transports au Canada***

**Point de vue sur les questions d'accès ferroviaire
concurrentiel**

Le 6 octobre 2000



Table des matières

1.0 Résumé

2.0 La déréglementation du secteur ferroviaire canadien produit l'effet souhaité

2.1 Le meilleur système de chemin de fer marchandises au monde	4
2.1.1 Pour les expéditeurs : prix concurrentiels, service amélioré	4
2.1.2 Pour les gouvernements : élimination des subventions, niveaux records des investissements privés	6
2.2 Mais la reprise du secteur ferroviaire est fragile	6
2.2.1 La croissance économique a accru le volume de trafic mais pas les revenus	6
2.2.2 Le secteur doit accroître sa part de marché aux dépens du transport routier	7
2.2.3 Les choix offerts aux expéditeurs favorisent la concurrence	8
2.2.4 Le défi posé par le commerce nord-sud	9
2.2.5 Les chemins de fer canadiens sont plus réglementés que leurs concurrents américains	11

3.0 La récupération de tous les coûts est nécessaire à la préservation des gains réalisés

3.1 Différenciation des prix : un élément clé de la récupération des coûts	12
--	----

4.0 Point de vue sur les questions d'accès concurrentiel

4.1 Définition de l'accès	16
4.1.1 Leçons tirées des régimes d'accès à travers le monde	16
4.1.2 Principes clés	17
4.2 Réponse aux propositions sur l'accès concurrentiel	18
4.2.1 Concept du chemin de fer régional	18
4.2.2 Interconnexion et prix d'accès concurrentiels	19

5.0 Sommaire

21

1.0 Résumé

La déréglementation du secteur canadien du transport ferroviaire des marchandises a profité à l'économie, aux expéditeurs et aux contribuables canadiens. Elle a énormément contribué à l'importante reprise économique des chemins de fer canadiens, bien que celle-ci soit incomplète et fragile.

Une étude du Conference Board du Canada publiée cette année mettait en évidence la corrélation positive entre la déréglementation et les prix, la productivité et la performance financière des chemins de fer. Les expéditeurs canadiens profitent maintenant des plus bas tarifs ferroviaires du monde occidental, et les gains de productivité des chemins de fer leur ont permis d'améliorer le service à la clientèle.

Facteur d'égale importance, les subventions, qui coûtaient aux contribuables canadiens des centaines de millions de dollars par année, ont été éliminés.

Les réformes de la politique ferroviaire canadienne ont sorti le secteur ferroviaire des déficits et du déclin économique. La déréglementation, combinée à une rigoureuse compression des coûts, aux investissements, à la rationalisation des réseaux, à une meilleure utilisation des actifs ainsi qu'à des acquisitions et alliances stratégiques, a soutenu la croissance du CN.

Toutefois, la reprise n'est pas encore terminée. En dépit des gains spectaculaires réalisés au chapitre du service à la clientèle et de la productivité, les chemins de fer perdent du terrain sur le marché du transport des marchandises pourtant en expansion, et si les quelque huit années de croissance économique soutenue ont fait croître le volume du trafic ferroviaire, les revenus n'ont pas suivi.

Les chemins de fer canadiens doivent donc maintenant accroître leur chiffre d'affaires pour reprendre leur part de marché aux dépens du transport routier et lutter à armes égales contre les chemins de fer américains sur un marché nord-américain en plein essor où règne une vive concurrence.

Le Canada a toujours été un pays de commerçants. Son produit intérieur brut est composé à 40 pour cent d'exportations, dont 85 pour cent à destination des États-Unis. Mais les marchandises canadiennes sont désavantagées par l'éloignement des marchés des États-Unis par rapport aux marchandises américaines. La prospérité économique future du Canada est donc directement liée à l'existence d'un système de transport ferroviaire compétitif à l'échelle internationale.

La récupération des coûts et les investissements sont essentiels à la compétitivité du système ferroviaire. Les chemins de fer sont plus capitalistiques que la plupart des autres entreprises. Ils dépendent de capitaux qui, de leur côté, sont injectés en fonction du rendement qu'ils peuvent offrir aux investisseurs.

En cette période de croissance économique soutenue, le CN commence maintenant à absorber son coût du capital, mais il est loin de l'absorber sur tout un cycle économique.

Les chemins de fer comptent sur la différenciation des prix pour récupérer tous leurs coûts tout en offrant les plus bas prix aux expéditeurs. Cette méthode s'appuie sur l'établissement des prix en fonction de la demande – une pratique standard dans les secteurs d'activité nord-américains grevés de coûts fixes élevés. Elle optimise la contribution aux coûts fixes au profit de tous les intéressés, en particulier les expéditeurs qui dépendent des chemins de fer.

L'harmonisation des régimes réglementaires canadien et américain est également essentielle à la compétitivité du système ferroviaire à l'échelle internationale. À l'heure actuelle, les chemins de fer canadiens sont plus réglementés que leurs concurrents américains.

C'est dans ce contexte que le Comité d'examen de la LTC, lorsqu'il préparera son rapport provisoire sur les questions d'accès concurrentiel, devra évaluer plusieurs propositions fondées sur les concepts d'accès ouvert. Le défi que devront relever les membres du Comité sera d'équilibrer les préoccupations légitimes des expéditeurs et les exigences fondamentales d'un système ferroviaire compétitif à l'échelle internationale. Personne ne profitera plus des avantages d'un tel équilibre que les expéditeurs.

L'accès ouvert qui permettrait à de nombreux transporteurs d'accéder à un réseau appartenant à un autre transporteur, constituerait un énorme changement structurel du système ferroviaire canadien.

Les exemples d'accès ouvert dans le monde ne sont pas concluants. Les régimes d'accès ouverts adoptés au Royaume-Uni, dans l'Union européenne et en Australie sont tous lourdement subventionnés et sont loin d'atteindre les objectifs politiques et la performance du système actuellement en place au Canada.

Pour cette raison, toute recommandation de modification des règlements sur l'accès – y compris les dispositions d'accès pour les chemins de fer régionaux – doit préserver la différenciation des prix et être évaluée en fonction d'une série de principes de base, qui assure en premier lieu :

- la pleine récupération des coûts
- la réciprocité d'accès

Puis inclut :

- la déréglementation complète
- l'arbitrage commercial
- le respect des règles de l'ALENA et de l'accord de l'OMC.

Toute proposition d'accès qui ne respecte pas chacun de ces principes représente une forme d'accès réglementé ou forcé et peut constituer une subvention ou une expropriation selon l'ALENA et l'accord de l'OMC, respectivement.

Les propositions actuelles, notamment un chemin de fer régional spécialisé dans le transport des grains ou des prix d'accès concurrentiels, ne respectent pas les principes susmentionnés et risquent de détruire la différenciation des prix. Les accepter mènerait tout simplement à un transfert illégal de richesses d'un participant au système de transport à un autre.

Le CN est intimement persuadé que la future loi doit reposer sur les principes actuellement à la base du système législatif et réglementaire du Canada. La déréglementation a beaucoup aidé à offrir aux expéditeurs canadiens un système de transport ferroviaire sécuritaire, efficace, flexible et abordable.

Le système de transport canadien doit jouer un rôle important dans la compétitivité du Canada, en particulier sur les marchés de l'ALENA.

Pour réaliser cette vision et assurer la viabilité du secteur ferroviaire, le gouvernement doit absolument maintenir la déréglementation, prévoir une politique nationale du transport efficace pour tous les modes et assurer l'équité fiscale entre les modes de transport et entre les territoires.

Dans son mémoire du 17 novembre 2000, le CN élaborera des recommandations dans le sens de cette vision.

2.0 La déréglementation du secteur ferroviaire canadien produit l'effet souhaité

2.1 Le meilleur système de chemin de fer marchandises au monde

La déréglementation du secteur ferroviaire au Canada a permis aux chemins de fer de consolider leur position, d'offrir aux expéditeurs des options de transport plus concurrentielles et de leur faciliter l'accès à un plus grand nombre de marchés nord-américains. Le processus de déréglementation s'est déroulée en deux grandes étapes au cours des 14 dernières années.

La Loi de 1987 sur les transports nationaux autorisait les chemins de fer et leurs clients à conclure des contrats confidentiels établis d'un commun accord. Par ailleurs, elle prévoyait d'importantes mesures dans le but de protéger les expéditeurs.

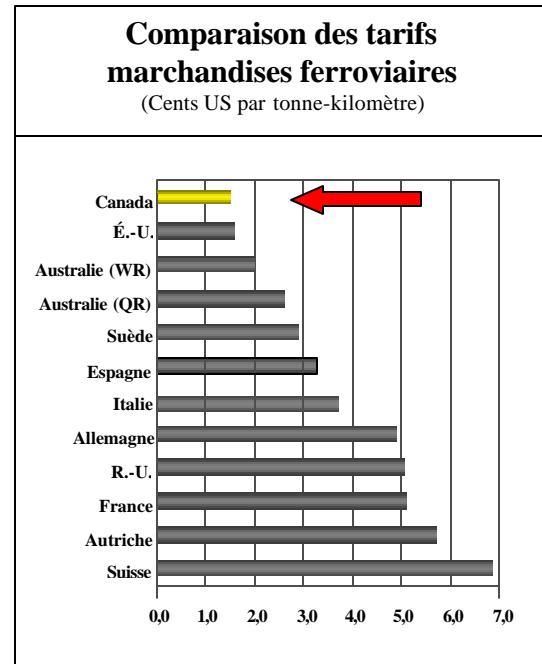
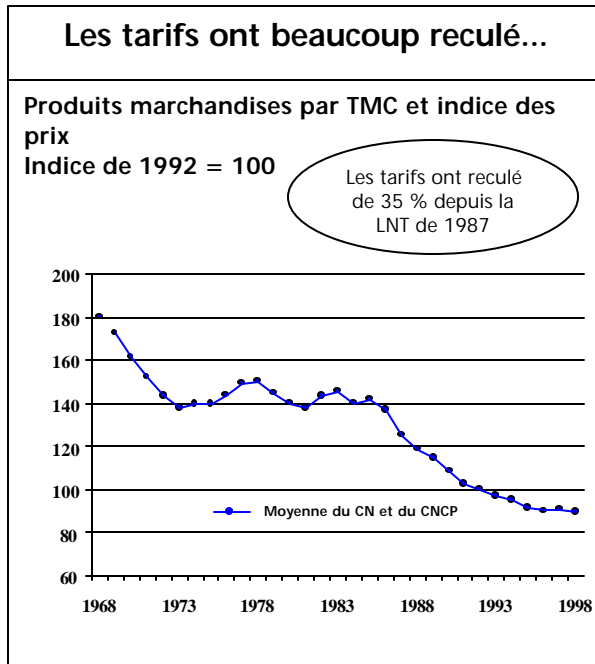
En 1996, reconnaissant qu'il fallait réorganiser les lignes secondaires afin de s'attaquer aux coûts associés à la surcapacité du réseau ferroviaire, le gouvernement adoptait la Loi sur les transports au Canada. Ce processus de rationalisation des réseaux des deux chemins de fer du pays a mené directement à l'essor d'un vigoureux réseau de chemins de fer d'intérêt local au Canada. À l'heure actuelle, 56 chemins de fer régionaux et d'intérêt local exploitent 10 000 milles de voies au Canada. Ces compagnies ont pris en charge le service local sur les anciennes lignes secondaires du CN et du CFPC tout en offrant, en partenariat avec ces derniers, les avantages du transport longue distance offert par les grands chemins de fer.

Ces importantes initiatives de déréglementation ont permis au secteur ferroviaire canadien d'accroître sa productivité et son efficacité et ont apporté d'imposants avantages quantifiables aux expéditeurs. Pour leur part, les contribuables ont profité de l'élimination des coûteuses subventions et de l'accès à un réseau ferroviaire plus concurrentiel en Amérique du Nord.

2.1.1 Pour les expéditeurs : prix concurrentiels, service amélioré

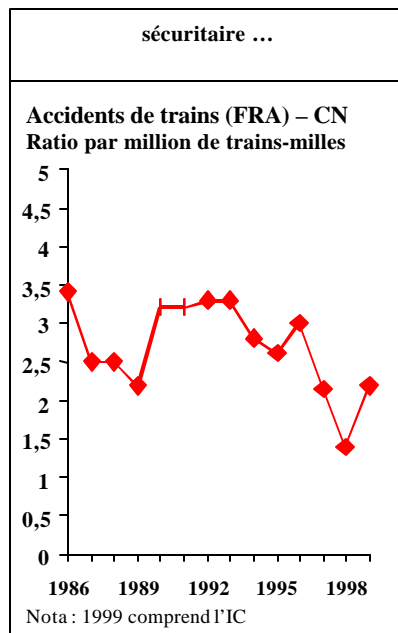
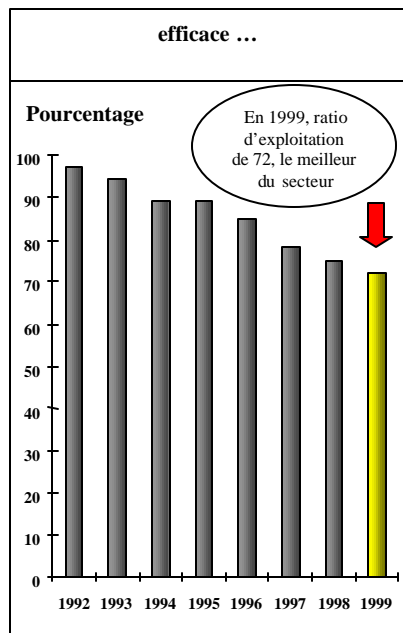
Un élément qui assure la compétitivité d'un système ferroviaire est la compétitivité des prix demandés aux expéditeurs. Aujourd'hui, les prix du transport marchandises payés par les expéditeurs canadiens sont les plus bas au monde; à 60 pour cent sous la moyenne internationale. Depuis la déréglementation du secteur ferroviaire en 1987, les expéditeurs ont profité d'une baisse de 35 pour cent des prix marchandises mêmes. Le système ferroviaire canadien est maintenant l'un des plus efficaces au monde.

Tarifs marchandises concurrentiels



Le CN a également offert aux expéditeurs des temps de parcours réduits et des taux de ponctualité de plus de 90 pour cent pour les expéditions par wagon complet.

Aujourd'hui le CN est

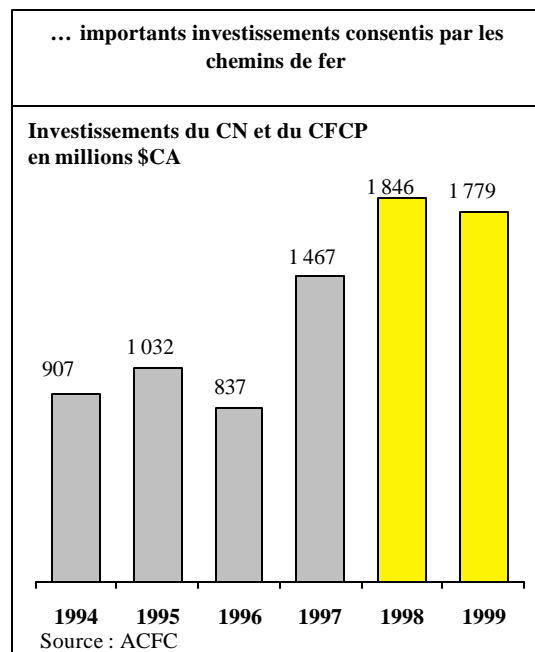
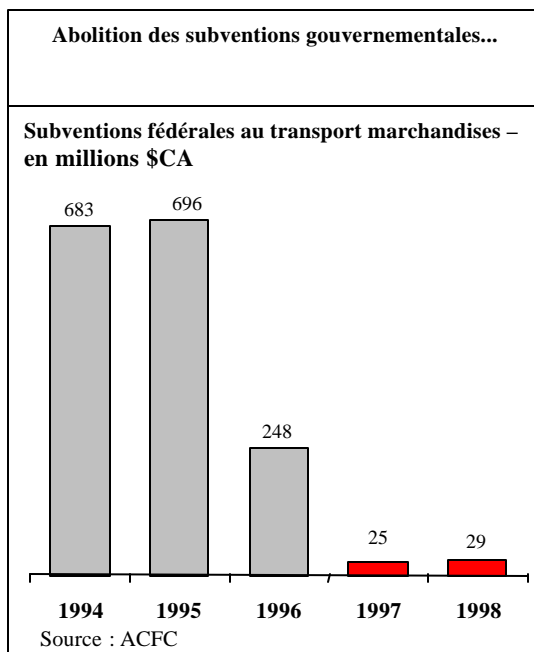


- ### et ponctuel
- ◆ Un chemin de fer à horaires fixes
 - ◆ Des temps de parcours réduits
 - ◆ Une ponctualité supérieure à 90 %

2.1.2 Pour les gouvernements : élimination des subventions, niveaux records des investissements privés

La déréglementation a permis l'amélioration du service et de la sécurité et la baisse des prix. De plus, en raison de la déréglementation, les subventions, qui coûtaient aux contribuables canadiens des centaines de millions de dollars par année, ont été éliminées. L'élimination quasi-totale des subventions fédérales au transport marchandises, qui ne sont plus accordées que pour la modernisation des passages à niveau, est un autre bienfait de la déréglementation.

En 1994, ces subventions atteignaient chaque année près de 700 millions de dollars. Depuis, les deux grands chemins de fer canadiens ont doublé leurs investissements dans les installations et l'infrastructure. En 1999, le CN et le CFCP ont investi en tout plus de 1,5 milliard de dollars pour continuer à améliorer le service à la clientèle.

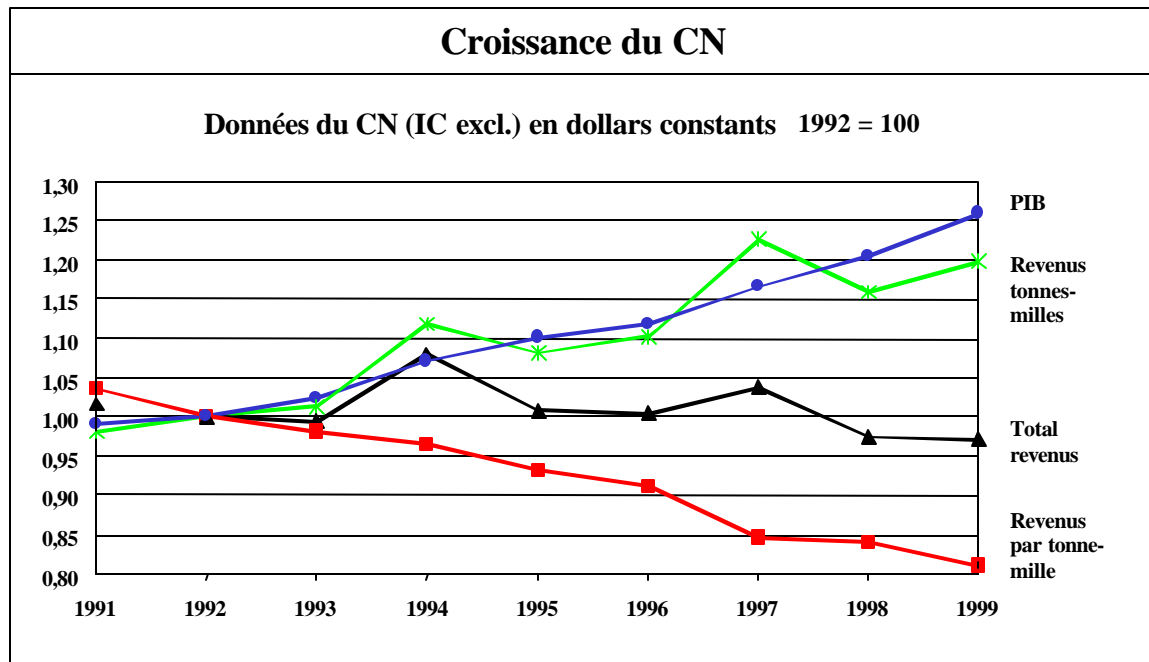


2.2 Mais la reprise du secteur ferroviaire est fragile

2.2.1 La croissance économique a accru le volume de trafic mais pas les revenus

Le secteur ferroviaire est parvenu à réduire considérablement ses coûts. Il lui reste encore à relever d'imposants défis en matière de revenus. Le Canada connaît actuellement une période d'expansion et de croissance économiques soutenues. Portés par l'économie en voie d'expansion, les volumes de transport par rail se hissent à des niveaux records. Mais les produits marchandises des chemins de fer ont virtuellement stagné pendant toute cette période, parce que les prix moyens par tonne-kilomètre chutaient de façon marquée. D'impressionnants gains de productivité

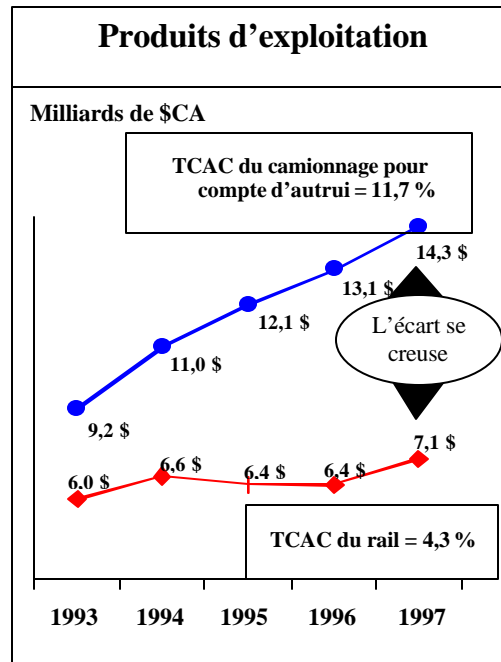
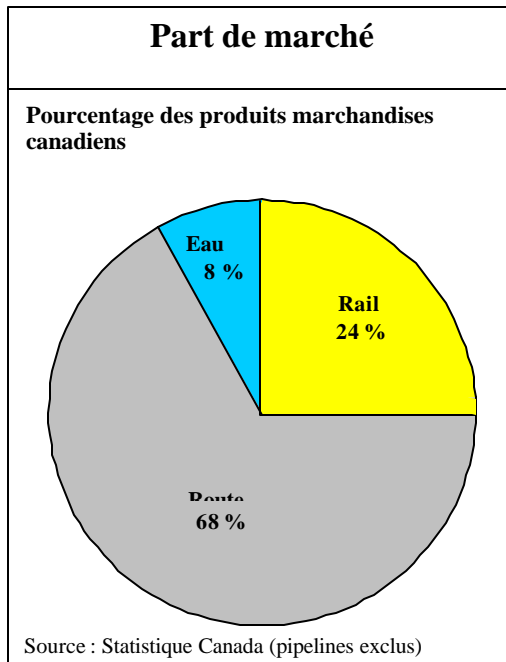
ont permis au CN d'offrir le service efficace réclamé par les expéditeurs. Toutefois, la hausse des volumes jumelée à la stagnation des revenus met en péril la capacité à long terme du CN, ainsi que celle de tout le secteur, à assurer les investissements nécessaires à l'entretien et à l'amélioration continue du réseau.



2.2.2 Le secteur doit accroître sa part de marché aux dépens du transport routier

Alors que les besoins en transport des expéditeurs augmentent, la part de marché relative du chemin fer recule. En effet, la concurrence du transport routier est féroce. Les innovations techniques combinées à l'augmentation des limites de dimensions et de poids ainsi qu'à l'allongement des heures de service permettent aux camionneurs d'accepter des chargements qui étaient autrefois réservés au rail. Pour accroître leur chiffre d'affaires, les chemins de fer doivent contre-attaquer en offrant des services innovateurs et en améliorant la fiabilité.

Le CN a lancé plusieurs nouveaux services en 2000, dans le but précis de reprendre une partie du trafic perdu. La Compagnie a retranché 24 heures de son temps de parcours entre Toronto et Vancouver, elle a ramené la durée du service Toronto-Moncton à moins de 24 heures et lancé le service intermodal RoadRailer de nuit entre Montréal et Toronto, dont il vient d'annoncer le prolongement jusqu'à Chicago. Les chemins de fer doivent continuer à investir dans les nouveaux services s'ils veulent reprendre leur part de marché.



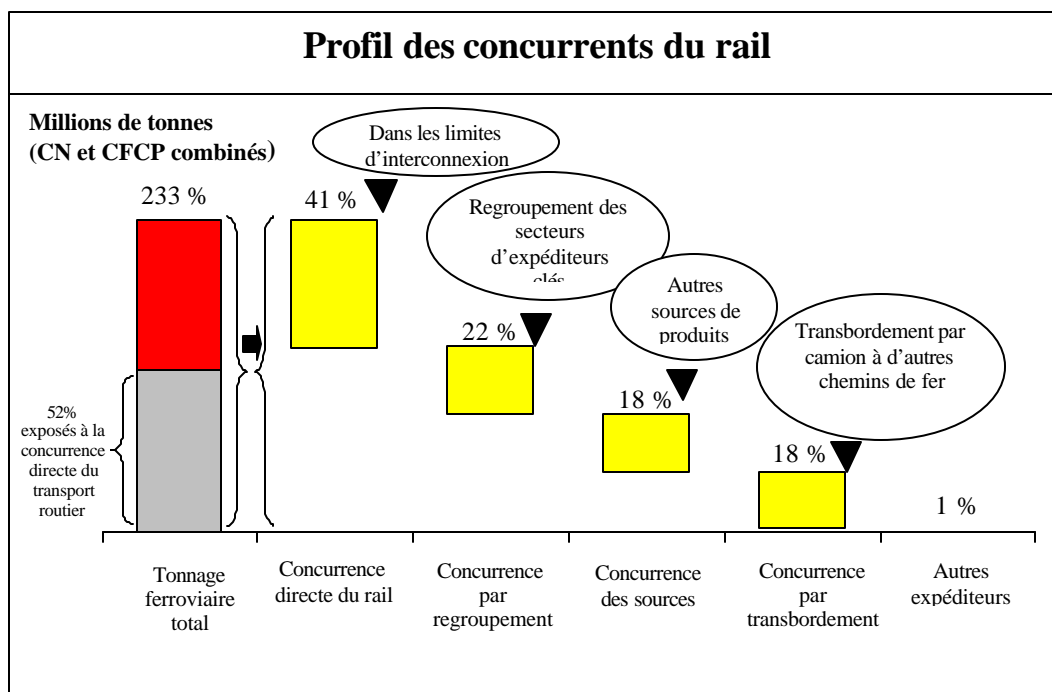
2.2.3 Les choix offerts aux expéditeurs favorisent la concurrence

Pour accroître leur part de marché et assurer leur solidité financière, les chemins de fer doivent cibler non plus la compression des coûts mais l'accroissement de leur chiffre d'affaires.

Le défi est de taille, compte tenu de la vive concurrence qui caractérise le marché actuel et qui offre aux expéditeurs plusieurs choix de transport et à leurs clients, de plus grandes options d'approvisionnement. Environ 99 pour cent des échanges ferroviaires sont soumis à d'intenses pressions concurrentielles. Le service marchandises du CN doit soutenir la concurrence des nombreuses autres options offertes aux expéditeurs et aux destinataires. La plupart d'entre eux profitent d'une combinaison des formes suivantes de concurrence, qui ne s'excluent pas mutuellement.

- concurrence directe du transport routier – plus de la moitié du tonnage combiné du CN et du CFCP peut être transportée par la route;
- concurrence directe du secteur du rail – pour 41 pour cent de tonnage combiné du CN et du CFCP, les expéditeurs disposent d'options tout à fait concurrentielles;
- concurrence des installations multiples – pour 22 pour cent du tonnage combiné du CN et du CFCP, les expéditeurs ont la possibilité de regrouper les expéditions des usines de sorte qu'ils sont encore mieux placés pour tirer parti des prix et volumes offerts par les chemins de fer;
- concurrence des sources – pour 18 pour cent du tonnage combiné du CN et du CFCP, les marchandises comme le charbon, par exemple, sont soumises à la concurrence d'autres sources d'approvisionnement; et
- transbordement par camion vers d'autres chemins de fer – pour 18 pour cent du tonnage combiné du CN et du CFCP, l'expéditeur peut utiliser le transport routier

pour accéder à un chemin de fer concurrent, y compris les terminaux de chemins de fer américains au Canada et aux États-Unis.



D'autres pressions commencent à s'exercer sur le plan de la concurrence en raison des changements structurels et technologiques que connaît le marché.

Les regroupements d'expéditeurs augmentent le nombre de clients en mesure de transporter des produits d'une installation à l'autre. Ils peuvent ainsi « regrouper » leurs expéditions et faire valoir leur position de force sur le marché lorsqu'ils négocient les prix.

De même, le commerce électronique s'ajoute aux pressions poussant les chemins de fer à accroître leur efficacité.

En offrant de nouveaux moyens de regrouper la demande, le commerce électronique améliore la position des expéditeurs dans la négociation des prix.

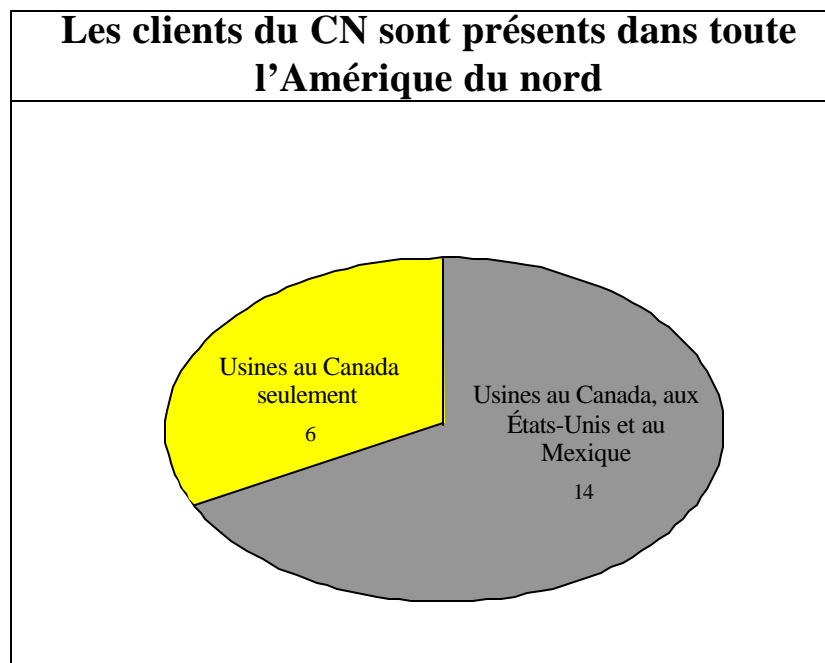
De plus, il accélère la tendance à la livraison juste à temps et à la fragmentation en petits envois. Cette tendance représente tout un défi pour le secteur ferroviaire.

2.2.4 Le défi posé par le commerce nord-sud

S'ajoutant aux pressions exercées sur la concurrence par les options des expéditeurs et les tendances du marché, la mondialisation et plus particulièrement l'Accord de libre-échange nord-américain restructurent les besoins en transport des expéditeurs

canadiens. Face à une augmentation annuelle de plus de 10 pour cent des échanges entre le Canada et les États-Unis, le marché nord-américain est de plus en plus intégré de sorte que les expéditeurs canadiens ont de plus en plus besoin de services de transport efficaces dans le corridor nord-sud.

La hausse des fusions transnationales d'entreprises clientes des chemins de fer a également contribué à la croissance des besoins en transport dans le corridor nord-sud. Par exemple, des 20 premiers clients du CN, près des trois quarts ont des usines dans au moins deux des trois pays de l'ALENA. Ces expéditeurs ont besoin de solutions de transport intégrées et efficaces à l'échelle de l'Amérique du Nord.



Étant donné que 85 pour cent des exportations canadiennes sont destinées aux É.-U. et que 40 pour cent de ces exportations sont acheminées par rail, le Canada doit manifestement pouvoir compter sur des chemins de fer efficaces et compétitifs.

Les expéditeurs canadiens profitent actuellement des meilleurs prix de transport ferroviaire des marchandises au monde, et ces prix compensent les distances supplémentaires que les marchandises doivent parcourir pour atteindre un marché nord-américain marqué par une vive concurrence.

Mais l'évolution des marchés – comme d'éventuelles fusions des chemins de fer américains – pourraient vite redonner l'avantage concurrentiel aux fournisseurs américains.

Si des fusions aux États-Unis donnaient naissance à des chemins de fer transcontinentaux, elle créeraient les plus longs réseaux par transporteur unique et favoriseraient les marchandises américaines aux dépens des nôtres.

2.2.5 Les chemins de fer canadiens sont plus réglementés que leurs concurrents américains

Dans le contexte de la croissance du commerce nord-sud, la capacité du secteur ferroviaire canadien de livrer un service efficace, intégré et rentable repose, en grande partie, sur l'harmonisation du régime réglementaire canadien avec celui qui régit le transport ferroviaire aux États-Unis où se trouve le principal marché du Canada. Les règlements imposés dans un pays peuvent avoir des répercussions qui risqueraient de nuire directement à la compétitivité d'un expéditeur sur son marché.

La réglementation protégeant les expéditeurs, par exemple, peut nuire à la flexibilité, à l'efficacité et aux rentrées de fonds nécessaires aux réinvestissements dans le réseau ferroviaire.

À l'heure actuelle, le Canada est le pays qui protège le mieux les expéditeurs, leur offrant une protection supérieure à ce que prévoit le système réglementaire de notre principal concurrent, les États-Unis.

Comparaison entre les régimes réglementaires canadiens et américains

	Canada	É.-U.
Trafic assujetti	<ul style="list-style-type: none"> Tous 	<ul style="list-style-type: none"> Le trafic déréglementé est exonéré
Interconnexion	<ul style="list-style-type: none"> Obligatoire Prix réglementés 	<ul style="list-style-type: none"> Volontaire Prix négociés
Arbitrage des prix	<ul style="list-style-type: none"> Arbitrage obligatoire —offert à tous les expéditeurs 	Seulement si : <ul style="list-style-type: none"> Le seuil produits-coûts est dépassé Il n'y a pas d'entreprise de camionnage ou de chemin de fer concurrents Les coûts indépendants sont dépassés
Prix de ligne concurrentiels	<ul style="list-style-type: none"> Prescrits 	<ul style="list-style-type: none"> Aucun
Obligation de transporteur public	<ul style="list-style-type: none"> Prescrite 	<ul style="list-style-type: none"> Prescrite

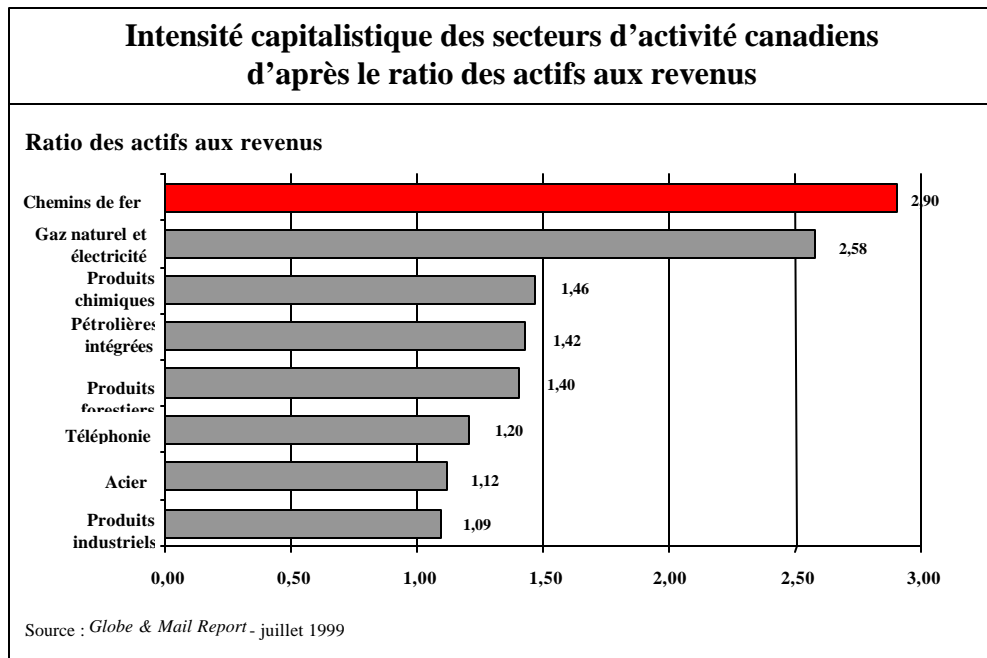
3.0 La récupération de tous les coûts est nécessaire à la préservation des gains réalisés

Le secteur ferroviaire canadien a réalisé des gains énormes grâce à la déréglementation. Les expéditeurs bénéficient des prix les plus bas au monde tout en recevant un service qui continue de s'améliorer. Les subventions gouvernementales ont été abolies et les investissements privés ont atteint des niveaux records. Mais nous avons également vu que la reprise du rail est fragile en raison des défis posés par les revenus, du recul de sa part de marché et des options des expéditeurs.

Sur un marché entièrement concurrentiel, la compétitivité du secteur ferroviaire dépend de sa capacité de continuer à investir dans son réseau et, par là, d'offrir aux expéditeurs un meilleur service. Les chemins de fer ne pourront toutefois investir qu'après avoir récupéré leurs coûts du capital.

3.1 Différenciation des prix : un élément clé de la récupération des coûts

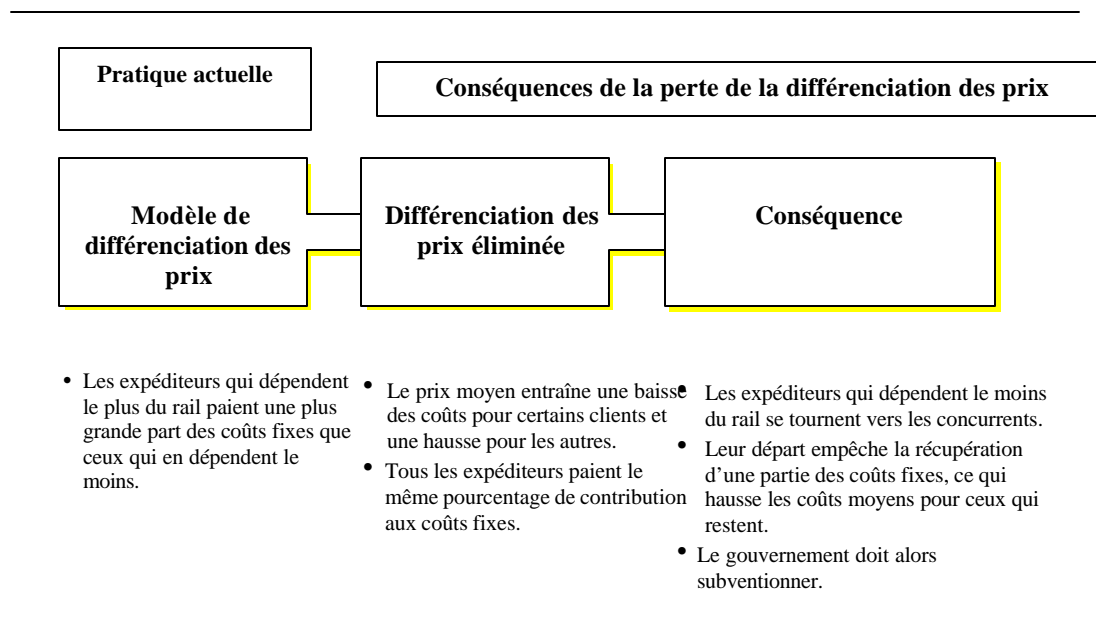
Les chemins de fer dépensent quatre fois plus que la moyenne des autres secteurs et trois fois plus que le secteur du camionnage pour leurs installations fixes et leur matériel. À l'heure actuelle, le CN investit environ un milliard de dollars par année à l'amélioration de ses immobilisations. Les frais fixes élevés – associés à l'emprise et au matériel roulant – sont inévitables, peu importe le volume de trafic.



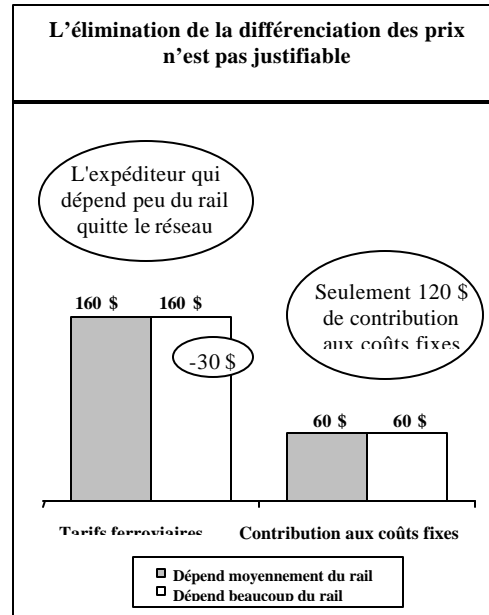
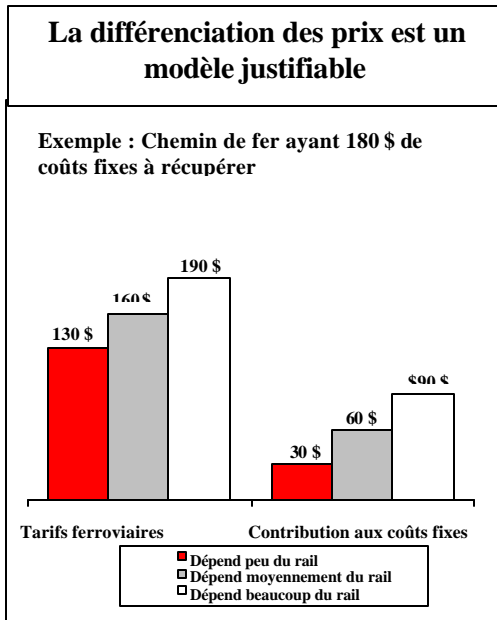
S'il veut disposer des fonds dont il a besoin pour payer ces frais fixes élevés et améliorer le service, un chemin de fer doit être en mesure d'obtenir des revenus suffisants, c'est-à-dire qu'il doit réaliser des gains qui lui permettent d'absorber son coût du capital.

En cette période de croissance économique soutenue, le CN commence à réaliser des revenus suffisants pour absorber son coût du capital, mais il est loin de l'avoir fait sur un cycle économique complet. Pour parvenir à récupérer tous leurs coûts, offrant les prix les plus bas aux expéditeurs, les chemins de fer comptent sur la différenciation des prix. Cette méthode établit les prix en fonction de la demande au lieu d'utiliser une formule. La différenciation des prix est une pratique standard dans la plupart des secteurs nord-américains devant assumer des coûts fixes élevés. Elle optimise la contribution aux coûts fixes au profit de tous les intéressés, en particulier la plupart des expéditeurs qui dépendent des chemins de fer, comme l'illustre le tableau suivant.

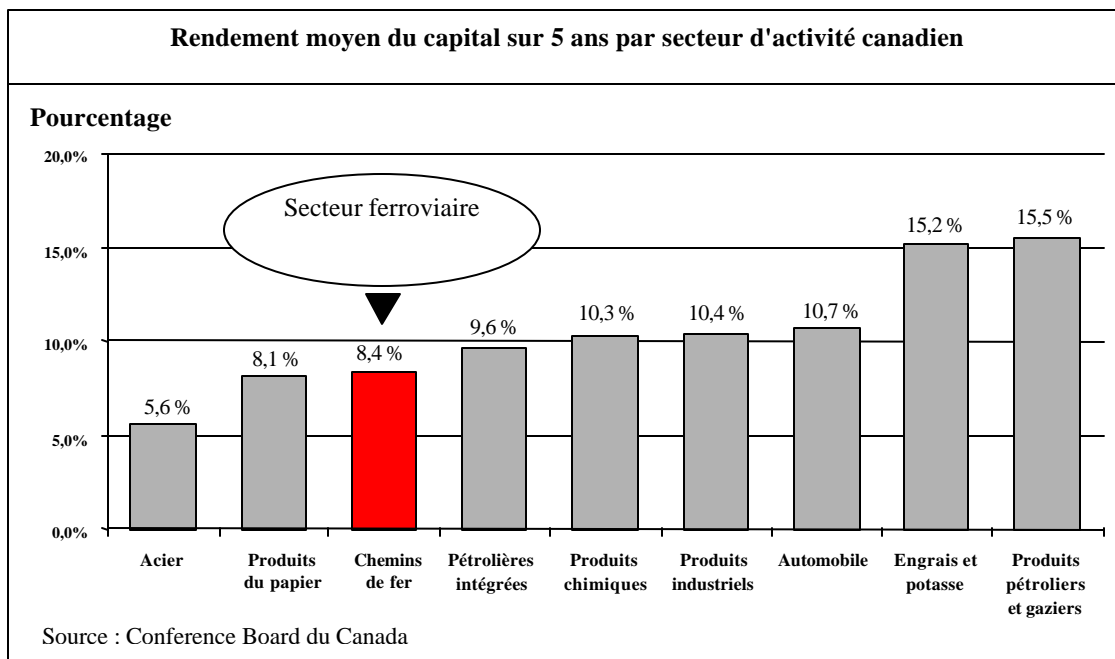
Différenciation des prix



À long terme, l'impossibilité de fixer les prix en fonction de la demande provoquerait une détérioration du service ou la hausse des prix ou des subventions.



Même avec la différenciation des prix, le taux de rendement du capital du secteur ferroviaire est inférieur à celui de la plupart des principaux secteurs d'activité.



Toute initiative, y compris les initiatives qui priveraient les chemins de fer de la possibilité de récupérer leur coût du capital, provoquerait une détérioration du réseau ferroviaire et minerait par le fait même leur efficacité et la qualité du service. Privé de service ferroviaire efficace, les expéditeurs canadiens auraient moins d'options de transport, ce qui nuirait à leur capacité de se tailler une place sur le marché de l'ALENA.

4.0 Point de vue sur les questions d'accès concurrentiel

La récupération des coûts et les investissements sont essentiels à la compétitivité du secteur ferroviaire. C'est dans ce contexte, et en tenant compte de la situation qui montre que la déréglementation donne les résultats attendus, que le Comité d'examen doit évaluer toute proposition d'accès concurrentiel.

4.1 Définition de l'accès

Lorsqu'il recommandait, dans son rapport du 21 décembre 1998 intitulé Examen de la manutention et du transport du grain au Canada, que toute « personne » ait accès aux lignes d'un chemin de fer, le juge Estey a lancé un grand débat qui a inspiré une vaste gamme de propositions au sujet de ce qu'on appelle l'accès ouvert.

L'expression « accès ouvert » mérite d'être définie et appelle des précisions sur les cinq variables suivantes :

- **Structure de propriété** – Est-elle fondée sur le modèle nord-américain actuel à intégration verticale, ou établira-t-elle une distinction entre l'infrastructure et les sociétés exploitantes?
- **Prix d'accès** – Sont-ils dictés par le marché en fonction d'une récupération totale des coûts ou représentent-ils une subvention indirecte offerte aux expéditeurs par l'intermédiaire de prix inférieurs?
- **Réciprocité d'accès** – Les chemins de fer auront-ils tous entièrement accès aux lignes les uns des autres, ou les droits d'accès favoriseront-ils certains chemins de fer mais pas les autres?
- **Protection des expéditeurs** – L'accès remplacera-t-il les protections actuellement accordées aux expéditeurs ou se transformera-t-il en mesure de protection supplémentaire?
- **Subventions gouvernementales** – Le régime d'accès est-il fondé sur des principes entièrement commerciaux ou nécessite-t-il d'importantes subventions publiques?

La définition de tout modèle d'accès est complexe et elle transformerait littéralement le cadre dans lequel les chemins de fer canadiens évoluent actuellement.

4.1.1 Leçons tirées des régimes d'accès à travers le monde

Pendant qu'on débattait de la question ici au Canada, des régimes d'accès ouvert ont été adoptés ailleurs dans le monde.

Les régimes adoptés en Australie, au Royaume-Uni et dans l'Union européenne méritent notre attention. Même si les structures industrielles varient dans ces territoires, les données recueillies jusqu'ici montrent qu'on a encore besoin

d'importantes subventions gouvernementales. De plus, ces territoires sont considérés comme des modèles de concurrence parfaite où la protection du client n'est pas une obligation.

Expériences d'accès ouvert dans le monde

	Australie	Royaume-Uni	Union européenne
Propriété de l'infrastructure	• Mixte	• Séparée	• Mixte
Prix d'accès	• Réglementés - récupération partielle des coûts	• Réglementés - pleine récupération des coûts	• Réglementés - récupération partielle des coûts
Subventions gouvernementales	• Importantes	• Très importantes	• Très importantes
Protection des expéditeurs	• Aucune	• Aucune	• Aucune

Étant donné la performance supérieure des chemins de fer canadiens et les résultats douteux des régimes adoptés ailleurs, il incombe aux défenseurs de l'accès ouvert au Canada de démontrer qu'un tel régime améliorera l'efficacité et procurera les avantages économiques à tous les intéressés, en maintenant la compétitivité des chemins de fer canadiens sur le marché nord-américain.

4.1.2 Principes clés

Lorsqu'il examinera la valeur de toute proposition d'accès ouvert, le Comité devra également veiller à protéger l'intégrité économique des chemins de fer de sorte qu'ils n'aient pas besoin de subventions.

Dans le cadre de cet exercice, le Comité doit veiller au respect de principes suivants :

- **Pleine récupération des coûts** – Les tarifs d'accès doivent être dictés par le marché et négociés plutôt que réglementés. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre sur un prix d'accès, l'arbitrage commercial doit tenir compte des principes suivants de récupération des coûts :
 - hausse des coûts d'exploitation à l'arrivée d'un nouveau venu
 - rendement du capital structurel
 - paiement du nouveau capital
 - perte de contribution aux coûts fixes
- **Amélioration de l'efficacité de la concurrence** – En supposant l'entière récupération des coûts liés à la préservation de la qualité de l'infrastructure, les chemins de fer seraient compétitifs sur le service et les frais variables.

- **Déréglementation complète** – Avec l'accès ouvert, l'efficacité, le service et les prix du secteur seraient dictés par les forces du marché et non par réglementation. La concurrence parfaite et les mesures de protection des clients ne peuvent pas coexister.
- **Maintien de l'intégration verticale** – Le modèle nord-américain est celui qui permet l'affectation efficace de capital dans le but d'entretenir et d'améliorer le réseau et de protéger les normes de sécurité.
- **Réciprocité d'accès** – Le CN et le CFCP insisteront : ils doivent avoir des droits totalement réciproques sur les lignes les uns des autres, y compris sur celles des chemins de fer régionaux et d'intérêt local bénéficiant de droits de circulation sur leurs lignes. Cette mesure est particulièrement essentielle pour assurer l'équilibre entre les transporteurs canadiens et américains présents dans les deux pays, et éviter que les chemins de fer américains puissent ravir les meilleurs éléments du trafic canadien.
- **Arbitrage commercial** – L'arbitrage commercial permettrait de résoudre les différends relatifs aux droits d'accès et aux prix dans les situations où il n'y a pas de concurrence.
- **Maintien d'un réseau ferroviaire canadien compétitif sur le marché nord-américain** – Pour réussir, les expéditeurs canadiens ont besoin d'un système ferroviaire efficace qui leur permet d'être concurrentiels sur leurs marchés.
- **Respect des règles de l'ALENA** – En vertu de l'ALENA et de l'accord de l'OMC, les règles d'accès qui sont en fait des subventions déguisées iraient à l'encontre des obligations commerciales internationales du Canada.

4.2 Réponse aux propositions sur l'accès concurrentiel

Les propositions d'accès formulées jusqu'ici au Canada enfreignent ou négligent ces principes importants.

4.2.1 Concept du chemin de fer régional

Le CN a participé activement à la création des chemins de fer régionaux et des chemins de fer d'intérêt local par l'intermédiaire de transactions commerciales privées.

Nous valorisons ces relations et cherchons constamment à les bonifier.

De plus, le CN s'est activement associé à des chemins de fer régionaux établis depuis longtemps, comme le British Columbia Railway et l'Ontario Northland.

La proposition d'un chemin de fer régional spécialisé dans le transport des céréales, mise de l'avant par OmniTRAX dans sa déclaration publique du 15 septembre 2000, est d'un tout autre ordre. Ce chemin de fer serait fondé sur l'accès forcé aux réseaux

du CN et du CFCP et, à ce titre, cette proposition devrait être évaluée en regard des principes décrits ci-dessus.

Le tableau suivant résume la proposition d’OmniTRAX et en fait ressortir les faiblesses.

OmniTRAX : Comparaison avec les principes d’accès clés

Proposition d’OmniTRAX	Principales faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Accès aux réseaux du CN et du CFCP : <ul style="list-style-type: none"> • pour se servir d’un chemin de fer comme pont pour accéder à un autre • pour desservir ses propres clients à un point sur le réseau du chemin de fer de correspondance • pour solliciter la clientèle sur les lignes des autres chemins de fer une fois sur place • Possibilité de modifier arbitrairement les conditions des transactions commerciales entre OmniTRAX et le CN, et de modifier unilatéralement la répartition des produits d’exploitation convenue avec tous les chemins de fer • Le droit d’acquérir des lignes du CN et du CFCP à des prix inférieurs à leur valeur marchande 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de réciprocité pour le CN et le CFCP – donne lieu à un monopole ferroviaire local • Frais d’accès non définis – pas de référence aux principes commerciaux pour établir les prix • Perte d’efficacité en raison de la configuration du trafic • Viole la transaction commerciale initiale et les ententes à long terme • Viole les principes commerciaux généralement acceptés et respectés • Avantages financiers inattendus sous forme de subventions du CN et du CFCP • Pas de contribution de capital pour l’utilisation du matériel roulant • Constitue une confiscation

4.2.2 Interconnexion et prix d’accès concurrentiels

Deux autres propositions visant à étendre l’accès ont également fait l’objet de discussions.

La première, l’agrandissement des limites d’interconnexion, propose de repousser les limites actuelles d’interconnexion de 30 kilomètres à une distance indéfinie.

La seconde, les prix d’accès concurrentiels, propose d’utiliser les prix et limites d’interconnexion actuels, puis d’appliquer un prix moyen par tonne-mille pour les marchandises manutentionnées, sans limite de distance à partir du lieu d’interconnexion.

Les deux propositions ne respectent pas le principe de récupération totale des coûts. En réalité, les prix d’interconnexion actuels n’assurent pas des revenus suffisants.

Ils n'absorbent qu'une très petite fraction des coûts fixes du réseau. (Cette situation doit être corrigée au cours de l'examen de la LTC.)

L'agrandissement des limites d'interconnexion ébranlerait à plus grande échelle le processus de récupération des coûts fixes par la différenciation des prix.

La différenciation des prix est l'élément qui permet d'optimiser la récupération des coûts fixes et de réduire les tarifs demandés à tous les usagers du réseau, en particulier à ceux qui dépendent le plus du réseau ferroviaire.

La proposition des prix d'accès concurrentiels, parce qu'elle repose sur un prix moyen, ne fait qu'aggraver le problème.

5.0 Sommaire

Le CN croit fermement que la future loi doit reposer sur les principes actuellement à la base du système législatif et réglementaire du Canada. La déréglementation a beaucoup aidé à offrir aux expéditeurs un système de transport ferroviaire sécuritaire, efficace, flexible et abordable. Toutefois, les chemins de fer canadiens doivent encore relever d'importants défis pour maintenir leur viabilité financière sur tout un cycle d'affaires.

Selon la vision du CN, le système de transport canadien doit jouer un rôle clé dans la compétitivité du Canada, en particulier sur les marchés de l'ALENA.

Pour réaliser cette vision et assurer la viabilité du réseau ferroviaire, le gouvernement doit absolument maintenir la déréglementation, prévoir une politique nationale du transport efficace pour tous les modes et assurer l'équité fiscale entre les modes de transport et entre les territoires d'imposition.

Dans son mémoire du 17 novembre 2000, le CN élaborera des recommandations dans le sens de cette vision.