

# PROLONGER L'INTERCONNEXION RÉGLEMENTÉE ? MAUVAIS POUR LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT. MAUVAIS POUR TOUT LE MONDE.

 **MANUTENTION PLUS LONGUE**

 **COÛTS PLUS ÉLEVÉS**

 **TRANSIT PLUS LONG**

 **CONGESTION POTENTIELLE ACCRUE**

 **AUGMENTATION DES ACTIFS**

 **DIMINUTION DES REVENUS  
ET DES INVESTISSEMENTS**

L'interconnexion est le transfert du trafic entre deux chemins de fer. L'Office des transports du Canada (« l'Office ») réglemente deux types d'interconnexion :

## INTERCONNEXION RÉGLEMENTÉE | INTERCONNEXION DE LONGUE DISTANCE

Depuis quelques années, les chaînes d'approvisionnement mondiales sont mises à rude épreuve. Au Canada, il est devenu évident que l'optimisation de la capacité existante par la collaboration et les investissements pour répondre à la demande grandissante doivent être des priorités absolues. Pourtant, en octobre 2022, le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement a recommandé une réglementation accrue, notamment la prolongation de la limite de l'interconnexion réglementée, une option qui a été mise à l'essai en 2014 et qui a été rapidement rejetée en 2017. Les raisons de ce rejet sont simples.

**L'interconnexion réglementée** (aussi appelée « interconnexion de zone » par les chemins de fer ou « interconnexion ordinaire » par l'Office) a été créée au Canada en 1904 pour limiter, dans les centres urbains, la prolifération de voies ferrées desservant des industries manufacturières. Les expéditeurs situés dans un rayon de 30 km (ou « assez proches », selon l'Office) peuvent utiliser ce type d'interconnexion. Chaque année, l'Office établit les

tarifs de l'interconnexion réglementée en fonction du coût (ce qui permet d'obtenir des tarifs nettement inférieurs aux tarifs commerciaux).

**L'interconnexion de longue distance (ILD)** a été créée en 2018, après des consultations approfondies auprès des expéditeurs, des chemins de fer et d'autres intervenants. Elle permet aux expéditeurs de demander à un chemin de fer d'échanger un envoi avec un deuxième chemin de fer sur une distance pouvant s'élever à 1 200 km. Les tarifs de l'ILD sont déterminés par l'Office, selon les prix du marché pour des expéditions similaires.

Les expéditeurs soutiennent fermement l'ILD, qui leur donne plus d'options de service et un pouvoir de négociation accru, mais cette disposition est rarement utilisée. Cela s'explique probablement par le fait que les tarifs marchandises canadiens sont parmi les plus bas du monde et que les expéditeurs comprennent que les complexités logistiques d'une interconnexion forcée n'améliorent pas le service ferroviaire.

Bien qu'ils aient déjà accès à des options concurrentielles et à d'autres solutions tarifaires dans le cadre réglementaire actuel, certains expéditeurs souhaitent que le tarif de 30 km pour l'interconnexion réglementée soit prolongé sur de plus longues distances. Ils ne précisent pas lesquelles. Ils veulent essentiellement que les tarifs de l'ILD soient fondés sur les coûts, comme pour l'interconnexion réglementée sur 30 km, et non sur le marché.

**La prolongation de l'interconnexion réglementée** a été proposée pour la première fois en 2014. Face à une récolte de grain beaucoup plus importante que prévu, le gouvernement fédéral a élargi les zones d'interconnexion réglementée de 30 km à 160 km en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba. Les perturbations sur le marché ont été immédiates : le coût de ces déplacements n'a pas été pris en charge ; les chemins de fer américains ont pris des parts de marché au Canada, sans réciprocité ; et les entreprises céréalères privées ont soudain pris le pas sur les autres clients, dont ceux qui avaient des

contrats en cours. De plus, cela a prolongé la durée moyenne du transport de 1 à 2 jours, soit 25 %. Cette mesure n'est pas rentable et donne un avantage injuste aux chemins de fer américains par rapport aux chemins de fer canadiens.

En 2016, un rapport indépendant (le « Rapport Emerson ») a recommandé d'éliminer la prolongation de l'interconnexion réglementée. Le gouvernement a reconnu que c'était une erreur et a autorisé son élimination, la remplaçant par l'ILD susmentionnée, plus commerciale.

Si l'on tient compte des résultats de 2014, la réintroduction de la prolongation de l'interconnexion réglementée nuirait grandement à la compétitivité du Canada, perturberait les chaînes d'approvisionnement et réduirait la qualité du service pour tous. Point plus important, cela diminuerait les revenus des chemins de fer et découragerait les investissements à un moment où ils devraient être notre priorité commune (et non pas une réglementation additionnelle).

## **LA RÉINTRODUCTION DE LA PROLONGATION DE L'INTERCONNEXION RÉGLEMENTÉE AURAIT DES CONSÉQUENCES NÉGATIVES POUR L'ENSEMBLE DES EXPÉDITEURS ET DES CONSOMMATEURS. CE SERAIT MAUVAIS POUR TOUT LE MONDE.**

