

PROLONGATION DE L'INTERCONNEXION : MAUVAISE POUR LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT. MAUVAISE POUR TOUT LE MONDE



PLUS DE BIENS POUR TRANSPORTER LE MÊME VOLUME



PLUS DE CONGESTION POTENTIELLE



TARIFS MARCHANDISES PLUS ÉLEVÉS



PLUS D'ÉMISSIONS DE GES



TEMPS DE TRANSIT PLUS LONGS

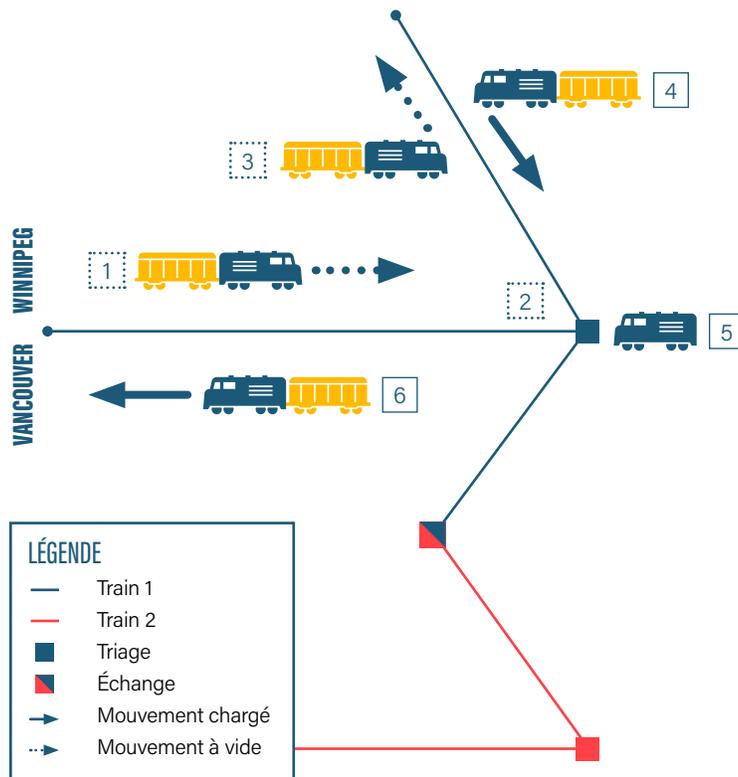


INVESTISSEMENTS ET EMPLOIS VERS LES ÉTATS-UNIS

L'interconnexion est le transfert de marchandises entre les chemins de fer. Moins il y a de manœuvres, plus le déplacement des biens est efficace. On estime que l'interconnexion ajoute en moyenne d'un à deux jours aux temps de transit. Le bureau du ministre des Transports a même admis que cette politique causera de la congestion. Imaginez d'ajouter une escale et d'espérer que votre vol arrivera à destination plus tôt.

Une intervention réglementaire n'est pas nécessaire. Les tarifs marchandises canadiens sont en moyenne plus bas que ceux d'économies de marché similaires. La fiabilité du transport ferroviaire de marchandises est un atout de la chaîne d'approvisionnement. Le rétablissement de l'interconnexion prolongée mettra cela en péril. Cela donnera le travail des cheminots canadiens aux chemins de fer américains, comme ce fut le cas quand cette mesure était en place de 2014 à 2017.

EXIGENCES PHYSIQUES SANS INTERCONNEXION



MANUTENTIONS/MOUVEMENTS

Service*	C/V	
1	V	Train 1 de Winnipeg
2	V	Train 1 classification
3	V	Train 1 du triage au client
4	C	Train 1 du client au triage
5	C	Train 1 classification
6	C	Train 1 à Vancouver

* Chaque service représente un équipage (2-3 équipages) et un ensemble de locomotives (1-3 locomotives) différents.

CYCLE WAGON

	Jours
Chargement	1
Origine au triage (C)	1
Échange (C)	0
Transit (C)	5
Déchargement	1
Transit (V)	5
Échange (V)	0
Triage à origine (V)	1
Cycle	14
Transit chargé	6

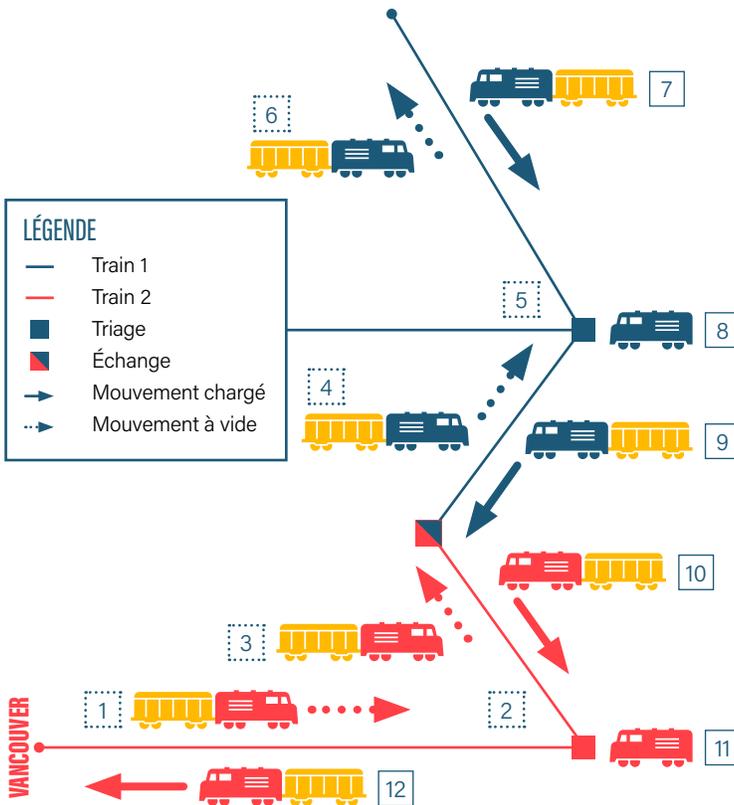
TAILLE FLOTTE

Tonnes (Millions) ¹	0,5
Tonnes/wagon	100
Wagons complets/ an	5 000
Cycle	14
Tours wagon/an	26
Wagons requis	192

¹ Par exemple, pulpe ou granulés de 500 Tkm/an.

* L/E = Load / Empty

EXIGENCES PHYSIQUES SANS INTERCONNEXION



MANUTENTIONS/MOUVEMENTS

Service*	C/V	
1	V	Train 2 de Vancouver
2	V	Train 2 classification
3	V	Train 2 transfert triage à échange
4	V	Train 1 transfert échange au triage
5	V	Train 1 classification
6	V	Train 1 au client
7	C	Train 1 client au triage
8	C	Train 1 classification
9	C	Train 1 triage à échange
10	C	Train 2 échange au triage
11	C	Train 2 classification
12	C	Train 2 à Vancouver

* Chaque service représente un équipage (2-3 équipages) et un ensemble de locomotives (1-3 locomotives) différents.

CYCLE WAGON

	Days
Chargement	1
Origine au triage (C)	1
Échange (C)	1.5
Transit (C)	5
Déchargement	1
Transit (V)	5
Échange (V)	1.5
Triage à origine (V)	1
Cycle	17
Transit chargé	7.5

TAILLE FLOTTE

Tonnes (Millions) ¹	0,5
Tonnes/wagon	100
Wagons complets/ an	5 000
Cycle	17
Tours wagon/an	21
Wagons requis	238

¹ Par exemple, pulpe ou granulés de 500 Tkm/an.

* C/V = Chargé / Vide

Le bureau du ministre Alghabra a confirmé au *Financial Post* que l'interconnexion cause de la congestion :

« ... le changement ne s'appliquera que dans les Prairies, pour éviter la congestion sur les itinéraires à fort trafic en Colombie-Britannique et de l'Ontario au Québec, selon le bureau du ministre fédéral des Transports Omar Alghabra. »

- *Financial Post*, 18 mai 2023

LE RÉTABLISSMENT DE LA PROLONGATION DE L'INTERCONNEXION RÉGLEMENTÉE AURA DES CONSÉQUENCES NÉGATIVES SUR L'ENSEMBLE DES EXPÉDITEURS ET DES CONSOMMATEURS. CE SERAIT MAUVAIS POUR TOUT LE MONDE.