

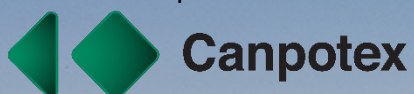
MÉMOIRE

présenté au

Comité sénatorial permanent
des transports et des communications

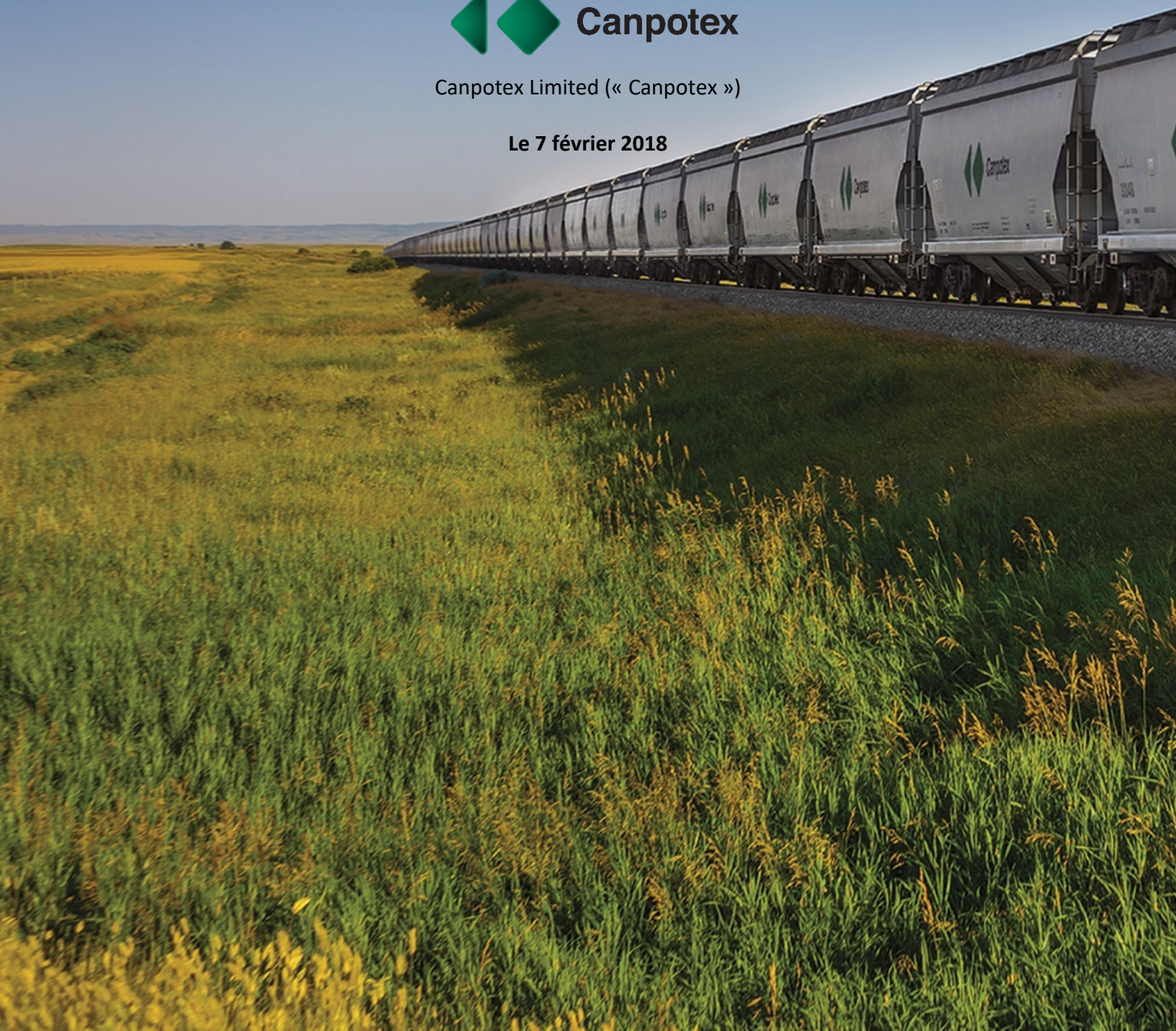
Concernant le projet de loi C-49, *Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois* (le « *Projet de loi C-49* »)

par



Canpotex Limited (« Canpotex »)

Le 7 février 2018



Sommaire

Premier exportateur de potasse au monde, Canpotex est une entreprise qui vend et livre de la potasse à partir de la Saskatchewan dans des marchés outre-mer. Pour un expéditeur comme Canpotex, la fiabilité du service ferroviaire est une composante essentielle de son avantage concurrentiel – un service ferroviaire inadéquat porte atteinte à cette force et diminue la compétitivité de la potasse canadienne au sein des marchés étrangers. L'interconnexion de longue distance (l'« ILD ») pourrait permettre à certains expéditeurs captifs d'avoir accès à d'autres solutions de transport ferroviaire concurrentielles qui leur donneraient plus d'options sur le plan des tarifs de transport et des niveaux de service. Cependant, ce mécanisme, tel qu'il est proposé actuellement, ne pourrait pas être utilisé par Canpotex pour accéder au Port Saint John. En effet, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (« CN ») possède l'exclusivité du service ferroviaire en direction de Port Saint John, et le lieu de correspondance le plus proche de Saint John se trouve à Montréal – qui est située dans l'axe Québec-Windsor (tel qu'il est défini dans le projet de loi C-49) pour lequel le recours au mécanisme de l'ILD est exclu.

Canpotex propose respectueusement une modification aux dispositions sur l'ILD figurant dans le projet de loi C-49 afin que Canpotex ait accès à un service ferroviaire concurrentiel entre Montréal et Port Saint John et puisse exporter son produit vers des marchés outre-mer.

Aperçu de Canpotex

Canpotex est détenue en propriété exclusive par les producteurs canadiens de potasse Mosaic et Nutrien. Canpotex est uniquement responsable de l'exportation de leur potasse vers des marchés outre-mer. Canpotex assure la commercialisation et la livraison de potasse auprès d'environ 130 clients situés dans des marchés outre-mer concurrentiels de 40 pays, principalement en Asie, en Amérique latine et en Océanie. Canpotex est l'un des plus importants exportateurs vers des marchés outre-mer clés, notamment le Brésil, la Chine, l'Inde, la Malaisie et l'Indonésie. En activité depuis 1972, Canpotex, dont le siège se trouve à Saskatoon, possède des bureaux de commercialisation à Singapour, à Tokyo et à Shanghai.

Chaque année, Canpotex expédie plus de 10 millions de tonnes métriques (« TM ») de potasse dans le monde entier, ce qui représente des exportations pour le Canada d'environ 3 milliards de dollars américains et une source de recettes fiscales pour les gouvernements canadiens d'environ 500 millions de dollars canadiens par an. Chaque année la potasse de Canpotex représente environ 100 000 trajets de transport ferroviaire à partir de la Saskatchewan et des centaines de millions de dollars en coûts connexes. Par conséquent, Canpotex est l'un des plus grands expéditeurs du Canada.

L'avantage concurrentiel de Canpotex dans les marchés outre-mer dépend de sa capacité à conserver sa réputation d'expéditeur fiable. Les commandes des clients doivent être exécutées dans des délais de livraison critiques et la concurrence que livrent les fournisseurs de potasse étrangers (principalement ceux de Russie et du Bélarus) pour obtenir des commandes de ces clients est féroce. Pour consolider cette réputation, Canpotex a beaucoup investi dans sa chaîne

d'approvisionnement. Canpotex a été reconnue comme « un chef de file mondial et un exemple de réussite dans les transports » dans le rapport final intitulé *Rapport de l'Examen de la Loi sur les transports au Canada* de 2016. Les éléments clés de cette chaîne d'approvisionnement hautement intégrée sont les suivants :

- plus de 5 000 wagons personnalisés construits à Hamilton, en Ontario, pour optimiser le nombre de tonnes de potasse que chacun transporte et maximiser le nombre de wagons par train-blocs;
- trois terminaux qui peuvent efficacement charger des navires transocéaniques tout en minimisant la dégradation de la potasse : les terminaux vraquiers de Neptune à Vancouver (détenus en copropriété avec Ressources Teck), les terminaux vraquiers de Portland, en Oregon, et le terminal de Saint John au Nouveau-Brunswick;
- une installation d'entretien des wagons près de Lanigan, en Saskatchewan afin que les wagons de Canpotex soient bien entretenus et puissent transporter la potasse de manière efficace et en toute sécurité;
- chaque année, plus de 235 navires transocéaniques font plus de 750 escales, sont affrétés et gérés par le personnel de Canpotex basé à Saskatoon.

Le seul élément de sa chaîne d'approvisionnement de produit sur lequel Canpotex n'a aucune maîtrise est le transport ferroviaire. La dépendance de Canpotex à l'égard du transport ferroviaire repose sur son accès aux voies de chemin de fer ainsi qu'aux locomotives et au personnel pour assurer le transport aller-retour de ses wagons vers des terminaux océaniques.

Interconnexion à longue distance (ILD) – Accès à Saint John

À la suite de l'interruption par la société Potash Corporation of Saskatchewan, Inc. (« PCS ») de ses activités d'exploitation minière liées à la potasse au Nouveau-Brunswick au début de l'année 2016, Canpotex a accepté de diriger les activités du terminal appartenant à PCS à Port Saint John en vue d'en faire un élément concurrentiel de sa chaîne d'approvisionnement. Ce terminal est intéressant en raison de sa proximité avec les marchés outre-mer situés sur les côtes est de l'Amérique du Sud et de l'Amérique centrale, aux Caraïbes, en Europe et sur la côte ouest de l'Afrique.

Le terminal de Saint John est un élément important de la chaîne d'approvisionnement de Canpotex. En 2017, plus de 1 million MT de potasse ont été expédiées à partir de Saint John, ce qui a nécessité le déchargement de presque 13 000 wagons à ce terminal. Cette activité est pour la région un avantage économique bien apprécié. Toutefois, cette option d'axe pour l'atteinte des voies maritimes est beaucoup plus onéreuse. Si l'on veut poursuivre ou intensifier l'utilisation des installations de Port Saint John, il faut un service ferroviaire à des prix concurrentiels. Il n'est actuellement pas possible d'accéder à plus d'un transporteur ferroviaire pour tirer parti des avantages de la concurrence sur les plans des prix et des services à laquelle se livrent les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 au Canada.

Canpotex est reconnaissante des efforts déployés par Transport Canada et le Parlement pour combler les lacunes du réseau ferroviaire canadien actuel, et notamment de ceux visant à offrir aux expéditeurs une véritable concurrence dans les services ferroviaires qui leur sont fournis. La proposition visant l'intégration du mécanisme d'ILD à la *Loi sur les transports au Canada* (la « Loi ») fait partie intégrante de ces efforts. Toutefois, en sa version actuelle, le projet de loi C-49 empêcherait Canpotex de recourir au mécanisme d'ILD pour les expéditions de potasse à partir de son terminal de Port Saint John.

Le mécanisme d'ILD, en particulier l'occasion qu'il offre sur le plan de la concurrence dans les services ferroviaires, rendrait l'axe entre la Saskatchewan et Port Saint John plus concurrentiel pour le transport de la potasse de Canpotex. Or seul le CN peut fournir un service ferroviaire au terminal de Saint John au moyen d'un parcours direct situé au Canada – à la différence du service en direction de Vancouver qui est actuellement assuré par deux transporteurs ferroviaires canadiens de catégorie 1. Le fait pour Canpotex de dépendre uniquement du CN signifie qu'elle n'a aucune solution de rechange si le CN ne lui fournit pas des conditions de service convenables ou adéquates ou si le CN facture des frais qui sont plus élevés que ceux qui prévaudraient dans des conditions de réelle concurrence. Au cours des deux dernières années d'exploitation du terminal de Saint John, l'expérience de Canpotex en ce qui concerne le CN dans cet axe l'amène à conclure qu'il lui faut une solution de rechange concurrentielle. Lorsque le réseau du CN accuse des retards, le CN a tendance à retarder excessivement les trains de Canpotex se dirigeant vers l'est en direction de Saint John et ces trains dépendent entièrement du CN. Les retards qui en résultent entraînent des frais considérables pour Canpotex et rendent moins attrayant l'axe du Port Saint John comme option d'expédition.

La disposition relative à l'ILD, en sa version actuelle, ne serait pas un mécanisme que Canpotex pourrait utiliser. Le projet de loi C-49 exige que l'Office des transports du Canada autorise le recours au mécanisme d'ILD uniquement au lieu de correspondance le plus proche du point d'origine ou du point de destination. Le lieu de correspondance le plus proche de Saint John entre CN et une autre compagnie de chemins de fer dans la direction la plus plausible dans laquelle s'effectue le transport des marchandises est le lieu de correspondance du CN avec le Chemin de fer Canadien Pacifique (le « CP ») à Montréal, situé dans l'axe Québec-Windsor (tel qu'il est défini dans le projet de loi C-49). Malheureusement, le projet de loi C-49 empêcherait l'Office de prendre un arrêté d'ILD au profit des expéditeurs aux lieux de correspondance situés dans l'axe Québec-Windsor. La seule exception est celle prévue dans le nouveau paragraphe 136(4) proposé de la Loi (tel qu'il a été ajouté par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes), qui autoriserait les transporteurs ferroviaires assurant le transport venant du Québec effectué au nord de l'axe Québec-Windsor de solliciter un arrêté d'ILD, pourvu que certaines autres conditions soient remplies. La totalité des expéditions de potasse ont pour origine la Saskatchewan, et non le nord du Québec, de sorte que Canpotex ne peut se prévaloir de cette exception. Par conséquent, Canpotex ne peut recourir au mécanisme d'ILD pour ces expéditions.

Nous comprenons que Transports Canada, CN et CP souhaitent exclure l'axe Québec-Windsor parce que, selon eux, le trafic sur cet axe étant déjà très encombré, le mécanisme d'ILD ne ferait qu'exacerber le problème. Notre opinion est différente. En effet, même avec l'ILD, le trafic que nous prévoyons se dirigerait au-delà de cet axe pour atteindre le point de destination de Port Saint John et n'ajouterait aucunement à l'encombrement, car nous opérons des trains-blocs plus longs qui ne nécessitent qu'une manutention minimale le long de cet axe. De plus, le fait d'exclure l'accès à cet axe pour certains expéditeurs et pas pour d'autres est discriminatoire et met en opposition les intérêts d'une région et ceux d'une autre région. En tout état de cause, le but du mécanisme d'ILD est de contrer les effets néfastes d'un manque de concurrence dans les services ferroviaires qui fait augmenter les tarifs et diminuer le niveau de service, comme Canpotex en a fait l'expérience. Les compagnies de chemin de fer disposent de divers moyens de traiter l'encombrement, au rang desquels figure, et non des moindres, l'amélioration apportée aux immobilisations visant à éliminer les goulots d'étranglement sur le plan des infrastructures.

Canpotex reconnaît que le comité peut vouloir limiter le nombre de modifications à apporter au projet de loi C-49 à cette étape. Plutôt que de proposer le retrait de l'exclusion de l'axe Québec-Windsor, Canpotex propose l'adoption d'une approche plus restrictive en droite ligne des dispositions relatives aux expéditions ayant pour origine le nord du Québec. Pour ces raisons, Canpotex recommande de prévoir une exemption concernant le trafic en direction des provinces pertinentes en modifiant le **paragraphe 129(4)b) proposé** afin qu'il se lise comme suit :

129 (4) Pour l'application de l'alinéa (3)b), un lieu de correspondance situé dans la région métropolitaine de Montréal est réputé être le plus proche et être situé à l'extérieur de l'axe Québec-Windsor si les conditions ci-après sont remplies :

b)

(i) le point de destination du transport de l'expéditeur est situé au Nouveau-Brunswick ou en Nouvelle-Écosse;

(ii) l'expéditeur a accès aux lignes d'un seul transporteur ferroviaire de catégorie 1 au point d'origine ou de destination; et

(iii) le lieu de correspondance le plus proche est situé dans l'axe Québec-Windsor.

Une autre approche consisterait à accorder une exemption à l'égard des expéditions dans le **paragraphe 129(4)** proposé, qui se lirait comme suit :

129 (4) Pour l'application de l'alinéa (3)b), un lieu de correspondance situé dans la région métropolitaine de Montréal est réputé être le plus proche et être situé à l'extérieur de l'axe Québec-Windsor si les conditions ci-après sont remplies :

a)

(i) le point d'origine du transport est situé au Québec et au nord de cet axe;

(ii) l'expéditeur a accès aux lignes d'un seul transporteur ferroviaire de catégorie 1 au point d'origine;

(iii) le lieu de correspondance le plus proche est situé dans cet axe; ou

b) s'il s'agit du transport de chlorure de potassium (sel digestif) (STCC 2812534).

Conclusion

Canpotex est reconnaissante de l'occasion qui lui est offerte de partager son expertise et son expérience aux fins d'une amélioration du réseau de transport du Canada. Un service ferroviaire concurrentiel et fiable en direction de Port Saint John pour les exportations de potasse vers des marchés outre-mer est un élément important de la chaîne d'approvisionnement de Canpotex. Canpotex demande respectueusement au Comité sénatorial permanent des transports et des communications d'examiner ces modestes recommandations relatives au mécanisme d'ILD proposé aux fins suivantes :

- rendre l'axe entre la Saskatchewan et Port Saint John plus concurrentiel et fiable pour le transport de la potasse de Canpotex;
- corriger la situation involontaire voulant qu'il n'existe aucun service ferroviaire concurrentiel en direction du Nouveau-Brunswick ou de la Nouvelle-Écosse;
- soutenir le commerce en direction des marchés que dessert Canpotex à partir de Saint John, notamment le Brésil, l'Amérique latine, l'Europe et l'Afrique;
- soutenir les retombées favorables sur le plan de l'emploi, des capacités et de l'économie au Port Saint John qui sont associées à l'exportation de la potasse vers des marchés outre-mer.