



Western Canadian Shippers' Coalition

Représentant d'entreprises et d'associations établies au Canada qui se spécialisent dans l'acheminement de produits à base de ressources naturelles afin d'alimenter la chaîne d'approvisionnement de clients nationaux et étrangers

Le Sénat du Canada

Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Notes d'allocution présentées par la
Western Canadian Shippers' Coalition

Le 6 février 2018

Introduction

Bonjour, Monsieur le président et honorables sénateurs. Au nom de la Western Canadian Shippers' Coalition, ou WCSC, je tiens à vous remercier de l'invitation à participer à cette séance. Je m'appelle David Montpetit, président-directeur général de la WCSC.

À propos de la Western Canadian Shippers' Coalition

La WCSC représente des entreprises établies dans l'Ouest canadien qui se spécialisent dans l'acheminement de produits à base de ressources naturelles afin d'alimenter la chaîne d'approvisionnement de clients nationaux et étrangers. Une liste de nos membres ainsi que d'autres renseignements sur les objectifs et les activités de la WCSC se trouvent au début de notre mémoire.

La WCSC regroupe des membres d'une foule de secteurs producteurs de biens. Comme ils expédient de grandes quantités de produits, souvent à partir de régions éloignées, ils sont entièrement tributaires du réseau ferroviaire et — dans la plupart des cas — de l'unique transporteur ferroviaire qui dessert leurs installations. Il leur est donc impossible de trouver un autre transporteur s'ils ne sont pas satisfaits des prix ou des services. Cela crée un important déséquilibre dans la relation commerciale.

Nos membres préfèrent résoudre les problèmes par des moyens commerciaux, mais, pour ce faire, des recours efficaces et accessibles doivent être offerts aux expéditeurs afin de contrer ce déséquilibre.

Projet de loi C-49 : *Loi sur la modernisation des transports*

La WCSC a des préoccupations par rapport à certaines mesures du projet de loi C-49. Cependant, à ce stade, nous allons nous concentrer sur deux aspects pour lesquels nous estimons que le projet de loi rate la cible et qui nécessiteraient des modifications mineures afin de promouvoir un réseau de transport plus compétitif, mieux équilibré et plus efficace.

1. Pouvoir de l'Office d'agir de sa propre initiative

La première source de préoccupations est l'incapacité de l'Office à exercer le pouvoir qu'il détient déjà à l'égard de certains aspects du transport ferroviaire à moins d'avoir reçu une plainte précise.

Cela pose des difficultés particulières dans le cas des problèmes de service ferroviaire qui touchent une grande partie du réseau. Par exemple, la crise du service ferroviaire de 2013-2014 a touché non seulement le secteur des grains, mais aussi les secteurs d'activité de nos membres. L'Office a bel et bien reçu quelques plaintes cette année-là, mais il a dû les traiter séparément au lieu de pouvoir les traiter comme un ensemble ou comme un problème systémique.

Nous sommes maintenant aux prises avec une autre crise du service ferroviaire dans l'Ouest canadien. Les niveaux de service du CN se sont gravement détériorés depuis l'été dernier, et ils ont continué de chuter de façon considérable à la fin de l'automne et au début de l'hiver, ce qui a eu des répercussions sur divers secteurs. Plusieurs de nos membres ont été obligés de réduire leur taux de production. Certains étaient à quelques heures de devoir mettre fin à leurs activités

parce qu'ils ne réussissaient pas à obtenir des services ferroviaires. Tout indique que ce problème touchant le réseau de l'Ouest du CN est systémique et n'est toujours pas résolu.

En portant plainte, un expéditeur pourrait obtenir un répit, mais cela n'empêcherait pas le transporteur ferroviaire de déshabiller Pierre pour habiller Paul. C'est d'ailleurs ce qui s'est produit en 2014.

C'est pourquoi l'Office doit pouvoir lancer une enquête et consulter tous les intervenants concernés ou touchés, comme il a pu le faire, l'été dernier, à l'égard des retards de vols d'Air Transat sur l'aire de trafic.

Notre mémoire explique pourquoi nous estimons qu'une telle approche ne constituerait pas un transfert de pouvoir décisionnel du ministère à l'Office, mais, si cela ne suffit pas à dissiper les craintes à cet égard, nous serions heureux de proposer un libellé mieux ciblé pour les aspects du mandat de l'Office qui en ont grandement besoin.

2. Établissement des coûts des services ferroviaires dans le cadre de l'arbitrage sur l'offre finale (AOF)

Le deuxième aspect qui pose problème est l'arbitrage sur l'offre finale, ou AOF. Comme c'est le seul recours dont l'expéditeur dispose pour contester directement le prix imposé de façon unilatérale par le transporteur ferroviaire, il est essentiel que ce processus demeure efficace et accessible.

Notre mémoire fournit des renseignements supplémentaires sur l'AOF et sur la modification recommandée par la WCSC. Nous voulons essentiellement que l'arbitre chargé de rendre une décision sur le prix et sur les conditions qui s'appliqueront au trafic en question ait accès à tous les renseignements pertinents, et que l'expéditeur puisse bien présenter sa version des faits et contester celle du transporteur ferroviaire de façon équitable. Pour ce faire, il est essentiel d'avoir accès à des renseignements sur l'établissement des coûts des services ferroviaires.

L'établissement des coûts des services ferroviaires est un aspect très technique. L'Office applique une formule réglementaire d'établissement des coûts des services ferroviaires, et il a déjà fourni ce genre d'appui à des arbitres auparavant. Nous recommandons que cela puisse s'appliquer à tous les AOF.

Je tiens à préciser une chose : nous ne préconisons pas un retour à la formule du prix coûtant majoré. Nous recommandons simplement que la formule d'établissement des coûts de l'Office fasse partie des nombreux facteurs sur lesquels les parties et l'arbitre peuvent s'appuyer.

La modification proposée par la WCSC — ainsi que par plusieurs autres intervenants — est nécessaire pour rendre plus équitable l'examen des éléments de preuve dans le cadre de l'AOF et pour simplifier le processus.

Je serais heureux de répondre à vos questions.