

NE METTEZ PAS LA CHARRUE DEVANT L'EFFICACITÉ : EXAMEN DES FACTEURS AYANT UNE INCIDENCE SUR LE RATIO D'EXPLOITATION D'UNE SOCIÉTÉ FERROVIAIRE

Publié le 22 juillet, 2019

Catégories: [Perspectives](#), [Publications](#)

Au cours des dernières années, le Chemin de fer Canadien Pacifique (« **CP** ») a considérablement réduit son ratio d'exploitation. Du point de vue d'un investisseur, c'est une bonne chose : un ratio d'exploitation inférieur signifie que CP engage moins de coûts d'exploitation par dollar de revenu (le « *ratio d'exploitation* » = *coûts d'exploitation/revenu*).

Bien que divers commentaires aient attribué la diminution du ratio d'exploitation du CP à une augmentation de son efficacité (plus précisément, à des améliorations opérationnelles), notre analyse révèle que d'autres facteurs importants seraient liés à la diminution du ratio d'exploitation entre 2012 et 2016. Nous présentons nos conclusions et les expliquons dans un récent document présenté par Ryan Gallagher au Canadian Transportation Research Forum, intitulé « [Operating-Ratio-as-a-Measure-of-Railway-Operating-Efficiency](#) » (Ratio d'exploitation comme mesure de l'efficacité opérationnelle des chemins de fer).

Voici les faits saillants traités par le document :

- Analyse de l'incidence des **dépenses en carburant** du CP sur son ratio d'exploitation, y compris de l'incidence de la baisse des prix du carburant, sur laquelle le CP n'exerce aucun contrôle, et de l'amélioration de l'efficacité des locomotives, qui découle de décisions d'investissement plutôt que de décisions liées à l'exploitation. Selon les données, ces facteurs liés au carburant ont réduit de façon indépendante les charges d'exploitation de CP (et, par conséquent, le ratio d'exploitation) au fil des ans.
- Un examen de l'incidence des **augmentations des revenus du fret du CP (c.-à-d. les tarifs)** sur le ratio d'exploitation, qui ont augmenté d'environ 12 % entre 2012 et 2016. L'augmentation est encore plus frappante lorsque nous éliminons l'effet déroutant de la baisse des dépenses en carburant du CP (qui se traduit par une baisse des revenus du fret en raison du supplément carburant du CP) au cours de ces années; si l'on soustrait ce montant, l'augmentation des revenus de fret est plus près de 20 % pour la même période.
- Une discussion sur l'**incapacité de CP à faire profiter** ses clients de ses gains d'efficacité. Par exemple,

une partie de la réduction de 432 millions de dollars des dépenses annuelles en carburant du CP entre 2012 et 2016 est attribuable à l'amélioration de la consommation de carburant des locomotives. Dans un marché concurrentiel, nous nous attendrions à ce que ces gains d'efficacité soient transmis aux clients par l'entremise d'une réduction des tarifs et des suppléments carburant, ou des deux. Depuis 2012, le CP a continué d'augmenter ses tarifs et n'a apporté aucun ajustement correspondant à la façon dont il calcule les dépenses supplémentaires en carburant, ce qui a entraîné un ratio d'exploitation inférieur, aux dépens de ses clients, ou du moins de ses clients captifs.

Le texte intégral du document se trouve [ici](#) (disponible en anglais seulement).

par Ryan Gallagher, François E.J. Tougas, Lucia Stuhldreier et Grace Shaw

Mise en garde

Le contenu du présent document ne fournit qu'un aperçu du sujet et ne saurait en aucun cas être interprété comme des conseils juridiques. Le lecteur ne doit pas se fonder uniquement sur ce document pour prendre une décision, mais devrait plutôt consulter ses propres conseillers juridiques.

© McMillan S.E.N.C.R.L. S.r.l. 2019