

# APPEL À DÉNOUER LA CRISE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT DES TRANSPORTS AU CANADA : RAPPORT FINAL – PARTIE II

Publié le 31 octobre, 2022

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

## Partie II – Moderniser le réseau ferroviaire dans l'intérêt public national

Nous présentons ici la suite de notre précédent [bulletin](#) concernant le rapport final du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement, où nous félicitons le ministre des Transports et le gouvernement fédéral.

### **Moderniser le réseau ferroviaire**

Le Groupe de travail recommande « un cadre réglementaire modernisé qui tient compte des besoins futurs d'un réseau de transport en évolution ».

Le gouvernement fédéral se doit de prendre acte des réalités difficiles mises en lumière dans le rapport final et de mettre rapidement en place les solutions les plus évidentes, même quand elles rencontrent une vive opposition à ce que les tribunaux qualifient de « vieilles » façons de faire des sociétés ferroviaires de compétence fédérale. Le Groupe de travail y va de recommandations ambitieuses et préconise notamment une modernisation du réseau ferroviaire. Fait important, il recommande un nouvel énoncé de politique pour accroître la concurrence.

Le Groupe de travail s'intéresse au rôle du service ferroviaire dans la crise de la chaîne d'approvisionnement et nomme un certain nombre de facteurs critiques, dont des difficultés qui ont « mis en évidence et exacerbé les faiblesses de longue date de la chaîne d'approvisionnement des transports au Canada ». Les acteurs qui comptent sur le réseau ferroviaire canadien conviendront sans contredit qu'il y a lieu d'établir un cadre de réglementation moderne et d'intervenir là où les forces concurrentielles font défaut.

### **Réaliser les objectifs de la politique nationale des transports**

Les tribunaux ont maintes fois reproché au Canadien National (le « **CN** ») et au Canadien Pacifique (le « **CP** ») de chercher

« à préserver les anciennes méthodes commerciales qui régnaient dans l'industrie ferroviaire antérieurement à l'adoption de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. Cette nouvelle loi vise à changer ces méthodes en favorisant une plus grande concurrence dans l'industrie ferroviaire et dans le système de transport en général. »

Les tribunaux ont donné droit aux démarches de l'Office des transports du Canada et de ses prédécesseurs visant à faire profiter les expéditeurs par rail des avantages de la politique nationale des transports, confirmant que la politique [traduction] « consiste à encourager la concurrence – intermodale et intramodale – entre les transporteurs ».

La politique actuelle établit qu'il faut un « ». Soulignons qu'elle reconnaît que même si les forces du marché sont préférables,

« la réglementation et les mesures publiques stratégiques sont utilisées pour l'obtention de résultats de nature économique, environnementale ou sociale ou de résultats dans le domaine de la sûreté et de la sécurité que la concurrence et les forces du marché ne permettent pas d'atteindre de manière satisfaisante, sans pour autant favoriser indûment un mode de transport donné ou en réduire les avantages inhérents ».

Les affaires en question remontent à une trentaine d'années, mais les « vieilles façons de faire » ont la vie dure; elles font obstacle à la modernisation, mettent le CN et le CP à l'abri de la concurrence et nuisent aux pans de l'industrie canadienne qui dépendent du transport par rail. Comme l'ont démontré des commissions et des examens successifs, les deux géants ferroviaires cherchent à préserver les « anciennes méthodes commerciales » et empêchent les usagers des chemins de fer de profiter de la concurrence.

### ***L'intérêt public national***

Le Groupe de travail se dit mu par l'intérêt public national et définit ses travaux comme des actions qui rejailliront sur le public et qui vaudront nettement les coûts engagés. Il reconnaît que, dans l'idéal,

« il y aurait suffisamment de concurrence et de capacité pour produire des options économiques et efficaces et motiver les fournisseurs de services à travailler ensemble pour améliorer la circulation des biens et des marchandises. Sinon, il faudra peut-être intervenir pour assurer le bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement des transports. »

La politique nationale des transports reconnaît déjà ces principes. Or, trop d'usagers des chemins de fer du pays ne profitent pas des avantages de la concurrence. C'est pourquoi la *Loi sur les transports au Canada* régit certaines activités ferroviaires de compétence fédérale, étant entendu depuis longtemps qu'il faut s'attaquer au manque de concurrence effective. Or, les solutions législatives sont lacunaires et onéreuses. Le Canada ne peut plus s'en contenter et laisser ainsi son activité économique s'affaiblir. Sur le plan de la politique, le Groupe

de travail recommande à juste titre « d'accroître la concurrence ».

Le Groupe de travail préconise, pour le secteur ferroviaire, une solution ambitieuse et immédiate qui nécessitera un examen attentif. Les expéditeurs par rail seront toutefois favorables à de nouvelles démarches visant à compenser l'inégalité du pouvoir de négociation, l'asymétrie informationnelle, l'insuffisance des niveaux de service et le caractère non concurrentiel des tarifs que rend possibles la position dominante du CN et du CP sur le marché.

Ce dont le Canada a besoin, c'est de chemins de fer qui procureraient tous les bénéfices d'une concurrence effective.

### ***Recommandations du Groupe de travail***

Le Groupe de travail a divisé son rapport en treize mesures immédiates visant à sortir le domaine des transports de la crise actuelle et huit mesures stratégiques à long terme

« afin d'amorcer le changement systémique nécessaire pour stimuler la compétitivité, la prospérité et la durabilité à long terme de la chaîne d'approvisionnement des transports du Canada et pour maintenir une gouvernance appropriée à l'avenir. Une chaîne d'approvisionnement des transports fonctionnelle et fiable est essentielle pour assurer la capacité du Canada de participer pleinement et de façon concurrentielle au marché mondial. »

Dans nos bulletins subséquents, nous nous intéresserons aux mesures immédiates et à long terme qui concernent la prestation de services de transport par rail.

par [le groupe du droit des transports de McMillan](#)

### **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 obtenir des conseils juridiques précis.

© McMillan S.E.N.C.R.L., s.r.l. 2022