



The Mining Association | L'association minière
of Canada | du Canada

**Présentation de l'Association minière du Canada au Comité
permanent des transports et de l'infrastructure de la Chambre des
communes
Le 28 février 2013**

Un service de transport ferroviaire fiable, efficace et cohérent est un facteur déterminant pour la capacité de l'industrie minière d'être concurrentielle à l'échelle internationale, d'attirer les investissements nécessaires à la croissance, de poursuivre son rendement économique soutenu et de maintenir sa contribution importante à l'économie canadienne.

Le présent mémoire exprime clairement pourquoi le transport ferroviaire est important tant pour les sociétés minières que pour l'économie canadienne, et le contexte de notre témoignage devant le comité ainsi que notre plaidoyer permanent en vue d'obtenir des amendements au projet de loi C-52, intitulé *Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises*.

Contexte

En 2011, l'industrie minière a contribué pour 35,6 milliards de dollars au PIB du Canada, a employé 320 000 travailleurs, a versé 9 milliards de dollars en redevances et impôts aux gouvernements provinciaux et fédéral et a représenté 23 % de la valeur totale des exportations. Présente d'un bout à l'autre du pays, l'industrie joue un rôle important dans les communautés éloignées et génère de la richesse dans les grandes villes, notamment Toronto, Vancouver, Montréal, Edmonton, Calgary et Saskatoon, chacune d'entre elles servant de centre d'excellence minière international pour différents secteurs miniers.

À plus long terme, les projets miniers proposés, planifiés et mis en place au Canada représentent des investissements de plus de 140 milliards de dollars sur les cinq à dix prochaines années. Partout au pays, de grands projets touchent notamment les sables bitumineux extraits à ciel ouvert, le charbon, le cuivre, l'or, le fer et les diamants, sans compter d'importants investissements dans les secteurs de l'environnement et de la transformation.

Pour contribuer encore davantage à la prospérité du Canada, l'industrie a besoin de l'appui politique du gouvernement pour répondre à la demande anticipée à long terme en matière de minéraux canadiens. L'efficacité de la chaîne d'approvisionnement logistique joue un rôle déterminant dans la contribution de l'industrie à l'économie canadienne, et le service de transport ferroviaire est un facteur clé de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement logistique. L'AMC se réjouit de l'initiative du gouvernement par l'entremise du projet de loi C-52. Or, nous sommes d'avis que ce projet de loi ne remplira pas la promesse du gouvernement « d'améliorer l'efficacité, la rentabilité et la fiabilité de l'ensemble de la chaîne

mining.ca

d'approvisionnement du transport ferroviaire des marchandises » à moins que celui-ci soit amendé.

Pourquoi le service de transport ferroviaire de marchandises est important pour les sociétés minières

Le fait que l'industrie minière canadienne représente le plus important groupe d'utilisateurs industriels des chemins de fer au Canada revêt une importance particulière pour le Comité permanent des transports et de l'infrastructure de la Chambre des Communes alors que ce dernier se penche sur le projet de loi C-52. Bon an, mal an, les sociétés minières canadiennes comptent pour plus de la moitié des revenus du transport ferroviaire des marchandises au Canada, ainsi que pour la majorité du volume total transporté par les compagnies de chemin de fer canadiennes. En 2011, l'année la plus récente pour laquelle on dispose de données, l'industrie minière représentait 54 % des revenus du transport ferroviaire des marchandises et 48 % du volume transporté. À ce titre, la législation en matière de transport a une incidence significative sur l'industrie minière canadienne.

Selon le rapport annuel 2011 de Transports Canada (*Les transports au Canada*), « l'industrie du transport ferroviaire génère des revenus d'environ 10 milliards de dollars par année et 95 % de cette somme provient des activités de transport des marchandises ». L'industrie minière représente 54 % des revenus du transport ferroviaire, et les sociétés minières dépensent à elles seules plus de 5,1 milliards de dollars des quelque 9,5 milliards de dollars des dépenses annuelles en transport ferroviaire. L'autre 4,4 milliards de dollars provient de tous les autres clients du transport ferroviaire réunis, à l'échelle nationale.

Du point de vue du volume, 275,6 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par chemin de fer en 2011. De cette somme, les sociétés minières ont contribué à elles seules pour 132,8 millions de tonnes (48 %) de marchandises. Les céréales représentent le deuxième client industriel en importance en terme de volume, soit 13 % de la somme globale, ou à peine plus de 35 millions de tonnes. Le reste est réparti entre tous les autres groupes de clients combinés du transport ferroviaire.

Pourquoi le service de transport ferroviaire est important pour l'économie canadienne

Pour la majorité des sociétés minières, que ce soit à cause de l'éloignement de leurs activités, de la valeur relativement faible de leurs produits ou du simple volume produit (ou dans de nombreux cas des trois), le rail représente le seul moyen de transport des marchandises en provenance et en direction de leurs sites d'exploitation. L'efficacité des liens secondaires dans la chaîne d'approvisionnement (navires, terminaux, autres installations, etc.) dépend fortement de la capacité des transporteurs ferroviaires de traiter de manière constante les volumes produits par les sociétés minières et de les livrer dans les délais requis.

La capacité à transporter des produits miniers et affinés avec plus ou moins d'efficacité peut se traduire par des milliards de dollars en perte de productivité et en impact économique pour l'économie canadienne. Prenons par exemple les retombées économiques d'une société minière et l'incidence que la qualité du service de transport ferroviaire de marchandises peut avoir sur le succès de son modèle de gestion. Cette société achemine chaque année 24 millions de tonnes de charbon vers les ports maritimes. À environ 105 tonnes par wagon, cela

représente 225 000 wagons par année. À 152 wagons par train-bloc, cela équivaut à 1 500 trains-blocs par année, ou cinq trains-blocs par jour. À 150 \$ la tonne, cela revient à 15 750 \$ par wagon, ou 2,4 millions de dollars par train-bloc, pour un total de 12 millions de dollars de charbon transporté chaque jour. Remis en contexte, il devient évident que toute défaillance des services de transport ferroviaire des marchandises peut être coûteuse pour les sociétés minières et, par le fait même, pour l'économie canadienne dans son ensemble.

Examinons maintenant la situation du point de vue de l'industrie dans son ensemble. Le problème de la société minière en question prend de l'ampleur lorsque l'on constate que cette dernière ne représente qu'une seule des quelque 220 mines en activité au Canada, et que la majorité de ces sites miniers expédient leurs produits par chemin de fer. De plus, l'impact économique que produit le transport ferroviaire des marchandises sur l'industrie minière augmente considérablement selon la valeur des marchandises transportées. Selon les chiffres d'Index Mundi de janvier 2013, le zinc, par exemple, est évalué à 2 032,42 \$ US la tonne métrique, le cuivre à 8 053,74 \$ US la tonne métrique et le nickel à 17 494 \$ US la tonne métrique. Lorsque l'on compare ces prix à celui de la tonne de charbon et que l'on tient compte du nombre de mines qui en produisent, la valeur considérable du transport des produits miniers commence à prendre forme. Qui plus est, l'incidence du service de transport des marchandises sur l'acheminement de ces produits et sur l'économie en général se dessine plus clairement.

La vaste étendue géographique du Canada et la complexité de la livraison efficace des produits des mines vers les ports et les fonderies représentent un défi de taille, surtout lorsque l'on sait que l'industrie minière canadienne est en concurrence avec des pays dont les chaînes d'approvisionnement logistiques sont beaucoup plus courtes. À cet égard, l'efficacité du service de transport ferroviaire des marchandises au Canada est essentielle pour permettre à l'industrie minière d'être concurrentielle à l'échelle internationale.

Comme mentionné ci-dessus, les nouveaux projets miniers au Canada pourraient se traduire par des investissements avoisinant les 140 milliards de dollars au cours des cinq à dix prochaines années. Mais ces investissements ne peuvent pas être tenus pour acquis. Nous devons compter sur un environnement d'exploitation efficace au pays pour que ces projets puissent se réaliser et que l'on puisse bénéficier des retombées de la création d'emplois et des redevances qui profiteront à l'économie canadienne. Lorsque les entreprises décident où investir, l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement logistique est un critère déterminant dans les choix qu'elles font.

En plus d'attirer des investissements importants, le service de transport ferroviaire de marchandises a un impact considérable sur l'économie canadienne en général en raison de son incidence sur la chaîne d'approvisionnement logistique globale. Pour illustrer ce point, il faut tenir compte de la contribution de l'industrie minière à l'industrie du transport maritime en vrac. Le charbon constitue 39 % du volume total manutentionné au port de Vancouver, qui gère les expéditions vers la Chine, le Japon et d'autres marchés asiatiques stratégiques avec lesquels le gouvernement négocie en ce moment des accords de libre-échange. La potasse et les engrais comptent pour 12 % du volume de ce port, et les métaux et les minéraux, pour 9 %. Une fois tous ces chiffres additionnés, l'industrie minière représente 60 % du volume total du port le plus important et le plus achalandé au Canada.

Dans l'ensemble, les exportations industrielles par bateau vers des pays autres que les États-Unis équivalaient à 60,5 milliards de dollars en 2010. Parmi ces exportations, on relève une valeur considérable de produits et d'alliages non ferreux (6,8 milliards), de charbon (5,7 milliards), de minerai de fer (2,7 milliards), de métaux non ferreux (2,1 milliards) et de

potasse (2 milliards). Ensemble, ces produits représentent 19,3 milliards de dollars, ou 32 % des exportations maritimes vers des pays autres que les États-Unis. La vente et l'expédition de ces produits sont négociées et conclues entre les sociétés minières, les clients, les ports et les expéditeurs de vrac, dont les activités dépendent toutes de la livraison efficace et en temps opportun de leurs biens pour s'acquitter de leurs obligations envers leurs clients. Tous ces intervenants doivent engager des dépenses supplémentaires lorsque le service n'est pas adéquat. Or, ces coûts supplémentaires ont une incidence sur l'économie canadienne en général.

La raison de notre présence aujourd'hui

Entre 2005 et 2009, les expéditeurs ont soumis un nombre croissant de plaintes au gouvernement au sujet de la piètre qualité du service de transport ferroviaire de marchandises. Les expéditeurs ont énuméré un certain nombre de problèmes chroniques et largement répandus, notamment le piètre rendement des compagnies de chemin de fer (approvisionnement en wagons et mise en place des wagons, notamment le nombre de wagons fournis par rapport aux wagons commandés) et l'incapacité des compagnies de chemin de fer de surmonter les défaillances de service en raison de leurs pratiques de surexploitation de l'équipement et de répartition des effectifs et des locomotives.

Pour régler ces plaintes, le gouvernement a créé en 2008 l'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises (ESTFM) afin de formuler des recommandations visant à régler les problèmes liés au service au sein du système de logistique de transport ferroviaire.

Il faut souligner que le marché du transport ferroviaire de marchandises n'est pas un marché concurrentiel qui fonctionne comme les autres. Il est dominé par deux fournisseurs dont les réseaux sont caractérisés par de nombreux monopoles, où ils profitent d'une emprise considérable sur le marché (monopoles doubles) et où d'autres parties du service de transport ferroviaire de marchandises sont caractérisées par un duopole du rail. Le comité responsable de l'examen a reconnu ce défi particulier, et comme mentionné à la page 41 de son rapport final, a déclaré :

« Cette puissance du marché des compagnies de chemin de fer entraîne un déséquilibre dans les relations commerciales entre les compagnies de chemin de fer et les autres intervenants. »

Le 18 mars 2011, le ministre des Transports du Canada, l'honorable Denis Lebel, au nom du gouvernement du Canada, répondait au rapport final du ESTFM et, entre autres mesures, annonçait l'intention du gouvernement d'adopter une mesure législative pour répondre aux préoccupations des expéditeurs. Dans son témoignage devant ce comité le 12 février 2013, le ministre Lebel faisait référence à la conclusion ci-dessus et déclarait :

« Il est essentiel que le comité comprenne pourquoi cette mesure législative est nécessaire. Nous n'avons pas affaire à un libre marché comme les autres. La réalité est que de nombreux expéditeurs ont des choix limités pour expédier leurs produits. Il est par conséquent nécessaire d'avoir recours à une loi pour donner aux expéditeurs plus de moyens pour négocier des ententes de service avec les compagnies de chemin de fer. »

Exprimé plus simplement, la surexploitation des équipements – le *modus operandi* des compagnies de chemins de fer – consiste à maintenir la capacité minimale nécessaire pour maximiser les profits. Cette pratique a engendré les plaintes qui ont mené à la mise sur pied de l'ESTFM à l'origine, et cette pratique persiste encore aujourd'hui en dépit de toutes les discussions entourant l'amélioration du service. Contrairement aux affirmations des compagnies de chemin de fer, la qualité du service ne s'est pas améliorée.

Parmi des exemples récents, on peut citer le cas d'une société minière qui n'a reçu que 58 % des wagons qui devaient lui être alloués pour deux de ses sites d'exploitation la semaine dernière. Cette société minière a dû composer avec d'autres attributions insuffisantes de wagons pendant plusieurs semaines. Une autre société minière a déclaré que le rendement de la chaîne d'approvisionnement dans le Nord n'est pas satisfaisant et que les temps d'attente des navires sont quatre fois plus longs, tant au port de Prince Rupert qu'au port de Vancouver. Ces deux sociétés affirment que leurs clients jettent un regard critique sur les lacunes permanentes en matière d'expédition puisque ce sont leurs propres horaires qui en subissent les contrecoups. Les coûts continuent de grimper pour tous les intervenants.

Le contingentement de l'approvisionnement en wagons, en équipage et en locomotives a des effets prévisibles : le rationnement d'un approvisionnement déjà limité entre les expéditeurs entraîne une hausse des prix et réduit les retombées économiques globales. De plus, en surexploitant leur parc ferroviaire, les compagnies de chemin de fer nuisent à la capacité des expéditeurs de s'acquitter de leurs obligations envers leurs clients et envoient un signal négatif tout en créant un effet domino coûteux sur toute la chaîne d'approvisionnement logistique. À cause des défaillances de service, les sociétés minières doivent souvent composer avec une insuffisance de wagons (moins de wagons et de trains fournis par rapport à ceux commandés) pour expédier le volume de biens qu'elles doivent livrer. En raison de cet approvisionnement insuffisant en wagons, les stocks des sociétés minières s'accumulent et engendrent des coûts élevés, les navires et les clients doivent attendre et en payer le coût, et la réputation du Canada en souffre. Parallèlement, le problème continue de s'aggraver puisque les demandes des sociétés minières dans un contexte de pénurie de wagons ne cessent d'augmenter dans leur tentative d'expédier les stocks accumulés.

Les clients des compagnies de chemin de fer ignorent la plupart du temps ce qu'ils obtiennent en contrepartie des tarifs de transport payés. Les emplacements éloignés de nombreuses activités minières font en sorte que les sociétés minières sont souvent captives de l'une des deux compagnies de chemin de fer – le Canadien National ou le Canadien Pacifique – et qu'elles n'ont souvent aucun autre moyen d'expédition à utiliser. De plus, les compagnies de chemin de fer ont le pouvoir d'imposer unilatéralement des tarifs et des conditions de service, ce qui leur permet d'augmenter les prix et de réduire, voire éliminer, le service sans risque de perdre leurs clients. Cette captivité caractérise le déséquilibre inhérent à la structure monopolistique de négociation du transport ferroviaire de marchandises. La captivité des expéditeurs et le cadre de réglementation inefficace permettent aux compagnies de chemin de fer de profiter d'une telle emprise sur le marché.

Le cadre actuel, la *Loi canadienne sur les transports* (la « Loi »), s'est révélé largement inefficace à protéger les expéditeurs canadiens contre le service inadéquat. À l'heure actuelle, un transporteur ferroviaire n'est pas tenu par la Loi d'offrir certains éléments de service à un expéditeur à moins que la compagnie de chemin de fer ne choisisse de le faire. De plus, dans les cas où un transporteur choisit d'offrir un élément de service à un expéditeur, la compagnie de chemin de fer n'est pas tenue d'offrir un certain niveau de service.

Projet de loi C-52 – Loi sur les services équitables de transport ferroviaire de marchandises

Malgré la recommandation de l'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises d'inclure des éléments de service dans les ententes de service, et malgré la demande accrue de la communauté des expéditeurs d'inclure ces éléments dans le projet de loi C-52, la mesure législative qu'on nous présente aujourd'hui ne tient pas compte de cet enjeu crucial.

Dans le cadre des consultations, les expéditeurs ont demandé des amendements qui établiraient ce qui suit :

1. un niveau de service de base en exigeant des compagnies de chemin de fer qu'elles offrent certains éléments de service; et
2. une façon de guider l'Office des transports du Canada (ou un arbitre nommé) dans son interprétation du « caractère adéquat » et de la « pertinence » du niveau de service offert par une compagnie de chemin de fer.

Le projet de loi C-52 n'atteint pas ses objectifs parce que ces éléments de service cruciaux demeurent absents. Par conséquent, ni l'Office des transports du Canada, ni aucun autre arbitre ne disposent de conseils concernant le caractère adéquat et la pertinence d'un certain niveau de service ou pour déterminer si un élément de service doit être offert par un transporteur ferroviaire.

Les termes « aménagements adéquats et pertinents pour le trafic » et « obligations de service » des articles 113 à 115 de la Loi et les dispositions de niveau de service associées sont minces et vagues. Par conséquent, ces obligations se sont révélées insuffisantes pour résoudre les défaillances de service qui ont mené à la création de l'Examen des services de transport ferroviaire. Si de telles questions demeurent non résolues dans le projet de loi C-52, nous sommes d'avis que les expéditeurs seront sujets de manière disproportionnée et déraisonnable à la puissance du marché des compagnies de chemin de fer et qu'il continuera d'y avoir des défaillances de service.

En accordant aux expéditeurs le droit prévu par la loi de conclure une entente de service comme le fait le projet de loi C-52, on s'arrête à mi-chemin : on accorde aux expéditeurs un droit de service sans définir ce service. En quoi consiste le droit à une entente de niveau de service si le service lui-même n'est pas défini par la loi? En omettant d'inclure les éléments de service particulier dont un expéditeur a besoin, le projet de loi C-52 soumet, au mieux, la qualité du service ferroviaire d'un expéditeur à la discrétion d'un arbitre dans un processus qui, à moins d'être modifié, penchera lourdement en faveur de la compagnie de chemin de fer.

Le gouvernement a encore la possibilité de corriger le tir et de viser les objectifs poursuivis par le projet de loi C-52 en matière de croissance économique, de création d'emplois et de débouchés commerciaux accrus. Les amendements que nous cherchons à faire adopter correspondent à ceux de la grande communauté des transports, comme il a été déterminé en consultation avec la Coalition des expéditeurs par rail (CER).

L'AMC appuie notamment six amendements décrits en détail dans l'annexe du présent document, en tenant compte en particulier des trois points suivants :

1. **Amendement un** : Définir « aménagement adéquat et pertinent » et « obligations de service ». Des amendements sont proposés aux articles 115 et 115.1 de la *Loi sur les transports au Canada* pour définir ces termes.
2. **Amendement deux** : Supprimer le mot « exploitation » de l'expression « conditions d'exploitation » dans l'article 169.31 proposé de la Loi.

Dans l'article 169.31 proposé de la Loi, la formulation « conditions d'exploitation », qui n'est pas définie dans la Loi ni dans le projet de loi C-52, est prévue par les représentants de Transports Canada pour empêcher que les points conventionnels non opérationnels ne soient abordés dans une entente de niveau de service. Pour toutes ces dispositions, il n'y a aucune possibilité pour un expéditeur de les négocier, mais les conditions peuvent être imposées de façon unilatérale par un transporteur ferroviaire sans égard aux incidences sur l'expéditeur. Le CER recommande de supprimer le mot « exploitation » après le mot « condition » partout dans l'article 169.31 proposé.

3. **Amendement six** : Supprimer les articles 169.37 (d) à (f) du projet de loi C-52.

L'actuel article 169.37 (d) à (f) du projet de loi assujettit les besoins de l'expéditeur en matière de service à leur incidence sur le réseau d'une compagnie de chemin de fer. En étant obligé de tenir compte du réseau de la compagnie de chemin de fer, l'arbitre réduit les obligations de service de base du transporteur en vertu d'un contrat avec un expéditeur. Les obligations contractuelles d'une compagnie de chemin de fer envers un expéditeur sont plutôt dénuées de sens si une compagnie de chemin de fer peut se soustraire à ses obligations en vertu de celles auxquelles elle est soumise envers d'autres expéditeurs. Le CER recommande de supprimer les articles 169.37 (d) à (f) du projet de loi C-52. Rien n'empêchera une compagnie de chemin de fer de soulever de tels effets sur le réseau devant un arbitre.

Il y a une occasion de régler ce problème. En mettant en œuvre les recommandations ci-dessus, le gouvernement peut permettre les négociations commerciales, maintenir le succès des exportations du Canada et générer des revenus et des emplois partout au pays sans qu'il en coûte quoi que ce soit. Les sociétés minières veulent être en mesure de travailler en partenariat avec les compagnies de chemin de fer en ce qui a trait au déplacement de leurs produits. Pour y arriver, il faudra toutefois apporter les changements que nous proposons.

L'industrie minière représente actuellement environ 3 % du PIB du Canada et est un joueur économique majeur tant dans les zones urbaines que dans les régions éloignées partout au pays. Compte tenu des perspectives à la hausse à moyen et à long terme pour les minéraux et les métaux, cette contribution est appelée à augmenter. Pour contribuer encore davantage à la prospérité du Canada, l'industrie a besoin de l'appui politique du gouvernement pour répondre à la demande anticipée à long terme en matière de minéraux canadiens. Le fait de renforcer le projet de loi C-52 au moyen des amendements proposés permettrait à cette législation d'atteindre ses objectifs pour les expéditeurs, comme le souhaite le gouvernement.

**Appendice : Modifications recommandées : Loi sur les services équitables de transport
ferroviaire des marchandises (projet de loi C-52)**

Le problème	Pourquoi est-ce un problème?	La solution
<p>1. Il n'y a pas de directive législative sur la façon dont une compagnie ferroviaire doit remplir ses « obligations de service » et la jurisprudence concernant le terme « convenable » est inefficace.</p> <p>Les recours actuels en matière de plaintes sur le niveau de service, et en particulier la définition de « convenable », se sont avérés inefficaces pour les expéditeurs, ce qui a entraîné les très importantes interruptions de service qui ont causé, en premier lieu, l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises. Une des lacunes importantes est l'absence de directives pour aider l'Office à évaluer ces interruptions.</p>	<p>En l'absence de disposition comme le paragraphe 115(2) proposé, un arbitre n'a aucune idée, en vertu de l'article 169.37, des normes qu'il doit utiliser pour juger si un service devrait être offert par la compagnie ferroviaire ou à quel niveau ce service devrait être offert. Bien qu'il soit possible que le paragraphe 115(2) ne fasse que codifier la jurisprudence actuelle, comme celle-ci ne l'est pas, les expéditeurs doivent présentement défendre ce point pour chaque cause. L'ajout de cette disposition permettrait d'atténuer un obstacle inutile, coûteux et pénible. Un des principaux avantages de l'examen des services de transport ferroviaire des marchandises a été de recommander des éléments de service que les compagnies de chemin de fer devraient offrir.</p> <p>Le but principal de la définition des « obligations de service » est de fournir des directives à l'arbitre quant aux obligations de service du transporteur. En l'absence d'une telle définition, l'arbitre ne sait pas si un transporteur est obligé de s'occuper des points a) à e) proposés.</p>	<p>Définir « installations convenables » et « obligations de service », comme suit :</p> <p>115(2) Pour l'application des articles 113 et 114, une compagnie de chemin de fer doit s'acquitter de ses obligations de service de façon à répondre aux besoins en matière de transport ferroviaire de l'expéditeur.</p> <p>Obligations de service</p> <p>115.1 Pour l'application de la présente section, obligations de service, sans que soit limitée la portée générale du terme, s'entend des obligations relatives aux éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les délais et la fréquence de la réception et de la livraison des marchandises par la compagnie ferroviaire; b) les temps de séjour, l'heure d'arrivée prévue, la durée d'acheminement et la durée du cycle en ce qui a trait au transport de marchandises; c) la quantité, la condition et les types de matériel roulant offert par la compagnie ferroviaire; d) les locaux et les installations pour l'échange de renseignements concernant la facturation, la réception, le transport et la livraison de la marchandise; e) l'exécution d'une commande de wagons, le rendement au chapitre du repérage des wagons et le placement des wagons à destination.

Le problème	Pourquoi est-ce un problème?	La solution
<p>2. L'expression « condition d'exploitation », plutôt que « conditions », restreint inutilement les éléments admissibles dans le cadre d'un accord sur les niveaux de service (ANS).</p>	<p>L'expression « condition d'exploitation » élimine la capacité de l'expéditeur à débattre d'éléments non liés au tarif ou absents d'un contrat confidentiel, comme la force majeure, les mécanismes internes de résolution des litiges, l'attournement et des dizaines d'autres termes contractuels normalisés. Il semble que cette expression entraîne d'importants litiges et des obstacles de procédure soulevés par les transporteurs. En outre, le mécanisme entourant l'ANS avait pour but de s'attaquer au défaut des compagnies de chemin de fer de fournir un contrat ou une disposition pour toutes les modalités de service, pas seulement les conditions d'exploitation. Enfin, le transporteur n'encourt aucune contrainte découlant de l'imposition de ces conditions. Par exemple, un transporteur peut obliger l'expéditeur à accepter que ses obligations soient assujetties à n'importe quelle condition pour continuer d'offrir ses services à cet expéditeur (fin de l'exploitation d'une voie de chemin de fer).</p>	<p>Rayer les mots « d'exploitation ».</p> <p>Demande d'arbitrage — contrat confidentiel</p> <p>169.31(1) Dans le cas où un expéditeur et une compagnie de chemin de fer ne parviennent pas à s'entendre pour conclure un contrat en application du paragraphe 126(1) concernant les moyens que celle-ci doit prendre pour s'acquitter de ses obligations en application de l'article 113, l'expéditeur peut soumettre par écrit à l'Office une ou plusieurs des questions ci-après pour arbitrage :</p> <p>a) les conditions d'exploitation auxquelles la compagnie de chemin de fer est assujettie relativement à la réception, au chargement, au transport, au déchargement et à la livraison des marchandises en cause, y compris les normes de rendement et les protocoles de communication;</p> <p>b) les conditions d'exploitation auxquelles la compagnie de chemin de fer est assujettie en cas de non-respect d'une condition d'exploitation visée à l'alinéa a);</p> <p>c) les conditions d'exploitation auxquelles l'expéditeur est assujetti et qui sont liées aux conditions d'exploitation visées aux alinéas a) ou b);</p> <p>d) les services fournis par la compagnie de chemin de fer qui sont normalement liés à l'exploitation d'un service de transport par une compagnie de chemin de fer;</p> <p>e) la question de savoir si des frais peuvent être imposés par la compagnie de chemin de fer relativement aux conditions d'exploitation visées aux alinéas a) ou b) ou pour les services visés à l'alinéa d).</p> <p>Exclusions</p>

Le problème	Pourquoi est-ce un problème?	La solution
<p>3. Un expéditeur n'a pas le droit d'inclure dans une demande d'ANS un mécanisme pour déterminer un manquement à un ANS et les conséquences qui en découlent.</p>	<p>L'usage pratique d'un accord sur les niveaux de service est limité si un recours lié à des problèmes concernant l'existence d'un manquement, et les dommages qui en découlent, nécessite que l'expéditeur intente une procédure devant l'Office ou un tribunal ou se fie au régime de SPA proposé. Les expéditeurs ne souhaitent pas entreprendre une poursuite coûteuse et prolongée devant l'Office ou un tribunal pour des dommages résultant d'une interruption du service de transport ferroviaire. Le fait de permettre l'ajout dans un ANS soumis à l'arbitrage de mécanismes de résolution des litiges augmentera la réactivité de la compagnie de chemin de fer aux problèmes de service qui surviennent après l'établissement d'un ANS. Le concept de responsabilité équilibrée entre les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires est possible si des mécanismes d'indemnisation des expéditeurs pour les interruptions du service de transport peuvent être déterminés de façon simple et opportune. Cette modification permettra à un expéditeur qui choisit de le faire de soumettre à l'Office, aux fins d'arbitrage, les modalités permettant de déterminer s'il y a bien eu une interruption de service et la façon d'évaluer l'indemnisation pour cette interruption, de façon opportune et économique.</p>	<p>Modifier l'alinéa 169.31(1)b pour ajouter le droit d'utiliser un tel mécanisme.</p> <p>Demande d'arbitrage — contrat confidentiel</p> <p>169.31(1) Dans le cas où un expéditeur et une compagnie de chemin de fer ne parviennent pas à s'entendre pour conclure un contrat en application du paragraphe 126(1) concernant les moyens que celle-ci doit prendre pour s'acquitter de ses obligations en application de l'article 113, l'expéditeur peut soumettre par écrit à l'Office une ou plusieurs des questions ci-après pour arbitrage :</p> <p>b) les conditions auxquelles la compagnie de chemin de fer est assujettie en cas de non-respect d'une condition visée à l'alinéa a); <u>ce qui peut englober les modalités permettant de déterminer s'il y a bien eu une interruption de service ainsi que la façon d'évaluer les dommages et l'indemnité à verser à l'expéditeur pour les pertes résultant d'une telle interruption;</u></p>
<p>4. Il n'y a aucun recours en ce qui a trait à l'imposition, par une compagnie de chemin de fer, de frais concernant une affaire qui devient une obligation de service de la compagnie de chemin de fer.</p>	<p>En vertu de l'alinéa 169.31(1)d), l'expéditeur pourrait demander à l'arbitre si des frais devraient s'appliquer à une condition d'exploitation et l'arbitre pourrait dire « non » – ça, c'est dans le meilleur des cas. Si l'arbitre répond « oui », l'expéditeur peut imposer n'importe quels frais conformément à son pouvoir unilatéral d'établissement du tarif. Si l'expéditeur n'inclut pas la question de certains frais dans sa</p>	<p>Modifier l'art. 120.1 pour inclure des tarifs pour un seul expéditeur.</p> <p>Frais ou conditions déraisonnables</p> <p>120.1(1) Sur dépôt d'une plainte de tout expéditeur assujetti à un tarif applicable à plus d'un expéditeur – autre qu'un tarif visé au paragraphe 165(3) – prévoyant des frais relatifs au transport ou aux services connexes ou des conditions afférentes, l'Office peut, s'il les estime déraisonnables, fixer de nouveaux frais ou de nouvelles conditions par</p>

	<p>demande, l'expéditeur peut imposer tous les frais qu'il veut en raison du pouvoir d'établissement du tarif. À l'exception de l'arbitrage, un recours est possible seulement si un transporteur impose un tarif s'appliquant à plus d'un expéditeur. Dans ce cas, l'expéditeur peut le contester en vertu de l'art. 120.1. Si le tarif ne s'applique qu'à un expéditeur, comme pour un tarif de distribution limitée, un tarif de concurrence limitée ou même, un tarif général qui pourrait s'appliquer uniquement à l'itinéraire d'acheminement et à la marchandise d'un expéditeur, etc., l'art. 120.1 ne peut être invoqué. En outre, si l'ANS devient un contrat confidentiel, l'art. 120.1 ne peut s'appliquer puisque ce mécanisme de plainte ne s'applique qu'aux tarifs publics. Finalement, même si un arbitre impose la condition d'exploitation que veut obtenir un expéditeur, rien n'empêche la compagnie de chemin de fer d'imposer ensuite une obligation à l'expéditeur, que ce soit un tarif ou autre.</p>	ordonnance.
Le problème	Pourquoi est-ce un problème?	La solution
<p>5. L'énoncé liminaire de l'art. 169.37 peut aussi amener un arbitre à prendre en considération les points soulevés par une compagnie de chemin de fer qu'un expéditeur n'a pas inclus dans sa demande.</p>	<p>Un expéditeur pourrait inclure une seule question, ou un certain nombre de questions, dans sa demande. Une compagnie de chemin de fer pourrait répondre qu'il faut une ou plusieurs conditions pour offrir le service lié à cette question, ce qui rendrait les obligations de service de la compagnie conditionnelles. La solution consiste à permettre à l'expéditeur de formuler la ou les questions en litige.</p>	<p>Réviser l'art. 169.37 comme suit :</p> <p>Décision de l'arbitre 169.37(1) Dans sa décision, l'arbitre établit les conditions d'exploitation visées aux alinéas 169.31(1)a), b) ou c), les modalités de fourniture des services visés à l'alinéa 169.31(1)d) ou les modalités concernant l'imposition des frais visés à l'alinéa 169.31(1)e), ou prend n'importe lesquelles de ces mesures, selon ce qu'il estime nécessaire pour régler les questions qui ont été soumises à l'Office par l'expéditeur lui sont renvoyées. Pour rendre sa décision, il tient compte :</p>
<p>6. Les alinéas 169.37d) à f) du projet de loi améliorent le statut de l'incidence des besoins de l'expéditeur sur le réseau d'une compagnie de chemin de fer, y compris les obligations envers</p>	<p>La nécessité qu'un arbitre prenne en compte ces effets sur le réseau empêche l'expéditeur de soutenir que cela n'est pas pertinent pour examiner le service auquel un expéditeur a droit en vertu de la Loi. De plus, elle amoindrit les obligations de service les plus fondamentales d'un transporteur dans le cadre d'un contrat en diluant une obligation relative au rendement de la compagnie de chemin de fer</p>	<p>a) du transport en cause; b) des services dont l'expéditeur a besoin pour le transport en cause; c) de tout engagement visé à l'alinéa 169.32(1)c) qui est contenu dans la demande d'arbitrage; e) des obligations qu'a la compagnie de chemin de fer envers d'autres expéditeurs aux termes de l'article 113, et de celles</p>

<p>les autres, pour en faire une considération obligatoire pour l'arbitre.</p>	<p>négociée sur des bases commerciales. Ce résultat survient parce qu'un arbitre est contraint d'examiner si les engagements de la compagnie dans le cadre du contrat sont entravés par les effets sur le réseau, y compris les obligations envers d'autres expéditeurs. Si les effets sur le réseau du transporteur prévalent sur les besoins de l'expéditeur, les obligations de la compagnie de chemin de fer seront amoindries, non seulement envers l'expéditeur, mais aussi envers toutes les personnes touchées par la décision de l'arbitre diminuant les normes pour ce type de trafic (c.-à-d. proximité géographique, similitude des marchandises ou similitude des « conditions d'exploitation », etc.).</p> <p>Si ces dispositions doivent demeurer telles quelles, l'expéditeur aura besoin de recueillir des données pertinentes sur le transport ferroviaire; autrement, l'expéditeur a une capacité très limitée à remettre en question le niveau de service ou même un élément de service qu'un transporteur prétend pouvoir offrir, un point qui est soulevé fréquemment pendant les litiges avec des transporteurs; c'est pourquoi il devrait y avoir un nouveau paragraphe 169.37(2).</p>	<p>qu'elle a envers les personnes et autres compagnies aux termes de l'article 114; e) des obligations que peut avoir la compagnie de chemin de fer envers une société de transport publique; f) des besoins et des contraintes de l'expéditeur et de la compagnie de chemin de fer en matière d'exploitation; g) de la possibilité pour l'expéditeur de faire appel à un autre mode de transport efficace, bien adapté et concurrentiel des marchandises en cause; h) de tout renseignement qu'il estime pertinent.</p> <p><u>(2) Si une compagnie de chemin de fer veut invoquer les alinéas 169.37 d), e) ou f), la compagnie de chemin de fer avisera l'expéditeur et l'arbitre au plus tard 5 jours avant de soumettre sa demande conformément à l'art. 169.34 et fournira toutes les données probantes sur lesquelles il compte fonder sa demande relativement aux facteurs décrits dans les alinéas 169.37 d), e) ou f) au moment de sa demande en vertu de l'art. 169.34.</u></p>
--	--	--