

Coalition pour l'analyse factuelle des tarifs ferroviaires internationaux

Tarifs ferroviaires au Canada : une réponse au rapport de l'ACFC de 2023

La coalition a fait appel à plusieurs experts du secteur ferroviaire spécialisés dans les domaines des finances, de l'économie, de l'établissement des coûts, des marchés, des opérations, de la réglementation et des politiques pour répondre à un rapport préparé en 2023 par CPCS [lien [ici](#)] dans lequel l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et d'autres organismes ont tiré certaines conclusions trompeuses ou erronées.

Résumé de la réponse : En bref, le rapport de CPCS et les conclusions que d'autres tirent de ce rapport sont incorrects, trompeurs ou incomplets. À cette occasion et à de nombreuses autres, l'ACFC a soutenu que « le réseau de transport de marchandises du Canada offre des tarifs parmi les plus faibles du monde, avec des tarifs globaux du Canada sont inférieurs de 11 % par rapport à ceux des États-Unis, et considérablement moins élevés que ceux des pays européens étudiés », ce qui démontre la solide concurrence qui existe entre les chemins de fer canadiens. Les expéditeurs représentés par la coalition savent que c'est inexact. La réponse de la coalition démontre amplement que le rapport de CPCS :

- n'étaye pas les affirmations selon lesquelles « le réseau de transport de marchandises du Canada offre des tarifs parmi les plus faibles du monde ».
- tente de comparer les tarifs de transport ferroviaire de marchandises entre des pays dont les systèmes ferroviaires ne sont pas comparables
- omet des différences essentielles entre les systèmes ferroviaires du Canada et des États-Unis, même lorsqu'il les compare
- ne tient pas compte des gains financiers réalisés par le CN et le CPKC aux dépens des expéditeurs ferroviaires au Canada

Manque de concurrence : Le fait est que le CN et le CPKC, dont dépendent les expéditeurs de marchandises ferroviaires au Canada pour le transport de leurs cargaisons nationales et d'exportation, font face à très peu de concurrence en ce qui concerne la majorité du transport sur leurs réseaux individuels. Ce double monopole a pour conséquence de faire payer aux expéditeurs ferroviaires des tarifs excessifs et de leur fournir un service inadéquat. Les producteurs de produits minéraux, agricoles, forestiers, énergétiques et autres cherchent à établir ou à maintenir leur position sur les marchés mondiaux en tant que preneurs de prix tout en supportant des tarifs et des services de fret ferroviaire monopolisés.

Analyse critique du rapport de CPCS : Une méthode courante pour comparer les tarifs entre les cargaisons consiste à mesurer le revenu gagné pour transporter une unité de poids sur une unité de distance; par exemple, les cents par tonne-kilomètre (CTK). Les CTK ne sont pas les mêmes que les tarifs. Les comparaisons des CTK ne sont importantes que pour les cargaisons présentant des caractéristiques similaires. Le rapport de CPCS utilise la mesure des CTK de manière incorrecte et commet plusieurs erreurs courantes mais déterminantes en ignorant ces caractéristiques qui faussent les valeurs individuelles et agrégées des CTK, notamment les suivantes :

- **Distance de transport :** Toutes les autres variables étant constantes, les CTK moyennes sont généralement inférieures pour les longs trajets par rapport aux trajets plus courts. CPCS commet l'erreur commune de comparer des pays à la géographie étendue et aux longs trajets comme le Canada à des pays à la géographie réduite et aux trajets courts. Du seul fait de la géographie, le CN et le CPKC devraient avoir (et ont effectivement) des coûts moyens inférieurs. Le rapport de CPCS tient donc compte de la distance et non des tarifs.
- **Trafic mixte :** Le CN et le CPKC transportent une proportion relativement élevée de marchandises en vrac qui se traduisent par des CTK plus faibles par rapport aux chemins de fer ayant une proportion élevée de produits manufacturés qui se traduisent par des CTK plus élevés. Il serait déjà difficile de comparer les CTK entre les chemins de fer ayant un trafic mixte différent dans le même pays, mais le faire entre différents pays informe encore moins quant aux taux comparables. Le rapport de CPCS néglige complètement cette question.

- Paramètres d'exploitation : Les chemins de fer canadiens bénéficient de l'efficacité des trains unitaires, des trains mixtes plus longs et plus lourds, des wagons de plus grande capacité, des gabarits plus élevés et d'autres développements qui se traduisent par une baisse des coûts pour le CN et le CP. Il serait alarmant que ces coûts inférieurs ne se traduisent pas par des taux de transport moyens plus bas et donc par des CTK plus bas que dans les pays où des mesures similaires n'ont pas été mises en œuvre ou ne peuvent pas l'être. Cependant, une plus grande efficacité des chemins de fer ne se traduit pas nécessairement par une plus grande efficacité pour les expéditeurs, et malgré la réduction des coûts ferroviaires qui en résulte pour le CN et le CP, les tarifs ferroviaires qu'ils facturent aux expéditeurs au Canada augmentent invariablement, plus vite que l'inflation, comme le CN et le CP l'annonce régulièrement. Les développements qui améliorent l'efficacité ne se traduisent pas par une baisse des tarifs de transport ferroviaire pour les expéditeurs captifs parce que ces expéditeurs ne bénéficient pas des effets des marchés concurrentiels qui obligerait le CN et le CP à répercuter les gains d'efficacité sur leurs clients, comme c'est le cas pour tout autre marché concurrentiel.
- Droits à revenus maximaux (DRM) : Le rapport de CPCS compare le CTK reçus par le CN et le CPKC pour transporter les grains exportés de l'Ouest soumis au DRM, qui constituent une partie infime de leur trafic, au taux de l'ensemble du trafic dans chacun des autres pays. Il s'agit d'une erreur de composition du trafic, aggravée pour trois raisons : le trafic à DRM (i) est principalement constitué de marchandises en vrac transportées (ii) dans des trains très efficaces (iii) sur de longues distances. Il est incorrect de comparer le trafic à DRM à un mélange de trafic aux caractéristiques dissemblables. Si CPCS avait effectué une comparaison correcte avec un trafic similaire, le rapport montrerait que les DRM génèrent des CTK moyennes plus élevées pour un trafic comparable sur le CN et le CPKC.
- Autres problèmes : Le rapport de CPCS utilise un seul chemin de fer pour représenter les volumes et les revenus nationaux totaux pour l'Espagne, la France, l'Allemagne et l'Italie, ce qui gonfle les valeurs de CTK pour ces pays. De plus, les tarifs et les CTK canadiens semblent inférieurs à ce qu'ils seraient si CPCS avait pris en compte les coûts et les risques, difficiles à quantifier mais bien réels, associés aux conditions contractuelles onéreuses que le CN et le CPKC imposent aux expéditeurs canadiens captifs. En outre, le rapport de CPCS ne tente pas de tenir compte des effets des trains de voyageurs, de l'ampleur de l'expansion ou de la contraction de l'infrastructure ferroviaire et des niveaux de service sous-concurrentiels que connaissent les expéditeurs canadiens. Certains de ces facteurs sont plus faciles à mesurer que d'autres, mais le rapport de CPCS ne les reconnaît même pas en tant que problèmes.

Il en résulte une comparaison non valable entre des tarifs appliqués dans des conditions fondamentalement différentes pour des services de transport ferroviaire fondamentalement différents dans chaque pays comparé.

Concurrence des tarifs de transport ferroviaire de marchandises au Canada : L'ACFC prétend s'appuyer sur le rapport de CPCS pour tirer des conclusions trompeuses sur le caractère concurrentiel des tarifs de transport ferroviaire de marchandises au Canada. Deux thèmes importants démontrent la position des expéditeurs et des chemins de fer au Canada :

- Captivité des expéditeurs : Le rapport de CPCS ne prétend pas analyser la mesure dans laquelle les expéditeurs au Canada ou dans tout autre pays ont accès à des moyens de rechange, efficaces, adéquats et concurrentiels pour expédier des marchandises à leur point d'origine ou de destination. Lorsqu'il n'y a pas de véritable concurrence, les tarifs ferroviaires augmentent par rapport aux coûts ferroviaires, ce qui réduit la rentabilité du produit de l'expéditeur. Cela entraîne une réduction de la production par rapport à ce qui serait produit sur un marché concurrentiel, ce qui nuit aux expéditeurs et à l'économie canadienne en limitant l'expansion et l'investissement des expéditeurs.
- Rendement des capitaux propres : Le montant par lequel le CN et le CPKC ont gagné plus que le coût de leurs capitaux propres est stupéfiant. Entre 2013 et 2022, le CN et le CPKC ont généré 53,8 G\$ de revenus au-delà de ce que l'Office des transports du Canada a déterminé comme étant nécessaire à leur viabilité financière. Si les tarifs du CN et du CPKC étaient concurrentiels, ils auraient gagné plus près d'un rendement normal du capital. À lui seul, ce paramètre démontre leur pouvoir de marché important sur les expéditeurs au Canada.

En n'abordant pas ces questions importantes, le rapport de CPCS induit les lecteurs en erreur et ne fournit aucune conclusion utile.