



Office des Transports du Canada

A/s Agent enquêteur

Ottawa (Ontario)

K1A 0N9

[enquete.ferroviaire-inquiry.rail@otc-cta.gc.ca](mailto:enquete.ferroviaire-inquiry.rail@otc-cta.gc.ca)

**Objet : Représentations additionnelles sur l'enquête sur le transport ferroviaire de marchandises à Vancouver**

---

Pour faire suite à l'audition tenue à Vancouver les 29 et 30 janvier derniers, et suite à l'invitation lancée sur votre site web, je souhaite faire, au nom de Ray-Mont Logistics, les représentations additionnelles suivantes.

Tel que mentionné lors de l'audience, nous avons ouvert le terminal de Vancouver en 2008 où nous traitons à l'époque environ 500 containers par jour. La situation géographique privilégiée de Vancouver, des investissements stratégiques majeurs au fil des ans, avoisinant les 35 millions de dollars et le travail d'arrache-pied de nos employés ont permis à Ray-Mont Logistics de pouvoir jouir aujourd'hui d'une capacité de 5000 containers par mois. Nous en sommes réellement fiers et avons particulièrement à cœur la réussite et le succès de notre terminal de Vancouver d'où mon vif intérêt à participer au processus d'enquête mis en branle par l'Office des transports du Canada.

D'entrée de jeu, et avec respect, je considère que l'Office des transports du Canada a erronément pris pour cibles les compagnies de chemins de fer qui transportent les marchandises à Vancouver. Bien que vous n'ayez peut-être pas juridiction sur les compagnies de transports maritimes internationales, ce qui expliquerait votre décision de centrer l'enquête sur les compagnies de chemins de fer, ces partenaires internationaux jouent un rôle essentiel dans la chaîne logistique à Vancouver. Je crois que vous devez être prudents.

Comme vous le savez, Vancouver est la plaque-tournante internationale du Canada. À mon avis, le problème ne se situe pas au niveau du transport ferroviaire mais plutôt au niveau du transport maritime. A chaque jour, nous devons nous assurer que nous avons le bon container pour le bon navire. Depuis les trois derniers mois, soit la période sous enquête par votre organisation, nous avons connu notre plus gros trimestre à Vancouver en termes de volume. Nous n'avons pas suffisamment de containers disponibles pour assurer le transbordement efficace de produits agricoles à destination des marchés asiatiques.

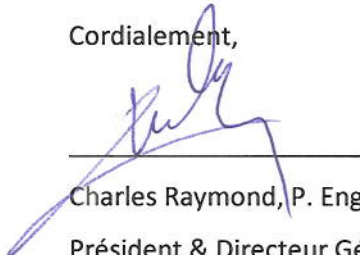
Nos équipes travaillent sept jours sur sept, afin de trouver des containers disponibles pour décharger les wagons et les acheminer vers les navires disponibles pour exportation. Cette variable de l'équation est absente de votre enquête bien qu'elle joue un rôle fondamental à mon avis sur le mouvement des marchandises vouées à l'exportation internationale via la porte de Vancouver. Si nous avons un manque de containers ou encore un manque de capacité sur les navires, nous ne serons pas en mesure de décharger les wagons et les trains resterons dans les gares de triage. Il est important de souligner que les associations qui ont décriées le rôle prépondérant voir même exclusif des compagnies de chemins de fer dans la congestion temporaire survenue à Vancouver n'ont pas été en mesure d'avancer les preuves nécessaires, autres qu'anecdotiques, pour en faire la démonstration.

Nous avons également à gérer les embargos. Chaque fois que nous avons un embargo, ceux-ci sont accompagnés de permis. Ce processus est crucial puisque les terminaux déterminent qui recevront les wagons à destination. Les expéditeurs ne peuvent contourner ce système de gestion de la chaîne de logistique. D'après notre expérience, la seule faille de ce système réside dans la bureaucratie administrative qui l'accompagne et qui a un effet négatif sur la fluidité de nos opérations. Dans la mesure où cette lourdeur administrative est éliminée ou grandement diminuée, cela ne pourra qu'avoir un effet bénéfique sur la fluidité de nos opérations.

Nous avons demandé aux compagnies de chemins de fer de maintenir en place ce système afin de désengorger le réseau plus rapidement. Pour faire écho à mon témoignage, il semble y avoir un problème de « *ghost booking* » ou encore des demandes excédant les réels besoins de certains expéditeurs.

En conclusion, il serait imprudent de jeter le blâme sur les compagnies de chemins de fer pour la congestion temporaire survenue à Vancouver. La chaîne logistique est composée de plusieurs partenaires qui ont tous un rôle à jouer en tant que vecteur au niveau de la fluidité et l'efficacité de notre économie ainsi que de la protection de la réputation du Canada comme partenaire commercial fiable et crédible.

Cordialement,



---

Charles Raymond, P. Eng

Président & Directeur Général