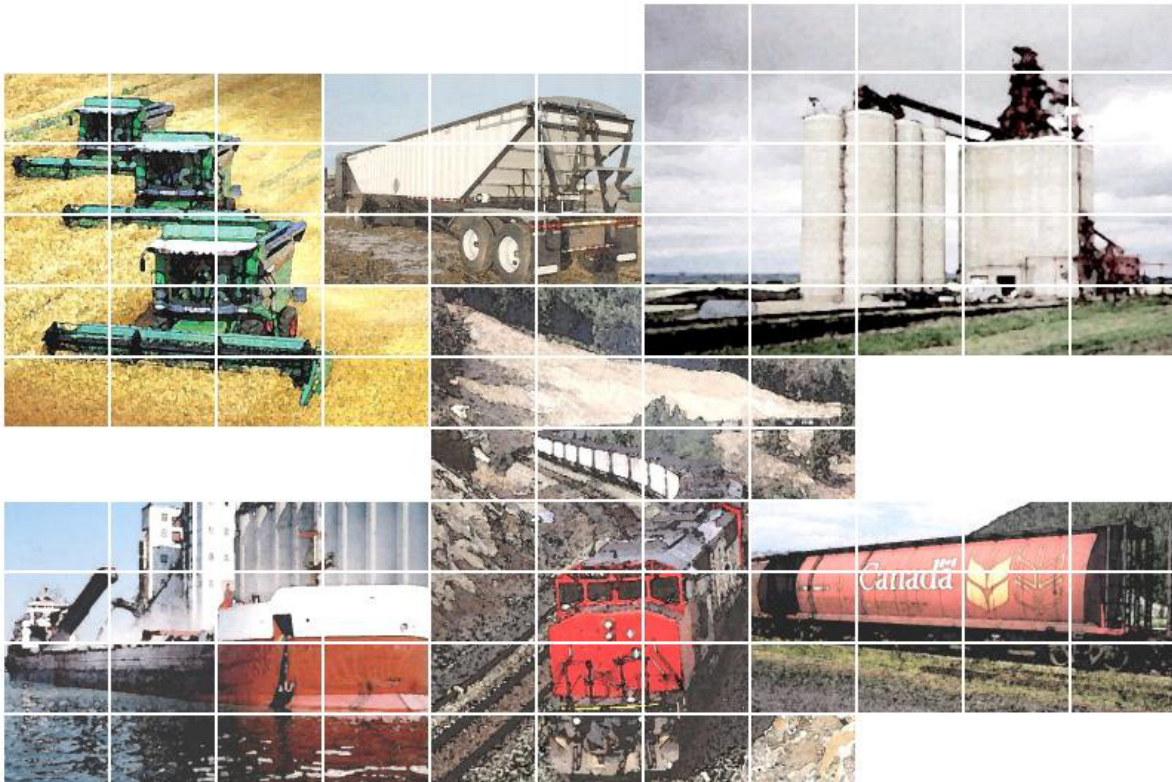


**Surveillance du système  
canadien de manutention  
et de transport du grain**

**Rapport annuel**  
**Campagne agricole 2002-2003**

**1 Rapport  
Sommaire**



Government of Canada  
Gouvernement du Canada

Quorum  
Corporation



# AVANT-PROPOS

---

Le rapport qui suit rend compte en détail l'efficacité du système de manutention et de transport du grain (SMTG) du Canada durant la campagne agricole qui a pris fin le 31 juillet 2003, en particulier les événements, les enjeux et les tendances qui ont marqué le transport du grain de l'Ouest du Canada l'an dernier. Il s'agit du troisième rapport annuel présenté par la Quorum Corporation en sa qualité de Surveillant du SMTG, nommé en vertu du Programme de surveillance du grain (PSG) du gouvernement du Canada.

À l'instar des rapports annuels et trimestriels antérieurs, la structure du présent rapport repose sur un certain nombre d'indicateurs de rendement établis en vertu du PSG, et regroupés en cinq grandes séries :

- Série 1 – Aperçu de l'industrie
- Série 2 – Relations commerciales
- Série 3 – Efficacité du Système
- Série 4 – Fiabilité du service
- Série 5 – Incidences sur les producteurs

Chaque série fait l'objet d'un examen approfondi, présenté respectivement aux sections 1 à 5. L'analyse repose sur les données recueillies par le Surveillant auprès des divers intervenants de l'industrie, et compare le rendement d'une année à l'autre pour situer cette analyse en contexte. Cela explique que le rendement durant la campagne agricole 2002-2003 est en grande partie évalué par rapport au rendement de la campagne 2001-2002.

Le PSG vise également à comparer le rendement récent dans un cadre chronologique élargi. Depuis la campagne agricole 1999-2000, définie comme année de référence dans le PSG, le Surveillant a recueilli des données fiables sur le rendement trimestriel dans une série chronologique s'étalant sur quatre campagnes agricoles. Ces données constituent le point de départ du PSG, et une source précieuse de renseignements pour cerner les changements et les tendances importantes qui ont marqué le rendement du SMTG durant cette période. Les lecteurs désireux d'étudier plus attentivement les données chronologiques recueillies sont invités à consulter les tableaux détaillés de données présentés à l'annexe 3.

## QUORUM CORPORATION

Edmonton (Alberta)  
Décembre 2003



# TABLE DES MATIÈRES

---

<b>Sommaire</b> .....	<b>1</b>
<b>Section 1 : Aperçu de l'industrie</b> .....	<b>8</b>
1.1 Production et approvisionnement [ <i>sous-série de mesures 1A</i> ].....	10
1.2 Trafic ferroviaire [ <i>sous-série de mesures 1B</i> ] .....	12
1.3 Infrastructures des silos de collecte [ <i>sous-série de mesures 1C</i> ].....	13
1.4 Infrastructures ferroviaires [ <i>sous-série de mesures 1D</i> ] .....	17
1.5 Infrastructures des silos terminus [ <i>sous-série de mesures 1E</i> ] .....	21
1.6 Observations sommaires .....	22
<b>Section 2 : Relations commerciales</b> .....	<b>26</b>
2.1 Relations commerciales – Appels d'offres [ <i>sous-série de mesures 2A</i> ] .....	27
2.2 Relations commerciales – Autres événements .....	37
2.3 Observations sommaires .....	49
<b>Section 3 : Efficacité du système</b> .....	<b>52</b>
3.1 Camionnage [ <i>sous-série de mesures 3A</i> ].....	54
3.2 Silos de collecte primaires [ <i>sous-série de mesures 3B</i> ] .....	54
3.3 Opérations ferroviaires [ <i>sous-série de mesures 3C</i> ].....	58
3.4 Performance des silos terminus et des ports [ <i>sous-série de mesures 3D</i> ].....	65
3.5 Observations sommaires .....	70
<b>Section 4 : Fiabilité du service</b> .....	<b>74</b>
4.1 Performance des ports [ <i>sous-série de mesures 4A</i> ].....	75
4.2 Observations sommaires .....	77
<b>Section 5 : Incidences sur les producteurs</b> .....	<b>78</b>
5.1 Présentation du seuil d'exportation et du revenu net des producteurs [ <i>sous-série de mesures 5A</i> ] .....	80
5.3 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – Produits hors CCB (colza-canola et pois).....	90
5.4 Analyse des bons au comptant.....	94
5.5 Calculatrice du revenu net .....	95
5.6 Installations de chargement et expéditions des producteurs [ <i>sous-série de mesures 5B</i> ] .....	96
<b>Annexe 1 : Contexte du programme</b> .....	<b>103</b>
<b>Annexe 2 : Remerciements</b> .....	<b>105</b>
<b>Annexe 3 : Tableaux de données</b> .....	<b>107</b>



# SOMMAIRE

---

*Le présent rapport est le troisième d'une série de rapports annuels prescrits en vertu du Programme de surveillance du grain (PSG) du gouvernement du Canada, et présenté par Quorum Corporation en sa qualité de Surveillant du Système canadien de manutention et de transport du grain (SMTG).*

*Dans le cadre de son mandat, Quorum Corporation remet au gouvernement une série de rapports trimestriels et annuels qui suivent et analysent l'incidence des changements survenus dans la structure du Système de manutention et de transport du grain, l'efficacité du processus d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé, les relations commerciales, l'efficacité et la fiabilité du système, son rendement opérationnel à court terme et ses incidences sur les producteurs.*



La campagne agricole 2002-2003 a été une autre année difficile pour beaucoup d'intervenants de l'industrie canadienne du grain. Non seulement tous ont dû affronter les effets d'une deuxième année de sécheresse consécutive, mais également les forces qui ont façonné le Système de manutention et de transport du grain (SMTG) du Canada. Durant cette période, le réseau de silos de collecte (qui compte moitié moins de silos qu'il y a quatre ans) a continué de passer des marchés; le conflit de travail entre les compagnies cérésières et leurs employés dans les silos terminus a fermé le port de Vancouver pendant quatre mois; les plus grandes compagnies cérésières ont continué de connaître des problèmes financiers croissants; et beaucoup ont discuté du bien-fondé d'une modification du programme d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé. Tous ces éléments sont analysés en long et en large dans le rapport qui suit, mais sont résumés ci-après.

Il faut noter toutefois que la sécheresse qui a sévi dans l'Ouest du Canada n'a pas facilité la tâche du Surveillant pour établir une distinction entre les changements survenus dans l'efficacité du SMTG et attribuables à des volumes de grains inférieurs à la normale et ceux qui sont sans doute résultats des réformes gouvernementales ou d'autres facteurs. Comme le faisait remarquer le Surveillant dans son rapport annuel précédent, il faut éviter de tirer des conclusions définitives à cet égard au sujet de la période analysée, puisque beaucoup de mesures utilisées dans le Programme de surveillance du grain (PSG) ont subi les effets néfastes de la baisse radicale des volumes de grains manutentionnés, que ce soit par les silos de collecte, les chemins de fer ou les silos terminus.

## **Production, approvisionnement et expéditions de grains**

Pour la deuxième saison de croissance d'affilée, l'Ouest du Canada s'est retrouvé aux prises avec une sécheresse généralisée. À hauteur de 31,5 millions de tonnes, la production cérésière de l'Ouest du Canada durant la campagne 2002-2003 a chuté de 26 % par rapport aux 42,5 millions de tonnes enregistrés un an plus tôt. Cela représente pratiquement la moitié de la production moyenne de 54,6 millions de tonnes enregistrée au cours des deux premières années du PSG.

Tous les principaux grains, à l'exception du blé dur et de l'avoine, ont enregistré des baisses de production de l'ordre de 20 % à 40 %. Avec des stocks de report de la campagne précédente se chiffrant à seulement 6,1 millions de tonnes, les approvisionnements de grains pour la campagne 2002-2003 ont atteint 37,6 millions de tonnes, soit le plus faible niveau enregistré dans le cadre du PSG.

En conséquence, le SMTG a subi une baisse radicale des volumes de grains expédiés par les ports de la côte Ouest. Les expéditions totales par chemin de fer au cours de la campagne 2002-2003 se sont chiffrées à 12,7 millions de tonnes, soit une baisse de 32 % par rapport à un an plus tôt. Cette tendance s'est essentiellement reflétée dans les volumes expédiés vers les principaux postes d'exportation de Vancouver et Thunder Bay. Et, si Vancouver a continué de concentrer la majeure partie du volume (41 %), les expéditions de grain vers ce port ont reculé de 55 % pour s'établir à 5,2 millions de tonnes. Au lieu de dénoter une

désaffectation des marchés de l'Asie-Pacifique, toutefois, cette baisse est le fait d'un conflit de travail qui a entraîné la fermeture des silos terminus de Vancouver pendant près de quatre mois.

### **Infrastructures**

Depuis le début de la campagne 1999-2000, le nombre de silos de collecte et de transformation agréés situés dans l'Ouest du Canada a diminué de 1 004 à 416, soit une baisse de 59 %. Toutefois, le rythme de décélération s'est quelque peu ralenti durant la campagne 2002-2003, indiquant sans doute par là que les baisses les plus spectaculaires sont maintenant chose du passé. Quoi qu'il en soit, les changements survenus jusqu'ici soulignent une migration très claire de l'industrie vers l'utilisation de silos à forte capacité. Au cours des quatre dernières campagnes agricoles, le nombre total de silos classiques a diminué de 73 % alors que celui des silos à forte capacité a augmenté de 47 %. À la fin de la campagne 2002-2003, les silos à haute capacité représentaient 42 % de tous les silos et 74 % de la capacité de stockage globale, ce qui marque une augmentation considérable par rapport aux parts de 12 % et de 39 % qu'ils détenaient au lancement du PSG.

Contrairement au réseau de silos de collecte, les infrastructures ferroviaires du SMTG ont très peu changé. À la fin de la campagne 2002-2003, la longueur totale du réseau avait diminué de moins de 3 % pour s'établir à 18 909 routes-milles. Même si le nombre total de routes-milles exploitées est resté inchangé au cours de la campagne 2002-2003, près de 260 routes-milles ont été cédées par la Compagnie nationale des chemins de fer du Canada à deux nouvelles compagnies d'intérêt local (la Prairie Alliance for the Future et la Wheatland Railway). En dépit de ces cessions, le nombre et la capacité de stockage des silos liés aux transporteurs d'intérêt local baisse aujourd'hui à un rythme plus rapide que ceux des silos liés aux principaux chemins de fer.

À la lumière de ce phénomène et de la diminution radicale des volumes de grains, il semble de plus en plus probable que la rentabilité des embranchements à forte densité est en passe de s'estomper. Même si le retour à des volumes de grains plus normaux pourrait renverser cette tendance, l'exploitation suivie de ces embranchements et la survie de certaines compagnies d'intérêt local demeurent incertaines. Une force qui permet de partiellement contrecarrer cette érosion est le chargement des wagons des producteurs qui a remplacé, du moins en partie, une part des volumes de grains qui auraient été perdus autrement après la fermeture de bon nombre de ces silos locaux. Et, même si les expéditions totales dans les wagons de producteurs ont reculé de près de moitié durant la campagne 2002-2003, elles ont concentré 26 % des volumes de grains provenant des compagnies d'intérêt local durant la campagne 2002-2003. De plus, cette proportion représente près de deux fois les 15 % qu'elle représentait il y a trois ans, ce qui dénote clairement une importante source de revenus pour ces transporteurs de moindre envergure.

### **Appels d'offres de la CCB**

Le programme d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé est entré dans sa troisième année avec la campagne 2002-2003. De plus, il marque la première année où la CCB s'est engagée à soumettre à des appels d'offres au minimum 50 % de ses expéditions de grain vers les quatre ports de l'Ouest, doublant de fait le pourcentage qu'elle avait promis d'expédier sous ce régime au cours des deux premières années du programme. Même si cette part a augmenté, le volume effectif de grains soumissionnés et expédiés en régime d'appel d'offres a peu changé par rapport à la campagne 2001-2002, ce qui s'explique par la chute draconienne des approvisionnements.

Au total, la CCB a lancé 445 appels d'offres portant sur l'expédition de 5,8 millions de tonnes de grains durant la campagne 2002-2003. Ceux-ci ont donné lieu à 2 587 soumissions proposant de transporter au total 11,8 millions de tonnes, soit légèrement plus de deux fois le volume sollicité. En définitive, 784 contrats ont été adjugés pour le transport de 3,7 millions de tonnes, soit 64 % du volume sollicité. Mais, surtout, cela a représenté 46 % des volumes de grains expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada au cours de la campagne 2002-2003, soit légèrement moins que le minimum de 50 % auquel la CCB s'était engagée en vertu du protocole d'entente (PE) régissant son programme d'appels d'offres.

Les avances consenties en vertu du programme d'appels d'offres ont généré des rendements financiers qui finissent par se répercuter sur les producteurs grâce aux comptes de livraisons en commun de la CCB. Provenant essentiellement des économies réalisées sur les frais de transport résultant des soumissions inhérentes au processus d'appels d'offres proprement dit, ces rendements englobent également les rabais consentis au titre du transport et des silos terminus, de même que les sanctions financières en cas de mauvais rendement. La CCB estime à 33,8 millions \$ les économies réalisées grâce à ces activités en 2002-2003.



Même si cela représente une baisse de 17 % par rapport aux économies de 40,9 millions \$ déclarées un an plus tôt, celle-ci semble principalement attribuable à la diminution des volumes de grains. Mais, surtout, la valeur par tonne de ces économies a augmenté de 9 % au cours de 2002-2003, passant à 2,70 \$ la tonne contre 2,47 \$ un an plus tôt.

Une inquiétude soulevée par plusieurs intervenants de l'industrie et mentionnée par le Surveillant dans ses rapports antérieurs avait trait à la capacité des grandes compagnies céréalères à utiliser le programme d'appels d'offres pour déloger du marché certains de leurs concurrents plus petits. Cela étant, le Surveillant a adopté une série d'indicateurs supplémentaires en 2002-2003 pour évaluer cette emprise. L'un de ces indicateurs a consisté à mesurer les parts relatives du marché des principales compagnies céréalères et des compagnies de moindre envergure. Cet indicateur a révélé que la part accaparée par les plus grandes compagnies céréalères dans le transport des grains de la CCB avait baissé lors de la dernière campagne, de 85 % à 80 % dans le cas des grains soumissionnés, et de 74 % à 67 % dans celui des grains non soumissionnés.

Il faut signaler que cette baisse a également concerné les produits hors CCB. La première année du PSG, les principales compagnies céréalères avaient manutentionné 81 % des grains expédiés, mais, à la fin de la campagne 2002-2003, cette part avait reculé à 74 %. De même, leur contrôle de la capacité globale de stockage du réseau de silos de collecte a reculé de 81 % à 67 %. Dans une certaine mesure, ces fluctuations révèlent que le degré de concurrence dans le SMTG a augmenté, caractéristique qui va à l'encontre de toutes les attentes de ceux qui, au lancement du PSG, craignaient que la rationalisation de l'industrie ne compromette sérieusement la concurrence.

Au printemps 2003, la CCB a amorcé des discussions avec ses 26 agents sur le volume d'appels d'offres qu'il fallait lancer durant la campagne 2003-2004. Cela a été précipité par le fait que le protocole d'entente ne prescrivait des volumes d'appels d'offres que jusqu'à la troisième année du programme, comprise. Cela a provoqué une reprise des discussions avec l'industrie sur les rouages du programme proprement dit. En dépit des fluctuations dans la part du marché, peu d'intervenants ont paru croire que le programme d'appels d'offres conférerait vraiment au SMTG une orientation plus commerciale et plus concurrentielle, alors que pour beaucoup, c'en était l'objectif ultime. En fait, tous semblent s'accorder à croire que c'est l'administration du processus d'appels d'offres qui est viciée et que c'est cela, et non pas le volume des appels d'offres, qui est la question centrale à résoudre. Même si elles n'ont pas fait l'unanimité, ces discussions ont abouti à une entente sur un programme d'appels d'offres pour la campagne 2003-2004 qui bénéficie de l'appui de la majorité des participants.

Il est clair que les intervenants se polarisent sur les diverses questions qui se rapportent au programme d'appels d'offres de la CCB. On admet couramment que le cœur du problème est la question du contrôle logistique, et le rôle et les responsabilités de chaque partie dans ce cadre. À l'instar d'autres négociants industriels, la CCB affirme que, pour bien exercer son rôle de négociant des grains de l'Ouest du Canada, il est impérieux qu'elle maintienne le contrôle sur toute la chaîne logistique. À l'inverse, les compagnies céréalères soutiennent que ce sont elles qui doivent contrôler la logistique si l'on veut qu'elles coordonnent comme il se doit les mouvements de grains et qu'elles optimisent l'utilisation de leurs actifs. Malgré ces différences, la plupart s'accordent à penser qu'il faut établir un nouvel accord entre tous les intervenants quant aux rôles et aux responsabilités qui doivent être confiés à chacun dans le transport des grains soumissionnés.

### **Autres questions commerciales**

Outre ce qui précède, un certain nombre de faits commerciaux nouveaux sont survenus en 2002-2003 qui valent la peine d'être mentionnés :

- La British Columbia Terminal Elevator Operators Association a mis en lock-out ceux de ses employés qui étaient membres du Grain Workers Union de Vancouver, ouvrant la voie à ce qui s'est avéré un conflit de travail prolongé, et à la fermeture virtuelle de Vancouver comme principal port des grains d'exportation sur la côte Ouest pendant quatre mois. Face à la baisse radicale des volumes de grains, cependant, le réacheminement du trafic vers Prince Rupert a minimisé les conséquences de ce conflit.
- Comme suite à l'une des plus basses années de navigation de toute l'histoire, on a sérieusement songé à la possibilité de fermer le port de Churchill pour la saison de navigation 2003. Grâce à un programme d'aide de 2,2 millions \$ mis de l'avant par les gouvernements du Canada et du Manitoba,

le port a été ouvert à la circulation. En outre, le propriétaire du port a par la suite conclu un accord avec Louis Dreyfus, compagnie céréalière possédant des intérêts internationaux, pour que celle-ci assume la responsabilité de la commercialisation et de la gestion du port.

- L'un des principaux éléments d'actif qui sert au transport des grains dans l'Ouest du Canada est le parc de wagons-trémies couverts du gouvernement fédéral. Un certain nombre d'événements ont suscité un regain d'intérêt pour les diverses questions entourant son appartenance, de même que pour sa capacité à répondre entièrement aux besoins futurs du SMTG pour le transport des grains.
- Dans deux actions distinctes mais interdépendantes, les États-Unis ont intenté des poursuites contre le Canada au titre de ce qu'ils estiment être des pratiques commerciales déloyales à l'égard du transport international des grains. La première de ces poursuites a porté sur les grains canadiens importés aux États-Unis, la deuxième sur le traitement réservé aux grains américains importés au Canada.
  - Dans une plainte déposée en septembre 2002, la Commission du commerce international des États-Unis a confirmé l'imposition de droits compensateurs et antidumping de 14 % sur le blé canadien importé aux États-Unis. Le gouvernement canadien a fait appel de cette décision en invoquant les dispositions de l'Accord de libre-échange nord-américain.
  - Pendant ce temps, les États-Unis ont également soutenu devant l'Organisation mondiale du commerce que le Canada exerçait une discrimination à l'encontre des grains étrangers en refusant aux producteurs de grains américains l'accès aux services de commercialisation de la CCB, au chargement des wagons par les producteurs et aux tarifs ferroviaires marchandises réduits résultant d'un plafonnement des revenus.
- En février 2003, le gouvernement a publié un document intitulé « Droit devant », qui expose le nouveau cadre directif des transports au Canada. Ce cadre prévoit plusieurs amendements à la *Loi sur les transports au Canada*, qui ont depuis été présentés au Parlement comme projet de loi C-26.

#### **Chaîne d'approvisionnement du SMTG**

Le Surveillant a conclu que le temps qu'il faut au grain pour franchir le SMTG a atteint une moyenne annualisée de 79,7 jours durant la campagne 2002-2003. Il s'agit là d'un rythme nettement plus lent que celui observé au cours des trois campagnes précédentes. Cette augmentation de 12,3 jours (ou 18 %) par rapport à la moyenne 2001-2002 s'explique principalement par une augmentation appréciable de la durée passée par le grain en entreposage dans les silos de collecte, laquelle a atteint en moyenne 47,9 jours, contre 38,0 jours un an plus tôt.

Une bonne part de cette baisse du rendement semble directement attribuable à la réduction radicale des programmes de vente des grains de la CCB et hors CCB. À défaut d'un volume d'activités de vente supérieur, les inventaires des silos de collecte ont tout naturellement augmenté, et vieilli, tandis que les producteurs continuaient de livrer leurs grains aux silos locaux. Cette accumulation des inventaires est sans doute particulièrement bien illustrée par la diminution du volume d'espace disponible dans les silos de collecte au cours du premier trimestre, qui a reculé à près de 25 % de la capacité de stockage, et est resté à ce niveau pendant la majeure partie des deuxième et troisième trimestres qui ont suivi.

Malgré cela, la baisse constante des coefficients de rotation des réseaux des silos de collecte et des silos terminus, qui ont diminué respectivement de 18 % de 24 %, témoigne du fait que la capacité qui existait dans le système était supérieure aux besoins. À vrai dire, si la capacité du SMTG (et en particulier celle du réseau des silos de collecte) n'avait pas régressé depuis plusieurs années, cette baisse aurait été encore plus marquée. Et, si cette baisse de capacité polarise l'attention sur le fait que la productivité a augmenté de près de 30 % au cours des quatre dernières campagnes, elle continue de soulever des questions sur la capacité dont le SMTG a besoin. Or, la capacité du système à manutentionner des volumes de grains plus normaux demeure non vérifiée.

## **Coûts des intrants**

Les taux affichés par bon nombre d'éléments des services du SMTG se sont mis à augmenter. Les coûts des intrants nominaux liés au camionnage, à la manutention aux silos de collecte, au transport ferroviaire, à la manutention aux silos terminus et même à l'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent, ont tous augmenté depuis le lancement du PSG. En soi, une bonne partie de cette augmentation semble correspondre aux pressions inflationnistes générales et aux efforts déployés pour répercuter la hausse des coûts sur les clients respectifs. Or, certaines de ces augmentations sont importantes et occupent une place prépondérante dans l'augmentation générale des coûts de livraison des grains aux postes d'exportation.

## **Revenu maximal admissible**

À l'occasion de ses réformes visant à donner une orientation plus commerciale, plus concurrentielle et plus responsable au Système de manutention et de transport du grain, le gouvernement fédéral a mis fin à une politique de longue date qui consistait à réglementer les tarifs ferroviaires marchandises maximums régissant le transport du grain dans l'Ouest du Canada. À la place, il a adopté une politique conférant aux chemins de fer une plus grande marge de manœuvre dans l'établissement du prix de transport des grains, mais également en « plafonnant » les revenus maximums qu'ils pouvaient en tirer. Ce revenu maximum admissible est rajusté chaque année pour tenir compte des changements survenus dans les volumes de grains manutentionnés, la distance moyenne parcourue par ces volumes et le taux d'inflation. En 2002-2003, ces rajustements se sont soldés par l'établissement des revenus maximaux admissibles du CN et du CP à 425,5 millions \$.

En décembre 2003, l'Office des transports du Canada a calculé que les revenus des deux transporteurs au titre des grains se chiffraient à 401,7 millions \$. Cela veut dire que les revenus statutaires globaux que les chemins de fer ont tiré des grains étaient inférieurs de 23,9 millions \$ (ou 6 %) au maximum autorisé pour la campagne 2002-2003. De plus, la décision de l'Office a également révélé que les revenus de chaque transporteur avaient chuté en deçà de leurs maximums respectifs à des niveaux éminemment variables, de 9 % dans le cas du CN et de 3 % dans celui du CP.

En 2000-2001, la première année assujettie au nouveau régime, les revenus statutaires des grains du CN et du CP avaient chuté en deçà de leurs maximums respectifs dans des proportions inférieures à 1 %. La force essentielle qui sous-tend ces écarts réside dans les rabais incitatifs qui s'appliquent aux expéditions de grain expédié par blocs d'au moins 25 wagons. Employés depuis longtemps par d'autres secteurs de l'industrie ferroviaire, ces rabais visent stratégiquement à attirer de plus gros volumes de grains vers les installations qui peuvent assurer leur transport par trains-blocs complets ou partiels.

En dépit de deux années consécutives de baisse des volumes de grains, la déclaration de revenus statutaires inférieurs à ceux qui sont autorisés par le plafonnement des recettes indique que les deux compagnies de chemin de fer ont renoncé à davantage de revenus que ceux que prévoyait la Loi. Et, tandis que ces résultats peuvent refléter les forces concurrentielles qui s'exercent, il faudra un registre portant sur une plus longue période avant de pouvoir tirer la moindre conclusion définitive.

## **Efficacité et fiabilité du système**

À nouveau, la diminution des volumes de grains a allégé les pressions s'exerçant sur le SMTG dans son ensemble et a entraîné l'inutilisation d'une part importante de la capacité de manutention des silos terminus. Dans une large mesure, cela se reflète dans l'augmentation de la durée passée par les grains en inventaire dans les silos terminus et dans le raccourcissement de la durée moyenne passée par les navires au port.

Face à cette baisse de la demande, les chemins de fer ont décidé de réduire le nombre de locomotives et d'équipes de train servant à transporter les grains vers les ports. Le rallongement du cycle moyen de rotation des wagons de 17,1 à 20,4 jours reflète aussi la baisse des astreintes qui se sont exercées sur le parc de wagons-trémies et la capacité de manutention inutilisée qui en est résultée.

Malgré cela, les rapports stock-navire et stock-expédition confirment que les volumes de grains livrés aux silos terminus ont amplement suffi pour répondre à la demande courante. De plus, le degré de couverture de ces stocks a augmenté de façon marquée. Dans la mesure où l'on peut juger de la fiabilité d'une chaîne d'approvisionnement par sa capacité à effectivement livrer un produit à la date et au lieu prescrits, il semble

que la fiabilité du SMTG ait été suffisante et ait permis de faire face à la demande, en dépit de l'impact du conflit de travail prolongé à Vancouver.

### **Seuil d'exportation et revenu net des producteurs**

Au cours des quatre campagnes visées par le PSG, les rendements financiers des producteurs se sont généralement améliorés grâce à la hausse des prix sur les marchés mondiaux. À titre d'exemple, le revenu net des producteurs de blé durant cette période a augmenté de près de 45 % (ou 65,72 \$ la tonne), passant de 147,10 \$ à 212,82 \$ la tonne. Pour le colza-canola, cette hausse a été encore supérieure, puisqu'elle a été de 53 % (ou 126,29 \$), passant de 238,10 \$ à 365,39 \$ la tonne.

Les prix, toutefois, ne sont pas l'unique facteur décisif. Les rendements des producteurs subissent également l'effet du seuil d'exportation, qui englobe à la fois les charges d'exploitation directes et les avantages compensateurs que touchent les producteurs. Pour le blé, le seuil d'exportation a régulièrement augmenté de 65,82 \$ en 1999-2000 à 79,81 \$ la tonne en 2002-2003, soit une hausse de 13,99 \$ (ou 21 %). Durant cette même période, le seuil d'exportation du colza-canola a diminué de 3,54 \$ la tonne (ou 7 %), chutant de 52,51 \$ à 48,97 \$ la tonne.

À compter de la campagne 2002-2003, la CCB a apporté une série de réformes à la manière dont elle traitait jusqu'ici certains postes des recettes et des dépenses d'exploitation dans ses comptes de livraisons en commun. Le fait que les coûts directs de la CCB englobent désormais les charges estimatives au titre du transport océanique et ferroviaire, qui étaient jusque-là traitées comme des revenus, revêt une importance particulière pour le PSG. Le Surveillant a révisé les valeurs qui étaient calculés jusque-là pour le seuil d'exportation et le revenu net des producteurs afin de se conformer aux nouvelles pratiques de la CCB.

Alors que le seuil d'exportation du blé a augmenté de 13,99 \$ la tonne depuis le lancement du PSG, cette hausse est essentiellement attribuable à une augmentation de 14,24 \$ des coûts de la CCB. Ces coûts comportent un certain nombre d'éléments qui peuvent varier du tout au tout d'une année à l'autre (comme les marchandises liées aux ventes), de même que ceux qui revêtent un caractère plus fixe (comme les frais administratifs, par exemple). Lorsqu'on isole les coûts de la CCB, on constate que les éléments résiduels des coûts du seuil d'exportation ont commencé par baisser, avant de revenir au niveau que l'on avait observé pour la première fois en 1999-2000. Mais, surtout, ces coûts n'ont pas augmenté autant que ceux que symbolise l'Indice des prix des entrées dans l'agriculture de Statistique Canada pour la production agricole dans l'Ouest du Canada, lesquels ont augmenté de 8 % au cours de cette période.

Les avantages pour les producteurs, comme les primes de camionnage et les économies de transport de la CCB, se sont révélés comme la véritable force qui a permis de juguler la hausse du seuil d'exportation des grains de la CCB. Les primes de camionnage payées par les compagnies cérésières semblent avoir augmenté essentiellement à cause d'une hausse de la concurrence, d'une réduction marquée du réseau de silos et d'une diminution de la production cérésière. On ne peut pas en dire autant des produits hors CCB. Et le colza-canola et les gros pois jaunes donnent droit à des primes par tonne nettement moins élevées que les grains de la CCB. De fait, les primes de camionnage versées pour le colza-canola et les pois ont nettement baissé au cours des quatre dernières campagnes agricoles. Cela cadre avec la préférence marquée des compagnies cérésières pour l'emploi d'un seul instrument d'établissement des prix, à savoir le seuil, qui est le moyen concurrentiel d'attirer ces produits vers leurs installations.

Il faut également signaler la variabilité du seuil d'exportation entre les neuf zones géographiques qui ont servi à évaluer les incidences du PSG sur les producteurs. Ces écarts englobent une foule de différences individuelles dans les coûts de transport qui s'appliquent, le FAF, les coûts d'ensilage et les avantages des producteurs. À titre d'exemple, le seuil d'exportation du blé peut varier de jusqu'à 12 % par rapport à la moyenne enregistrée dans l'Ouest du Canada.

Afin d'améliorer les données qui servent au calcul du seuil d'exportation et de permettre aux producteurs de consulter la base de données qui sert à analyser le revenu net des producteurs, le Surveillant a conçu la calculatrice du revenu net des producteurs. Cet instrument exploitable sur le Web permettra aux producteurs de saisir des données propres à chaque installation et d'estimer les rendements auxquels ils peuvent s'attendre de la livraison de leurs grains aux divers silos. En même temps, les données qu'ils saisisent fourniront des renseignements précieux sur la durée moyenne de transport jusqu'aux silos, le choix de

matériels et d'autres questions se rattachant à la livraison depuis la ferme jusqu'aux silos, autant d'éléments qui contribueront à améliorer les futurs rapports du Surveillant.

# SECTION 1 : APERÇU DE L'INDUSTRIE

*L'objectif de la série de mesures Aperçu de l'industrie est de suivre les changements survenus dans la production céréalière, dans la structure de l'industrie proprement dite et dans les infrastructures qui constituent le SMTG. Les changements intervenus dans ces domaines peuvent avoir un profond retentissement sur l'efficacité, la rentabilité et la compétitivité du SMTG dans son ensemble. De plus, ils peuvent être des éléments catalyseurs qui modifient les courants de trafic traditionnels, de même que la demande de certains services et l'utilisation des actifs.*



## Points saillants – Campagne agricole 2002-03

### Production et approvisionnement de grains

- La production de grain a reculé de 25,9 % pour s'établir à 31,5 millions de tonnes, à cause de la sécheresse généralisée qui a sévi dans les Prairies pendant la saison de croissance 2002.
  - L'Alberta a été le plus durement touché avec une baisse de 44,0 % de la production céréalière globale.
  - Tous les produits, à l'exception du blé dur et de l'avoine, ont affiché des baisses de 20,0 % à 40,0%.
    - La production de blé dur a augmenté de 26,9 %.
    - La production d'avoine a augmenté de 1,6 %.
- Les stocks de report ont baissé de 30,6 %, pour s'établir à 6,1 millions de tonnes.
  - Les stocks provinciaux ont baissé de 20,0 % à 40,0 %.
  - Des baisses ont affecté tous les produits, sauf le colza-canola.
    - Les stocks de colza-canola ont augmenté de 14,3 %.

### Trafic ferroviaire

- Les volumes de grains transportés par chemin de fer ont reculé de 32,1 % pour s'établir à 12,7 millions de tonnes.
  - Cela reflète la baisse des volumes de grains à transporter.
- Importantes fluctuations dans les volumes de grains acheminés vers tous les ports de l'Ouest du Canada à cause du conflit de travail à Vancouver.
  - Le volume manutentionné à Vancouver a baissé de 54,7 %, pour s'établir à 5,2 millions de tonnes.
  - Cela s'est soldé par le quasi-doublement des volumes manutentionnés à Prince Rupert; 2,1 millions de tonnes.
  - Les volumes à Thunder Bay ont reculé de 12,6 %; la part du trafic est passée à 40,0 %.
  - Les volumes à Churchill ont chuté de 0,3 million de tonnes; plus bas volume enregistré dans le cadre du PSG.

### Infrastructures des silos de collecte

- Les grandes compagnies céréalières ont réduit leurs activités de rationalisation.
  - Le nombre de postes de livraison du grain a baissé de 16,2 %, à 289.
  - Le nombre de silos a baissé de 16,8 %, à 416.
- La capacité de stockage des silos a diminué de 6,2 %, à 5,7 millions de tonnes.
  - Pour la première fois, elle a baissé sous le seuil des 6,0 millions de tonnes.
- Le nombre de silos pouvant charger des trains-blocs d'au moins 25 wagons a baissé de 7,9 %, à 269; cela représente 64,7 % du nombre total de silos du SMTG.
  - La part de la capacité de stockage du SMTG a augmenté à 86,9 %.

### Infrastructures ferroviaires

- Le réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada est resté inchangé, à hauteur de 18 909 routes-milles.
- Les cessions d'embranchements du CN ont abouti à la création de deux nouvelles compagnies d'intérêt local en Saskatchewan.
  - Augmentation de 5,2 % de la longueur du réseau des compagnies régionales et d'intérêt local à 5 193 routes-milles.
- Le CP et la Southern Manitoba Railway ont pris des mesures préliminaires en vue d'abandonner 127,1 routes-milles d'infrastructures.

### Infrastructures des silos terminus

- Le nombre de silos terminus titulaires d'un permis reste inchangé à hauteur de 17.
  - La capacité de stockage se maintient à 2,7 millions de tonnes.
- Les déchargements dans les silos terminus chutent de 38,2 %, à 125 339 wagons.

## Série de mesures 1 – Aperçu de l'industrie

Tableau	Description	Notes	BASE	CAMPAGNE AGRICOLE (1)			
			1999-2000	2001-2002	2002-2003	VAR %	
<b>Production et approvisionnement [sous-série 1A]</b>							
1A-1	Cultures agricoles (milliers de tonnes)	(2)	55 141,7	42 541,4	31 539,9	-25,9 %	▼
1A-2	Stocks de report (milliers de tonnes)	(2)	7 418,2	8 750,6	6 070,8	-30,6 %	▼
	Approvisionnement (milliers de tonnes)	(2)	62 559,9	51 292,0	37 610,7	-26,7 %	▼
<b>Trafic ferroviaire [sous-série 1B]</b>							
1B-1	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Province d'origine	}	26 441,0	18 765,1	12 736,4	-32,1 %	▼
1B-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Produits primaires						
1B-3	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Ventilation détaillée						
<b>Infrastructure des silos de collecte [sous-série 1C]</b>							
1C-1	Postes de livraison du grain (nombre)		623	345	289	-16,2 %	▼
1C-1	Capacité de stockage des silos (milliers de tonnes)		7 443,9	6 125,2	5 747,3	-6,2 %	▼
1C-1	Silos (nombres) – Province	}	917	500	416	-16,8 %	▼
1C-2	Silos (nombres) – Classe de compagnie de chemin de fer						
1C-3	Silos (nombres) – Société céréalière						
1C-4	Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – Province	}	317	292	269	-7,9 %	▼
1C-5	Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – Classe de compagnie de chemin de fer						
1C-6	Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – Classe de voie ferrée						
1C-7	Ouvertures de silos (nombre) – Province	}	43	29	31	6,9 %	▲
1C-8	Ouvertures de silos (nombre) – Classe de compagnie de chemin de fer						
1C-9	Ouvertures de silos (nombre) – Classe de voie ferrée						
1C-10	Fermetures de silos (nombre) – Province	}	130	310	115	-62,9 %	▼
1C-11	Fermetures de silos (nombre) – Classe de compagnie de chemin de fer						
1C-12	Fermetures de silos (nombre) – Classe de voie ferrée						
1C-13	Postes de livraison du grain (nombre) – Concentrant 80 % des livraisons	(3)	217	107	n.d.	n.d.	–
<b>Infrastructure ferroviaire [sous-série 1D]</b>							
1D-1	Infrastructures ferroviaires (routes-milles) – Réseau tributaire du grain		4 876,6	4 480,7	4 480,7	0,0 %	–
1D-1	Infrastructures ferroviaires (routes-milles) – Réseau non tributaire du grain		14 513,5	14 428,1	14 428,1	0,0 %	–
1D-1	Infrastructures ferroviaires (routes-milles) – Réseau total		19 390,1	18 908,8	18 908,8	0,0 %	–
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Réseau tributaire du grain		8 683,6	6 228,7	3 670,1	-41,1 %	▼
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Réseau non tributaire du grain		16 976,0	12 048,0	8 601,2	-28,6 %	▼
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Réseau total		25 659,6	18 276,6	12 271,3	-32,9 %	▼
1D-3	Infrastructures ferroviaires des compagnies d'intérêt local (routes-milles)		3 043,0	3 090,9	3 348,6	8,3 %	▲
1D-3	Volumes de grain transportés par compagnies d'intérêt local (milliers de tonnes)		2 090,5	2 061,0	1 111,7	-46,1 %	▼
1D-5	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Transporteurs de classe 1		23 569,1	16 215,7	11 159,6	-31,2 %	▼
1D-5	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Transporteurs de classe 2 et 3		2 090,5	2 061,0	1 111,7	-46,1 %	▼
1D-6	Silos (nombre) – Réseau tributaire du grain		371	179	140	-21,8 %	▼
1D-6	Silos (nombre) – Réseau non tributaire du grain		513	305	261	-14,4 %	▼
1D-6	Capacité de stockage des silos (milliers de tonnes) – Réseau tributaire du grain		2 475,4	1 726,7	1 564,8	-9,4 %	▼
1D-6	Capacité de stockage des silos (milliers de tonnes) – Réseau non tributaire du grain		4 847,6	4 334,0	4 123,5	-4,9 %	▼
<b>Infrastructures des silos terminus [sous-série 1E]</b>							
1E-1	Silos terminus (nombre)		15	17	17	0,0 %	–
1E-1	Capacité de stockage des silos terminus (milliers de tonnes)		2 678,6	2 733,6	2 733,6	0,0 %	–
1E-2	Déchargements dans les silos terminus (nombre) – Wagons-trémies couverts		278 255	202 943	125 339	-38,2 %	▼

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les deux campagnes agricoles de 1999-2000 à 2002-2003 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

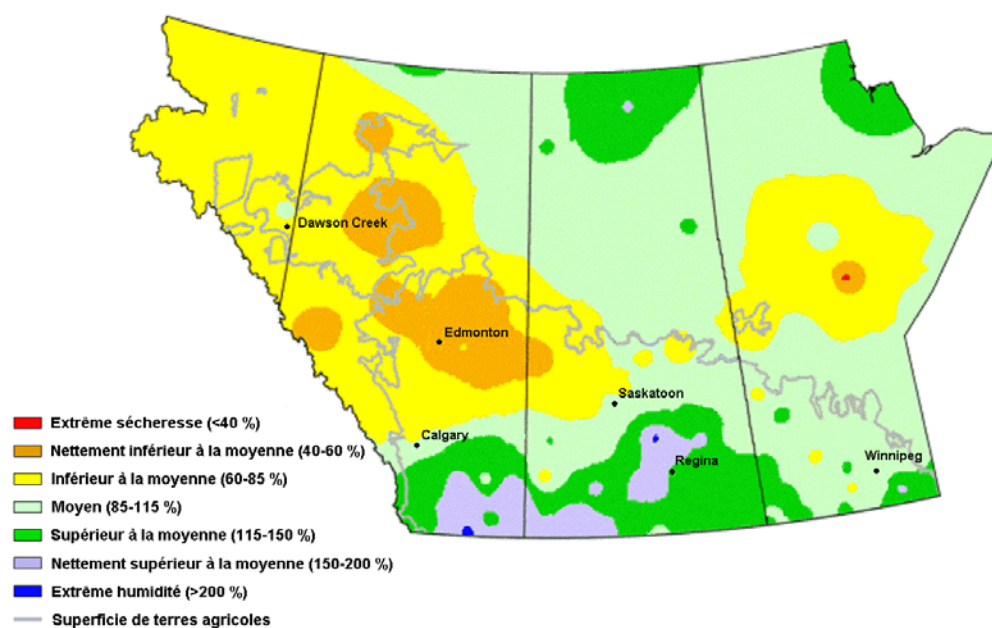
(2) – Les valeurs indiquées portent sur les approvisionnements disponibles pour être transportés pendant la campagne agricole.

(3) – Les statistiques sur les livraisons de grain par gare, à partir des données que compile la Commission canadienne des grains, sont habituellement produites six mois complets après la fin de la campagne agricole. Les statistiques les plus récentes intéressent la campagne 2001-2002.

## 1.1 Production et approvisionnement [sous-série de mesures 1A]

Pour la deuxième saison de croissance d'affilée, l'Ouest du Canada s'est retrouvé aux prises avec une grave sécheresse. La baisse de la production céréalière globale qui en est résultée a rendu la campagne agricole 2002-2003 difficile pour les intervenants du Système de manutention et de transport du grain (SMTG) du Canada.

Figure 1 : Pourcentage de précipitations moyennes – 1<sup>er</sup> avril au 31 août 2002



Source: Administration du rétablissement agricoles des Prairies

La plupart des régions ont enregistré des précipitations inférieures à la moyenne, mais la sécheresse de 2002 a particulièrement touché le Nord-Est de la Colombie-Britannique, l'Alberta et l'Ouest de la Saskatchewan<sup>1</sup>. Cela explique que la récolte des grains cultivés dans ces régions a affiché une deuxième année consécutive de baisse. Et même si les conditions d'humidité dans la partie Sud des Prairies se sont améliorées, elles n'ont pas permis de surmonter les carences résultant de trois années consécutives de précipitations limitées.

L'aggravation régulière de la situation a durement éprouvé bon nombre des intervenants du secteur agricole. Un grand nombre de producteurs ont affirmé qu'une telle situation ne s'était pas produite depuis les années 1930. L'impact se reflète dans les statistiques qui indiquent non seulement une chute marquée de la production de grain sur douze mois, mais du niveau d'activité générale du SMTG également.

À hauteur de 31,5 millions de tonnes, la production céréalière de l'Ouest du Canada durant la campagne agricole 2002-2003 a régressé de 25,9 % par rapport aux 42,5 millions de tonnes qu'elle affichait une année auparavant. Et pourtant, l'ampleur de la baisse générale de production ne peut être mesurée précisément par une simple comparaison d'une année sur l'autre. Il faut préciser qu'elle a été près de deux fois inférieure à la production moyenne de 54,6 millions de tonnes enregistrée durant les deux premières années du Programme de surveillance du grain (PSG). [Voir tableau 1A-1 à l'annexe 3.]

<sup>1</sup> Les niveaux comparés des précipitations moyennes sont fondés sur les données historiques recueillies par l'Administration du rétablissement agricole des Prairies pour les 30 années entre 1961 et 1990.

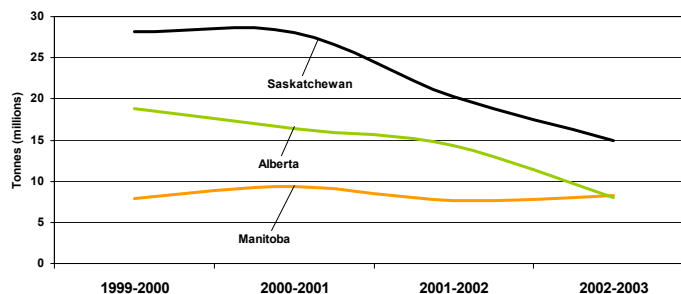


### Production provinciale de grain

L'impact de la sécheresse de 2002 se reflète largement dans les statistiques sur la production provinciale de grain. L'Alberta, où la sécheresse a causé le plus de ravages, a vu sa production globale reculer de 44,0 % – à 8,1 millions de tonnes par rapport à 14,4 millions de tonnes l'année d'avant. Après trois années de baisses consécutives, la production de la campagne 2002-2003 a représenté environ les deux cinquièmes de ce qu'elle était lors de la campagne 1999-2000, soit la baisse relative la plus abrupte parmi les trois principales provinces céréalières de l'Ouest du Canada.

La Saskatchewan ne s'est pas classée très loin derrière l'Alberta avec une baisse de 26,3 % durant la campagne 2002-2003, soit 14,9 millions de tonnes contre 20,3 millions de tonnes l'année d'avant. Même si elle n'a pas été autant touchée par la sécheresse, la production de la Saskatchewan s'est chiffrée à moins de la moitié des 28,1 millions de tonnes enregistrée au cours de la campagne 1999-2000. De plus, en raison de son volume de production normalement plus élevé, la baisse de 5,4 millions de tonnes enregistrée par la Saskatchewan a représenté près de la moitié de la baisse globale de production dans l'Ouest du Canada durant la campagne 2002-2003.

Figure 2 : Production provinciale de grain



Vient ensuite la Colombie-Britannique qui a subi une baisse de 22,8 %, à 0,2 million de tonnes. Seul le Manitoba, avec des conditions de croissance relativement meilleures, a affiché une hausse de 9,5 % pour la campagne 2002-2003 – à hauteur de 8,3 millions de tonnes contre 7,6 millions de tonnes l'année d'avant. De plus, même si elle affiche une certaine variabilité, la production du Manitoba s'est révélée la plus stable de tout l'Ouest du Canada au cours des quatre campagnes agricoles aujourd'hui visées par le PSG.

À l'exception du blé dur et de l'avoine, tous les principaux grains ont accusé des baisses de production. En dépit d'importantes différences provinciales dues à la variabilité des conditions de croissance, des réductions de l'ordre de 20,0 % à 40,0 % se sont produites. C'est le blé qui, avec une réduction de 6,1 millions de tonnes (ou 36,3 %), a le plus subi les contrecoups de la sécheresse et a représenté un peu plus de la moitié de la baisse nette de 11 millions de tonnes enregistrée dans la production totale de l'Ouest du Canada. Il a été suivi par l'orge qui a subi une réduction de 3,9 millions de tonnes (ou 38,0 %). Les baisses confondues du blé et de l'orge ont représenté 91,3 % de la baisse globale de la récolte durant la campagne 2002-2003. Il faut toutefois signaler que la production de blé dur a en réalité progressé de 26,9 % pour atteindre 3,9 millions de tonnes. Cela s'explique principalement par les précipitations supérieures à la moyenne qui se sont abattues sur les régions où l'on cultive du blé dur dans le Sud de la Saskatchewan et de l'Alberta.

### Stocks de report et approvisionnement de l'Ouest du Canada

Bien que la production de grain de l'année courante ait toujours eu les répercussions les plus directes sur l'approvisionnement de grains de l'Ouest du Canada, le volume de grains stockés depuis la campagne précédente (que ce soit dans les exploitations ou dans les silos de collecte) a lui aussi un impact. Les stocks de report ont avoisiné 8,6 millions de tonnes lors des deux premières campagnes du PSG, et ont représenté jusqu'au cinquième des approvisionnements globaux de grains durant les campagnes 1999-2000 et 2000-2001<sup>2</sup>.

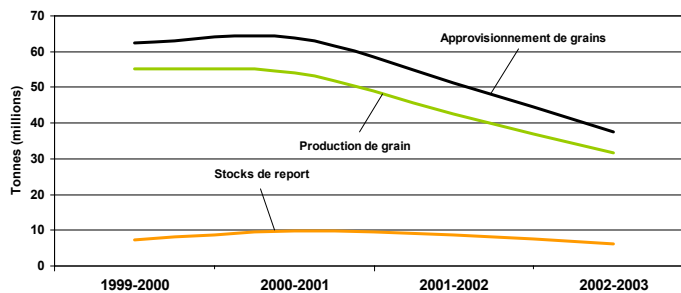
<sup>2</sup> Les stocks de report dans l'Ouest du Canada reposent sur les données fournies par Statistique Canada et par la Commission canadienne des grains.

Le 31 juillet 2002, soit la fin de la campagne 2001-2002, ces stocks de report totalisaient 6,1 millions de tonnes. Confondues avec les 31,5 millions de tonnes récoltées en 2002, ces stocks ont fait passer les approvisionnements globaux de grains à 37,6 millions de tonnes durant la campagne 2002-2003. Toutefois, ces approvisionnements ont été les plus bas enregistrés dans le cadre du PSG. [Voir tableau 1A-2 à l'annexe 3.]

À l'instar de la production de grain proprement dite, les fluctuations relatives des stocks de report peuvent varier du tout au tout selon la province et le grain et refléter un certain nombre de facteurs déterminants. Les stocks de report durant la campagne 2002-2003 ont reculé de 30,6 % par rapport aux 8,8 millions de tonnes entreposées un an auparavant. Les réductions provinciales ont varié entre 20,1 % en Colombie-Britannique et 38,4 % au Manitoba. Les trois quarts des stocks de report se composaient de blé, de blé dur et d'orge.

Les variations de production servent souvent de principal indicateur des changements qui surviennent dans les stocks de grains à la fin d'une campagne. À titre d'exemple, la baisse générale de production durant la campagne 2002-2003 incite à penser que les stocks devant être reportés sur la campagne 2003-2004 pourraient baisser. C'est ce qui s'est passé, les stocks ayant reculé à 5,5 millions de tonnes, soit 9,6 % de moins que les stocks reportés sur la campagne 2002-2003. Ici, les baisses des stocks de blé dur, d'orge, de colza-canola et de lin ont plus que neutralisé les hausses modérées affichées par le blé et par l'avoine et ont réduit le tonnage comparé de 0,6 million de tonnes.

Figure 3 : Approvisionnements de l'Ouest du Canada

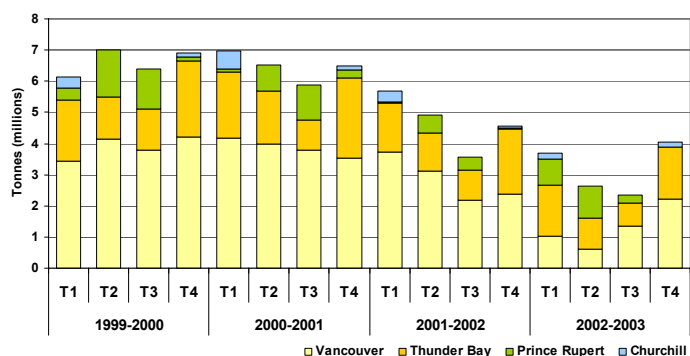


## 1.2 Trafic ferroviaire [sous-série de mesures 1B]

Traduisant une autre baisse des approvisionnements de grains, les volumes de grains acheminés par chemin de fer vers les ports de l'Ouest du Canada ont radicalement chuté pour la deuxième année consécutive. Au cours de la campagne agricole 2002-2003, les volumes d'ensemble ont totalisé 12,7 millions de tonnes, soit une baisse de 6,0 millions de tonnes (ou de 32,1 %) par rapport à l'année d'avant<sup>3</sup>. Même si les volumes trimestriels ont été nettement inférieurs tout au long de la campagne agricole, les réductions comparées ont été particulièrement marquées durant la première moitié. Au cours du deuxième trimestre à lui seul, les volumes globaux ont reculé de 46,6 % par rapport à la même période l'année d'avant. [Voir tableaux 1B-1, 1B-2 et 1B-3 à l'annexe 3.]

Cette même tendance générale a touché les volumes expédiés vers les principaux points d'exportation de Vancouver et Thunder Bay. Et si Vancouver a continué de concentrer la plus grande part du volume global (40,6 %), les expéditions de grain vers ce port ont reculé de 54,7 %, pour s'établir à 5,2 millions de tonnes. Loin

Figure 4 : Volumes de grains expédiés par chemin de fer



<sup>3</sup> Le volume de grains acheminés par chemin de fer n'englobe que la partie destinée à un port désigné de l'Ouest du Canada conformément aux dispositions de la *Loi sur les transports au Canada*. Il n'englobe pas le trafic céréalier provenant de l'Ouest du Canada et destiné soit à l'Est du Canada, soit aux États-Unis d'Amérique.

de marquer une désaffection à l'égard des marchés asiatiques, cette baisse est le résultat d'un conflit de travail qui a littéralement fermé pendant près de quatre mois les silos terminus agréés de Vancouver<sup>4</sup>. Le grain destiné à Thunder Bay a reculé à 5,1 millions de tonnes, ce qui représente une baisse nettement moindre de 12,6 %. Cela a contribué à accroître la part globale du volume total de ce port qui est passé à 40,0 %, contre 31,1 % l'année d'avant.

Les résultats relatifs aux ports secondaires de Prince Rupert et Churchill sont radicalement différents. Alors que Prince Rupert a pu servir de port de dégagement durant le conflit de travail à Vancouver, son volume annuel a effectivement doublé pour atteindre 2,1 millions de tonnes contre 1,1 million de tonnes l'année d'avant. En dépit d'un quatrième trimestre relativement fort, les mouvements à destination de Churchill au cours de la campagne 2002-2003 ont reculé de 24,7 %, à 0,3 million de tonnes, soit le plus bas volume jamais enregistré depuis le lancement du PSG.

### Origines provinciales

Reflète des changements survenus dans la production globale de grain, les volumes expédiés par chemin de fer en provenance des provinces productrices ont nettement reculé. Près de la moitié de la baisse observée en 2002-2003 peut être attribuable à la baisse des volumes en provenance de la seule Saskatchewan. Les expéditions par chemin de fer en provenance de cette province ont baissé de 3,0 millions de tonnes (ou 31,7 %), pour s'établir à 6,4 millions de tonnes. La Saskatchewan a été suivie respectivement par l'Alberta à hauteur de 3,7 millions de tonnes (baisse de 43,4 %), et du Manitoba à hauteur de 2,7 millions de tonnes (baisse de 7,0 %). Les expéditions déclarées en vertu du PSG provenant de Colombie-Britannique, qui se sont chiffrées à 54 800 tonnes durant la campagne 2001-2002, ont diminué à zéro<sup>5</sup>.

### **1.3 Infrastructures des silos de collecte [sous-série de mesures 1C]**

La diminution du nombre de silos de collecte agréés situés dans tout l'Ouest du Canada est sans doute l'élément le plus visible de l'évolution constante du SMTG. Au début de la campagne 1999-2000, on dénombrait 1 004 silos de collecte et de transformation dans les Prairies. Au cours des trois campagnes suivantes, ce nombre avait diminué de moitié, pour s'établir à 500 le 31 juillet 2002<sup>6</sup>. En particulier, cette période a été marquée par une accélération constante du rythme auquel ces installations ont été éliminées du système : 87 la première campagne, 136 la deuxième et 281 la troisième.

Le 31 juillet 2003, le nombre de silos agréés avait été amputé de 84 autres (ou 16,8 %), pour s'établir à 416, soit 58,6 % de moins qu'au début du PSG. En outre, cette baisse de 84 silos tranche nettement sur les réductions opérées au cours des deux campagnes précédentes. Et si cela indique que la rationalisation du système de silos se poursuit, cela signale en même temps que les baisses les plus spectaculaires ont désormais eu lieu et que le rythme de réduction est en train de s'automodérer. [Voir tableaux 1C-1 et 1C-2 à l'annexe 3.]

---

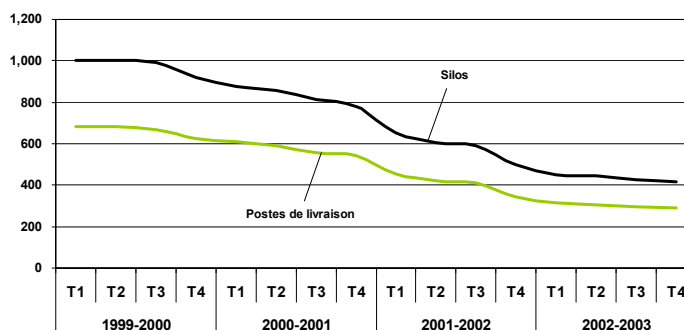
<sup>4</sup> Pour une analyse plus détaillée du conflit de travail qui a entraîné la fermeture des silos terminus de Vancouver, nous renvoyons le lecteur à la section 2.22.

<sup>5</sup> Les statistiques relatives au transport du grain par chemin de fer dans l'Ouest du Canada portent sur les volumes transportés par les transporteurs de compétence fédérale. Étant donné qu'une bonne partie des grains qui proviennent de Colombie-Britannique sont transportés par BC Rail, le volume transporté à bord de trains de grandes lignes par des transporteurs de compétence fédérale s'est avéré relativement restreint (se chiffrant bien en deçà de 100 000 tonnes par an). En 2002, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a conclu une entente privée de transport avec BC Rail en vertu de laquelle le trafic provenant de la voie du CN dans la région de Dawson Creek a été acheminé jusqu'à Vancouver par BC Rail. L'Office canadien des transports a estimé que le transport de ce volume par BC Rail empêchait de le considérer comme un mouvement de grain réglementé pour calculer le plafond des revenus. Afin de refléter ce changement de situation, le CN a cessé de transmettre la moindre donnée sur ces mouvements pour la campagne agricole 2002-2003.

<sup>6</sup> La baisse du nombre de silos agréés mentionnée reflète le changement net découlant des ouvertures et des fermetures de silos au cours d'une période donnée. Cette baisse nette ne doit pas être interprétée uniquement comme des fermetures de silos. Les ouvertures et les fermetures de silos sont analysées ailleurs dans ce rapport, et les statistiques à leur sujet sont présentées aux tableaux 1C-7 à 1C-12.

En marge de ce phénomène, les installations qui continuent de faire partie du réseau de silos gravitent autour d'un nombre inférieur de postes de livraison du grain. À la fin de la campagne 2002-2003, le nombre de postes de livraison en service n'était plus que de 289. Cela représente une baisse de 16,2 % par rapport aux 345 qui existaient à la fin de la campagne précédente, et une baisse de 57,7 % par rapport aux 684 qui existaient au début du PSG. Les statistiques relatives à la campagne 2001-2002 révèlent que 80,0 % des livraisons des producteurs cette année-là n'ont été effectuées qu'à 107 (ou environ le tiers) des postes de livraison en service à l'époque<sup>7</sup>. Même si cette proportion a atteint un plancher de 26,0 % au cours de la campagne 2000-2001, elle diffère peu de celle que l'on observait au début du PSG. [Voir tableau 1C-13 à l'annexe 3.]

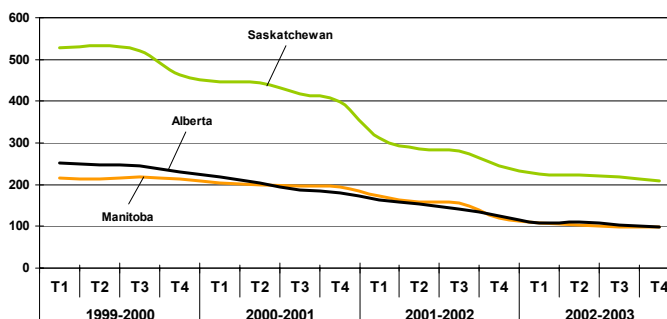
Figure 5 : Silos agréés et postes de livraison



### Répartition provinciale

Avec 210 silos au 31 juillet 2003, la Saskatchewan continue de posséder le plus grand nombre (50,5 %) des 416 silos agréés situés dans l'Ouest du Canada. À vrai dire, depuis le lancement du PSG, la part globale des silos situés dans cette province ne s'est jamais beaucoup écartée de la moitié du total que compte le SMTG. La Saskatchewan est suivie respectivement par le Manitoba et l'Alberta, dont les 99 et 98 silos représentent un peu moins d'un quart du total. Les neuf silos restants sont situés en Colombie-Britannique et en Ontario<sup>8</sup>.

Figure 6 : Silos agréés – Répartition provinciale



Et si la plus forte réduction du nombre de silos agréés a eu lieu également en Saskatchewan, c'est l'Alberta qui a affiché la baisse relative la plus importante depuis le début de la campagne 1999-2000, à hauteur de 61,1 % (ou 154 silos). Ce taux toutefois est suivi de très près par la Saskatchewan qui affiche une réduction nette de 60,2 % (ou 317 silos) et le Manitoba qui affiche un recul de 54,2 % (ou 177 silos). En dépit de variations de rythme régulières, le taux général de diminution pour les trois provinces est resté essentiellement le même. Cela souligne le fait que les baisses de silos ont été réparties sur le plan géographique et que les silos d'une province n'ont pas été indûment ciblés par rapport à ceux d'une autre dans le cadre du projet de rationalisation.

<sup>7</sup> Les statistiques sur les livraisons de grain par poste de livraison T1 sont normalement établies par la Commission canadienne des grains au moins six mois après la clôture de la campagne agricole. Les statistiques disponibles les plus récentes sont celles qui ont trait à la campagne agricole 2001-2002.

<sup>8</sup> On compte neuf silos de collecte et de transformation à l'extérieur du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. En particulier, il y en avait un en Ontario et huit en Colombie-Britannique en date du 31 juillet 2003. Les changements survenus dans les infrastructures des silos de ces provinces ne sont généralement pas soulignés en raison de leur influence limitée, même s'ils figurent dans les statistiques plus générales qui ont trait au SMTG dans son ensemble. Les lecteurs que les données sur les silos de ces provinces intéressent sont priés de consulter les tableaux de l'annexe 3.

### Capacité de stockage des silos

En dépit de la baisse marquée du nombre global de silos, la capacité de stockage de ces installations a reculé d'un pourcentage relativement inférieur de 18,2 % au cours des quatre dernières campagnes agricoles, passant de 7,0 millions à 5,7 millions de tonnes. Ce rythme de baisse plus modéré peut s'expliquer par le fait que, tandis que les compagnies céréalières réduisaient méthodiquement leur capacité en fermant les silos classiques moins efficaces, elles ajoutaient de la capacité en construisant de nouveaux silos à forte capacité.

Jusqu'à la deuxième moitié de la campagne agricole 1999-2000, la capacité qui est venue s'ajouter grâce aux investissements dans des silos nouveaux ou agrandis l'a emporté sur la capacité soustraite par voie de fermeture. C'est ainsi que la capacité globale de stockage a augmenté pour atteindre un pic de 7,5 millions de tonnes (7,4 %) au troisième trimestre de la campagne 1999-2000. Depuis lors, la capacité globale de stockage du SMTG a reculé à près de la moitié du rythme annuel moyen de baisse du nombre de silos.

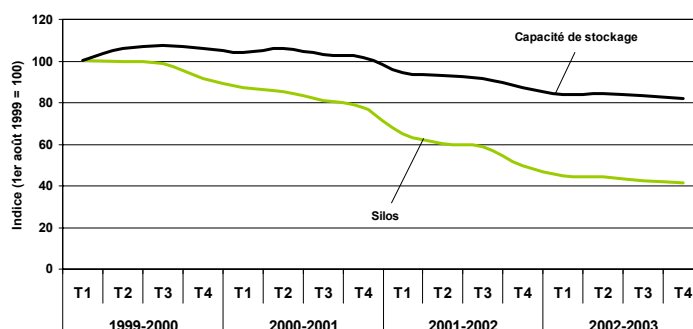
### Classes de silos

La cible initiale du programme de rationalisation des silos était manifestement l'installation classique à charpente en bois. Sur les 714 silos fermés depuis le début du PSG, l'écrasante majorité (environ 600 [ou 84 %]) était des silos de classe A<sup>9</sup>. De dimensions un peu plus petites que les silos modernes de forte capacité, ces silos avaient généralement une capacité de stockage limitée et une longueur de voie insuffisante pour permettre le chargement d'au moins 25 wagons de chemin de fer en même temps. [Voir tableaux 1C-10 à 1C-12 à l'annexe 3.]

Grâce à l'adoption d'incitatifs financiers visant à favoriser le transport du grain par trains-blocs d'au moins 25 wagons à la fois, ces installations sont devenues de plus en plus désuètes<sup>10</sup>. Dans l'optique d'une société céréalière, ces incitatifs offraient la chance de réduire sensiblement les coûts et de générer les économies inhérentes à l'exploitation de silos à haute capacité. À mesure que ces nouveaux silos à haute capacité se sont multipliés, le réseau existant de silos classiques s'est vu de plus en plus marginalisé. Leur fermeture s'inscrit donc dans les efforts naturels déployés par une société céréalière pour pleinement profiter de ces économies.

Et tandis que le processus de rationalisation se poursuit encore aujourd'hui, il ne vise plus seulement les silos de classe A. En dépit du fait que les expéditions des silos de classe B donnaient droit à un rabais incitatif de 1,00 \$ la tonne, 96 ont fermé au cours des quatre dernières campagnes agricoles. Ensemble, les silos de classes A et B représentent 97,5 % de tous les silos fermés.

Figure 7 : Évolution relative des silos et de leur capacité de stockage



<sup>9</sup> À titre de comparaison, les silos de collecte et de transformation sont regroupés en classes qui reflètent leur capacité de chargement (laquelle se mesure au nombre de postes de wagons à chaque silo). Les silos de classe A mentionnés peuvent accueillir moins de 25 wagons. Les silos qui peuvent accueillir entre 25 et 49 wagons sont désignés comme silos de classe B, tandis que ceux qui peuvent accueillir entre 50 et 99 wagons sont désignés comme silos de classe C et que ceux qui peuvent accueillir au moins 100 wagons sont des silos de classe D. De plus, ceux qui peuvent charger des blocs d'au moins 50 wagons (silos de classes C et D) sont considérés comme des silos à haute capacité.

<sup>10</sup> Les grandes compagnies de chemin de fer du Canada se sont mises à offrir des incitatifs pour le transport du grain par trains-blocs multiples en 1987. Leur objectif était d'attirer des volumes de grains sensiblement supérieurs vers les silos pouvant accueillir un groupe complet ou partiel de wagons. Dès le lancement du PSG, ces incitatifs ont gravité autour d'expéditions de 25, 50 et 100 wagons. Depuis le 1<sup>er</sup> août 2000, les expéditions par blocs de 25 à 49 wagons donnent droit à un rabais de 1,00 \$ la tonne par rapport au taux publié pour les mouvements par wagon simple; de 4,00 \$ la tonne pour les trains-blocs de 50 à 99 wagons et de 6,00 \$ la tonne pour les trains-blocs d'au moins 100 wagons.

À l'inverse, sur les 126 silos qui ont ouvert leurs portes au cours de la même période, à peine 54,0 % étaient des silos de classes A et B<sup>11</sup>. À vrai dire, l'amalgame différent de silos fermés et ouverts témoigne du fait que seuls les silos à haute capacité (soit ceux qui permettent d'obtenir les rabais les plus importants) ont augmenté en nombre. [Voir tableaux 1C-7 à 1C-9 à l'annexe 3.]

Spécifiquement, le bilan net des changements survenus dans les infrastructures au cours des quatre dernières campagnes agricoles s'établit ainsi : silos de classe A, baisse de 79,1 %, de 705 à 147; silos de classe B, baisse de 47,8 %, de 180 à 94; silos de classe C, hausse de 35,8 %, de 81 à 110; et silos de classe D, hausse de 71,1 %, de 38 à 65. Dans une large mesure, ces tendances sont tout aussi évidentes lorsqu'on se penche sur l'évolution de la capacité de stockage.

Quoi qu'il en soit, ces changements traduisent très nettement la tendance de l'industrie à vouloir utiliser des silos à haute capacité. Cela est d'autant plus évident que l'on tient compte de leur part relative par rapport au nombre total de silos du SMTG ou de leur capacité de stockage. À la fin de la campagne 2002-2003, les silos à haute capacité représentaient 42,1 % de tous les silos, et 74,3 % de la capacité de stockage globale, ce qui est une expansion remarquable si l'on tient compte des parts respectives de 11,9 % et de 39,4 % au début du PSG.

Ces valeurs augmentent lorsque les silos de classe B (les seuls autres qui donnent droit à des rabais incitatifs) sont compris. Et alors que le nombre total de silos donnant droit à ces rabais a reculé de 299 à 269 durant cette période, la capacité de stockage connexe a augmenté de 4,1 millions de tonnes à 5,0 millions de tonnes<sup>12</sup>. Mais surtout, à la fin de la campagne 2002-2003, ces silos représentaient 64,7 % du SMTG et 86,9 % de sa capacité de stockage. Cela constitue un écart significatif par rapport au pourcentages relatifs observés au commencement de la campagne 1999-2000, soit respectivement 29,8 % et 57,7 %. [Voir tableaux 1C-4 à 1C-6 à l'annexe 3.]

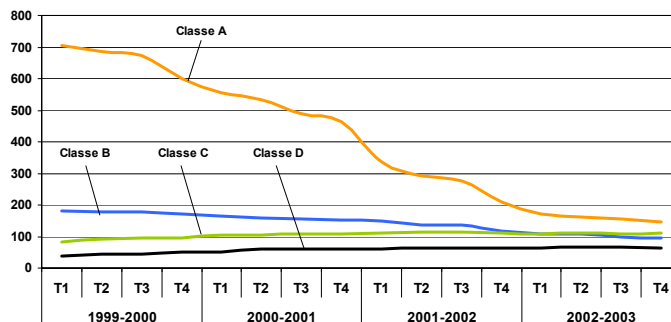
### Compagnies céréalières

La rationalisation du réseau de silos continue d'être du ressort des plus grandes compagnies céréalières. En vertu du simple nombre de silos exploités par chacune, les possibilités de regroupement sont plus nombreuses que pour les compagnies possédant moins d'actifs. Le Saskatchewan Wheat Pool (SWP) reste le plus dynamique à cet égard, puisqu'il a réduit de 86,9 % (de 305 à 40) le nombre de ses silos au cours des quatre

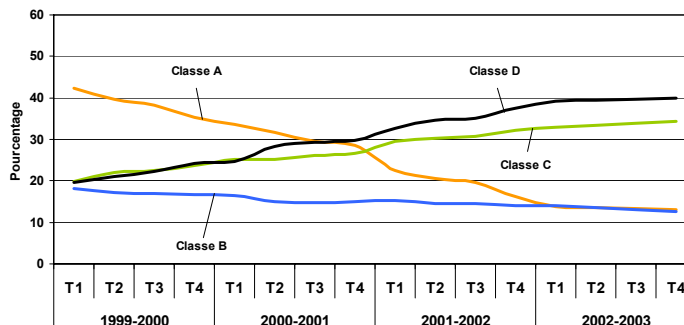
<sup>11</sup> Les statistiques relatives aux fermetures et aux ouvertures de silos manquent de précision, étant donné qu'elle ne font pas la distinction entre les silos agréés qui peuvent avoir été fermés par une société céréalière, mais rouverts par la suite par une autre, en raison d'une vente.

<sup>12</sup> Si l'on inclut les silos de classe B (dont le nombre a reculé de 180 à 94 durant cette période), cela neutralise les hausses numériques relativement moindres des silos de classes C et D et aboutit à une réduction nette du nombre total de silos admissibles à des rabais incitatifs.

**Figure 8 : Silos agréés – Classes d'installations**



**Figure 9 : Part de la capacité de stockage – Classes d'installations**

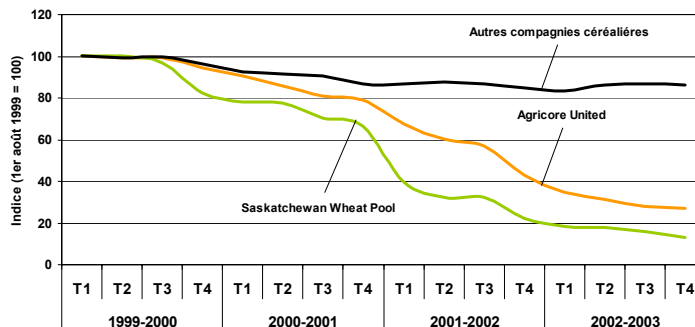


dernières campagnes agricoles<sup>13</sup>. La campagne 2001-2002 s'est révélée la plus active de ce processus, à hauteur d'environ 135 silos, soit un peu plus de la moitié de la réduction globale de 265 silos qui ont disparu du réseau de cette compagnie.

Ce record a été suivi de près par Agricore United, qui a réduit son réseau de 72,9 % (ou 280 silos) au cours de la même période de quatre ans. À l'instar du SWP, près de la moitié de cette réduction est survenue au cours de la campagne 2001-2002 et a sans doute été alimentée par les possibilités de rationalisation résultant de la fusion des deux compagnies qui l'ont précédée<sup>14</sup>. Confondues, les réductions opérées par le SWP et Agricore United représentent 92,7 % de la baisse nette globale des silos du SMTG.

Pioneer Grain et Cargill ont opéré les réductions suivantes les plus marquées avec des baisses de 40,0 % et 39,0 % de leurs réseaux respectifs de silos. Combinés à ceux des autres membres de ce secteur, les efforts collectifs de rationalisation ont réduit le nombre total de silos exploités par d'autres compagnies que le SWP et Agricore United de 315 à 272 au cours de la même période, soit une baisse nettement moindre de 13,7 %. En conséquence, ces compagnies plus petites – qui concentraient 31,4 % des silos et 46,9 % de la capacité de stockage au lancement du PSG – ont vu leurs parts relatives augmenter et devenir des parts majoritaires de 65,4 % et 66,7 %. Et pourtant, le SWP et Agricore United restent les principaux manutentionnaires des grains dans l'Ouest du Canada. Cela signifie que ces compagnies plus importantes ont pris des mesures en vue de rehausser nettement plus et beaucoup plus vite la productivité de leurs réseaux que ce n'a été le cas de leurs concurrents. Ces compagnies se sont cristallisées sur les silos à haute capacité, ce qui incite à croire que les plus grandes compagnies céréalieres sont en train d'acquiescer un avantage concurrentiel nettement supérieur. [Voir tableau 1C-3 à l'annexe 3.]

Figure 10 : Silos agréés – Compagnies céréalieres



#### 1.4 Infrastructures ferroviaires [sous-série de mesures 1D]

Au début de la campagne 1999-2000, le réseau ferroviaire dans l'Ouest du Canada comprenait au total 19 468,2 routes-milles. Sur ce chiffre, les transporteurs de classe 1 en possédaient 14 827,9 (ou 76,2 %), alors que les plus petits transporteurs de classes 2 et 3 exploitaient les 4 640,3 routes-milles restantes (ou 23,8 %)<sup>15</sup>.

Comme le signalait le Surveillant dans son rapport annuel de 2001-2002, ce réseau a peu changé durant les trois premières années du PSG. Au début de la campagne 2002-2003, la longueur totale du réseau avait diminué d'à peine 559,4 routes-milles (ou 2,9 %) pour s'établir à 18, 908,8 routes-milles. La majeure partie de cette réduction globale (84,7 %) est attribuable à l'abandon de 474 routes-milles d'embranchements tributaires du grain à faible densité de circulation.

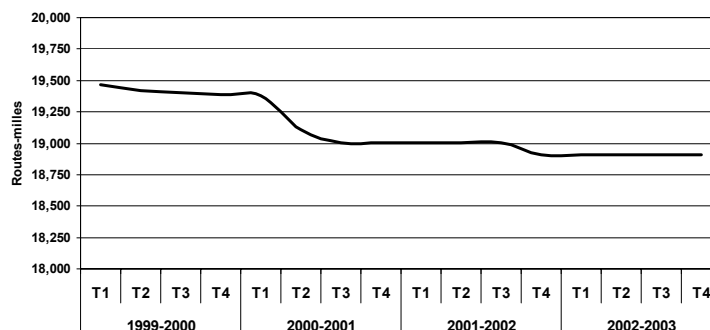
<sup>13</sup> Les silos attribués au SWP excluent ceux qui sont exploités sous l'appellation commerciale de AgPro Grain dans les provinces du Manitoba et d'Alberta. Cette société (qui englobait une douzaine de silos au 31 juillet 2003) est traitée comme une entité commerciale distincte en vertu du PSG. Si l'on inclut ces silos ici, le nombre total de silos a alors baissé de 316 à 52, et la baisse relative est alors légèrement moindre, à hauteur de 83,5 %.

<sup>14</sup> Le 1<sup>er</sup> novembre 2001, Agricore Cooperative Ltd. a officiellement fusionné avec United Grain Growers Limited pour former Agricore United. Même si la baisse relative du nombre de silos de la compagnie se classe loin derrière celle du SWP, leur nombre est supérieur – 280 contre 265 pour le SWP.

<sup>15</sup> Les classes utilisées ici pour regrouper les chemins de fer reposent sur les conventions de l'industrie : classe 1 désigne les grands transporteurs comme la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada ou le Canadien Pacifique; classe 2, les compagnies régionales comme BC Rail; et classe 3, les compagnies d'intérêt local comme la Central Manitoba Railway et la Great Western Railway.

Même si le nombre total de routes-milles exploitées par l'industrie ferroviaire dans l'Ouest du Canada est resté inchangé durant la campagne 2002-2003, environ 260 routes-milles d'embranchements situés en Saskatchewan ont été cédés par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) à deux nouvelles compagnies d'intérêt local. Compte tenu du nombre de routes-milles concernées, ces opérations commerciales ont donné lieu à la deuxième période de rationalisation la plus concentrée observée depuis le lancement du PSG.

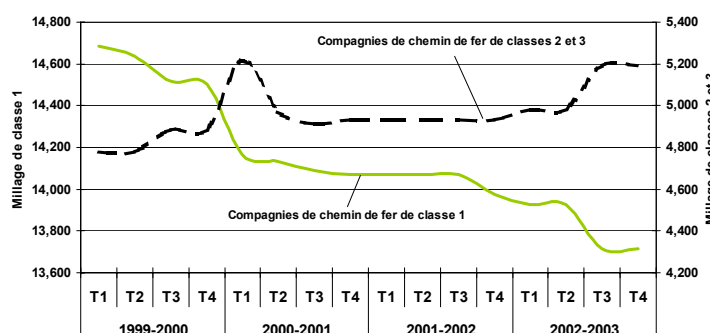
Figure 11 : Infrastructures ferroviaires dans l'Ouest du Canada



En vertu de la première opération, le CN a loué 46,2 routes-milles de sa subdivision Cudworth à la Wheatland Railway au début de la campagne 2002-2003<sup>16</sup>. En vertu des conditions du bail, la Wheatland Railway a assumé la responsabilité de l'entretien des voies et de la sollicitation du trafic, qui devait essentiellement se composer d'envois en wagons complets de grains chargés par les producteurs. En même temps, le CN est devenu le seul fournisseur de services ferroviaires sous-traités à la nouvelle compagnie en vertu d'un accord prévoyant l'utilisation du personnel et des matériels du CN durant les périodes creuses.

La deuxième opération concernait un réseau de 211,5 routes-milles composé des subdivisions Robinhood et Turtleford et d'une partie de la subdivision Blaine Lake du CN. Ces embranchements ont été loués à la Prairie Alliance for the Future (PAFF) à la mi-janvier 2003 en vertu de dispositions apparemment semblables à celles de la Wheatland Railway. Confondues, ces deux cessions ont réduit le volume des infrastructures directement exploitées par les grandes compagnies de chemin de fer à 13 716,1 routes-milles, soit une baisse d'à peine 1,8 %. Par extrapolation, les routes-milles exploitées par les plus petits transporteurs de classes 2 et 3 ont augmenté de 5,2 %, pour s'établir à 5 192,7. [Voir tableau D-1 à l'annexe 3.]

Figure 12 : Infrastructures ferroviaires dans l'Ouest du Canada (routes-milles)



Et si ces cessions ont agrandi le réseau des compagnies d'intérêt local de 8,3 % durant la campagne 2002-2003, les opérations de manutention du grain de ces dernières ont nettement diminué<sup>17</sup>. La menace commerciale que représente cette baisse a été soulignée au mois de mai lorsque Southern Manitoba Railway (SMR) a annoncé son intention d'abandonner près de 40,0 % de son réseau actuel (soit 62 routes-milles) au cours de la première moitié de la campagne 2003-2004. Alléguant les incitatifs du secteur du camionnage dont se prévalent les plus grandes compagnies céréalières pour attirer des grains vers leurs silos non locaux de forte capacité, de même que la fermeture d'autres silos agréés situés le long de ses voies ferrées, la SMR a fait observer que ses volumes de grains avaient diminué de moitié depuis que l'entreprise avait vu le jour en service en 1999<sup>18</sup>.

<sup>16</sup> La Wheatland Railway est une entité commerciale constituée par six municipalités de la Saskatchewan en vue de préserver leur desserte ferroviaire.

<sup>17</sup> Avec la création de la Wheatland Railway et de la Prairie Alliance for the Future, les infrastructures exploitées par les transporteurs d'intérêt local ont augmenté de 8,3 %, passant de 3 090,9 en 2002 à 3 348,6 routes-milles au 31 juillet 2003.

<sup>18</sup> Le Southern Manitoba Railway s'est lancé dans l'exploitation des anciennes subdivisions Miami et Hartney de CN en 1999.



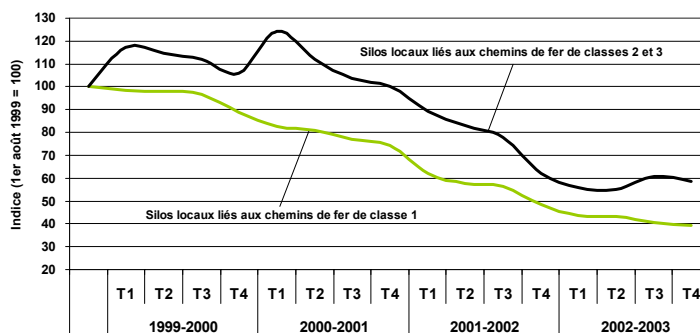
De même, le Canadien Pacifique Ltée (CP) a lui aussi annoncé son intention de donner suite à ses plans de se départir d'environ 65,1 routes-milles d'embranchements tributaires du grain déficitaires en Saskatchewan et en Alberta<sup>19</sup>. Selon le calendrier prescrit par la *Loi sur les transports au Canada*, ces embranchements devraient être cédés ou abandonnés par le CP durant la campagne 2003-2004.

### Silos locaux

Même si les infrastructures ferroviaires sont demeurées pratiquement inchangées au cours des quatre dernières campagnes agricoles, le réseau de silos qu'elles desservent a subi des transformations radicales. En particulier, le nombre global de silos situés le long des voies de chemin de fer a diminué de 59,0 %, passant de 979 au lancement du PSG à 401 à la fin de la campagne 2002-2003<sup>20</sup>. [Voir tableau 1D-6 à l'annexe 3.]

Toutefois, cette diminution générale cache des différences entre les réseaux de silos qui ont un rapport avec les principales compagnies de chemin de fer et les compagnies secondaires. C'est ainsi que les silos liés aux grands transporteurs de classe 1 ont diminué de 60,6 %, passant de 897 à 353. En revanche, les silos liés aux transporteurs de classes 2 et 3 ont reculé de 41,5 %, passant de 82 à 48. À l'inverse, la baisse relative de la capacité de stockage n'a été que de 17,5 % dans le cas des silos locaux liés aux transporteurs de classe 1, et de 24,6 % dans le cas des silos liés aux autres transporteurs.

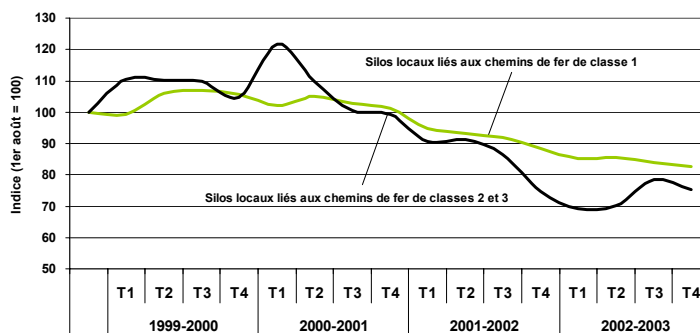
**Figure 13 : Évolution relative des silos locaux – Classe de chemin de fer**



Ces écarts traduisent le fait que les investissements engagés dans les infrastructures des silos visent principalement les silos liés aux réseaux des transporteurs de classe 1. C'est le long de ces routes, et non pas de celles des compagnies régionales et d'intérêt local plus petites qu'ont été construits la grande majorité des nouveaux silos de haute capacité. Noyée par la capacité de stockage de ces nouveaux silos, la baisse nette de la capacité de stockage des silos locaux situés le long des principaux chemins de fer a été nettement inférieure à celle qu'ont connue les transporteurs de deuxième niveau, en dépit du fait qu'ils ont subi une réduction beaucoup plus prononcée du nombre réel de silos.

Toutefois, ces baisses nettes sous-estiment sans doute toute l'ampleur des réductions opérées. À titre d'exemple, cette mesure ne tient aucun compte du fait que le nombre de silos liés aux compagnies d'intérêt local a augmenté de 24,4 % les premières années du PSG, à la suite de la création de Red Coat Road and Rail et de la Great Western Railroad, avant de se mettre à diminuer.

**Figure 14 : Changements relatifs de la capacité de stockage – Classe de chemin de fer**



À titre comparatif, la création de la PAFF au début du troisième trimestre de la campagne 2002-2003 s'est soldée par une augmentation de 11,1 % du nombre de

<sup>19</sup> En mai 2003, le CP a annoncé qu'il allait donner suite à son intention de vendre ou d'abandonner environ 39,6 routes-milles d'infrastructures ferroviaires en Saskatchewan, soit plusieurs tronçons des subdivisions Arcola, Burstallet et Rocanville de cette compagnie. Cette mesure a été suivie au mois de juillet par une autre annonce disant que la compagnie allait donner suite à son intention de vendre ou d'abandonner 25,5 routes-milles de ses subdivisions Cardston et Sterling situées en Alberta.

<sup>20</sup> Les valeurs mentionnées ici diffèrent notablement de celles qui figurent à la section 1.3 du fait qu'elles ne tiennent pas compte des installations qui ne sont pas directement desservies par chemin de fer.

silos locaux liés aux compagnies de chemin de fer de classes 2 et 3. Si l'on opère les ajustements nécessaires pour tenir compte de ces distorsions, on constate que le nombre et la capacité de stockage des silos liés aux chemins de fer d'intérêt local diminuent à un rythme plus rapide que ceux qui sont liés aux principaux chemins de fer.

### Réseau tributaire du grain

On peut également constater des différences dans le taux de diminution des silos locaux liés aux réseaux ferroviaires tributaires et non tributaires du grain<sup>21</sup>. Le nombre de silos situés le long des réseaux tributaires du grain a reculé de 68,3 % au cours des quatre dernières campagnes agricoles, passant de 420 à 133. Les silos situés le long des réseaux non tributaires du grain ont diminué d'un pourcentage plus modeste de 54,6 %, passant de 559 à 254. Dans l'ensemble, ces tendances révèlent que les silos liés aux chemins de fer tributaires du grain diminuent à un rythme un peu plus rapide que ceux qui sont liés aux chemins de fer non tributaires du grain. Cette tendance est devenue particulièrement manifeste au cours de la campagne 2001-2002, lorsque le nombre net de silos soustraits au SMTG a atteint un pic de 281.

### Volumes de trafic

Dans l'ensemble, les changements survenus dans la composition du réseau de silos commencent à se refléter dans les volumes de trafic ferroviaire. À titre d'exemple, la baisse du trafic ferroviaire durant la campagne 2002-2003 a concerné dans des mesures disproportionnées le réseau tributaire du grain par opposition au réseau non tributaire du grain. Le volume provenant du premier a diminué de 41,1 %, chutant de 6,2 à 3,7 millions de tonnes, alors que le volume provenant du réseau non tributaire du grain a diminué d'un pourcentage moindre de 28,6 %, passant de 12,0 à 8,6 millions de tonnes. C'est ainsi que la part des expéditions de grain provenant du réseau non tributaire du grain s'est mise à augmenter, passant de 65,9 % en 2001-2002 à 69,6 % en 2002-2003. Cela pourrait bien marquer le commencement d'une divergence croissante au cas où le nombre de silos liés au réseau tributaire du grain se mettrait à baisser à un rythme plus rapide que celui des silos du réseau non tributaire du grain<sup>22</sup>. [Voir tableau 1D-2 à l'annexe 3.]

<sup>21</sup> L'expression « embranchement tributaire du grain », même si elle se passe d'explications, dénote également une désignation juridique en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*. Étant donné que la Loi s'applique exclusivement aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, les embranchements tributaires du grain, qui ont été cédés à des transporteurs de compétence provinciale, perdent leur désignation fédérale. Cela explique que le réseau d'embranchements tributaires du grain tel qu'il est légalement défini, évolue constamment. Uniquement à titre de comparaison, l'expression est employée pour désigner les compagnies de chemin de fer ainsi désignées en vertu de l'annexe I de la *Loi sur les transports au Canada* (1996), peu importe que leur régime de propriété ou leur désignation légale ait changé depuis.

<sup>22</sup> Le pourcentage d'expéditions de grains provenant du réseau non tributaire du grain s'est révélé extrêmement stable au cours des trois premières années du PSG : 66,2 % en 1999-2000; 66,6 % en 2000-2001 et 65,9 % en 2001-2002.

Figure 15 : Changement relatif des silos locaux – Classe de chemin de fer

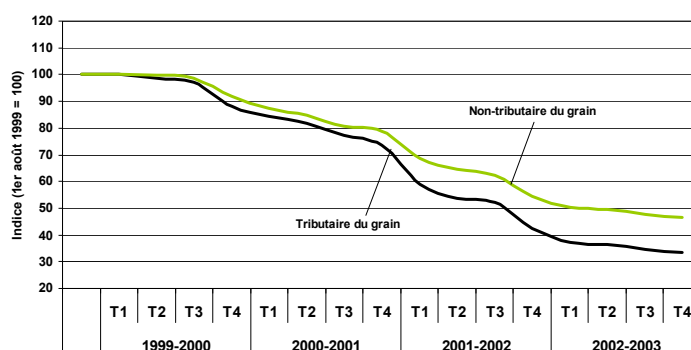
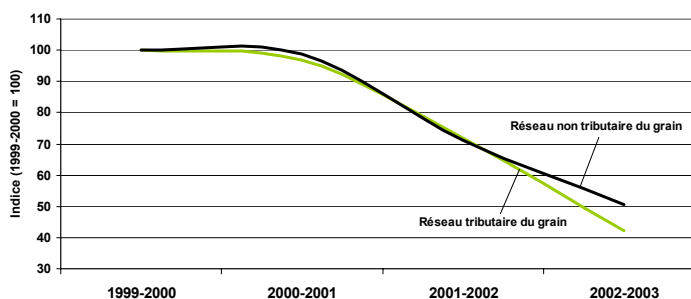


Figure 16 : Changement relatif des volumes de grain – Classe de chemin de fer

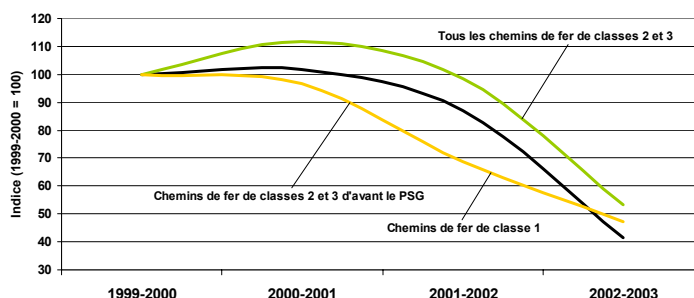


En même temps, les volumes de grains provenant des compagnies régionales et d'intérêt local affiche une baisse plus marquée que ceux des principaux chemins de fer. Si les transporteurs de classe 1 ont vu leurs volumes chuter de 31,2 % durant la campagne 2002-2003 par rapport à l'année d'avant, le volume provenant des transporteurs de classes 2 et 3 a reculé de 46,1 %. La différence est importante vu que le délai plus court permet de remédier à la distorsion résultant de la création de nouvelles compagnies d'intérêt local au cours des quatre dernières campagnes agricoles.

Dans ce cas, les volumes supplémentaires liés aux nouvelles compagnies d'intérêt local dissimulent la baisse réelle de volume enregistrée par les chemins de fer d'intérêt local depuis le lancement PSG au début de la campagne 1999-2000<sup>23</sup>. Si l'on isole le volume annuel qui se rattache aux chemins de fer d'intérêt local en service avant l'instauration du PSG, la tendance sous-jacente devient plus claire. En particulier, elle révèle un recul net du volume ajusté sur quatre ans de 58,5 %, contre une baisse de 46,8 % autrement. De plus, cette baisse dépasse celle affichée par les transporteurs de classe 1 – 51,6 % sur une base ajustée. [Voir tableaux 1D-3 et 1D-5 à l'annexe 3.]

Nonobstant ce qui précède, le volume du trafic provenant des compagnies d'intérêt local n'a pas diminué de façon aussi marquée que puisse le laisser croire la baisse du nombre de silos qui y sont liés. Les preuves montrent que cela est principalement attribuable au fait que le chargement des wagons des producteurs a remplacé (du moins en partie) une partie du volume de grains qui aurait autrement été perdue à la suite de la fermeture de ces silos locaux<sup>24</sup>. À vrai dire, les chargements par les producteurs ont représenté environ 26,0 % du volume de grains provenant des transporteurs d'intérêt local durant la campagne 2002-2003<sup>25</sup>. En outre, cette part est pratiquement deux fois plus élevée que les 14,8 % qu'elle constituait trois ans auparavant, ce qui dénote manifestement une importante source de revenus pour ces transporteurs plus petits.

**Figure 17 : Changement relatif dans les volumes de grains des chemins de fer**



### 1.5 Infrastructures des silos terminus [sous-série de mesures 1E]

Comme le soulignait le rapport annuel du Surveillant de 2001-2002, le nombre de silos terminus agréés en service a en réalité augmenté de 14 au début de la campagne 1999-2000 à 17 à la clôture de la campagne 2001-2002. Durant ce temps, la capacité de stockage globale des silos terminus agréés dans les ports de l'Ouest du Canada a augmenté de 6,9 % pour passer à tout juste un peu plus de 2,7 millions de tonnes. Toutefois, ces hausses résultent principalement de l'agrément et non pas de la création proprement dite de trois silos de taille modeste. Aucun changement n'a été enregistré dans ce réseau au cours de la campagne 2002-2003. [Voir tableau 1<sup>E</sup>-1 à l'annexe 3.]

<sup>23</sup> Les distorsions mentionnées ici s'appliquent tout autant aux statistiques produites par les transporteurs de classe 1 mais, compte tenu de leur base de trafic nettement plus importante, l'impact est insignifiant sur le plan statistique.

<sup>24</sup> Un certain nombre d'installations de chargement des wagons des producteurs ont été créées grâce aux silos achetés aux compagnies céréalières à l'issue de la fermeture de ceux-ci. Dans la plupart des cas, ces silos sont utilisés par les producteurs locaux pour stocker le grain le long des voies et pour faciliter le chargement des wagons en trains-blocs plus importants que ce n'était possible auparavant.

<sup>25</sup> D'après les données de la Commission canadienne des grains. Voir la section 5.6 pour une analyse plus approfondie des activités de chargement des producteurs.

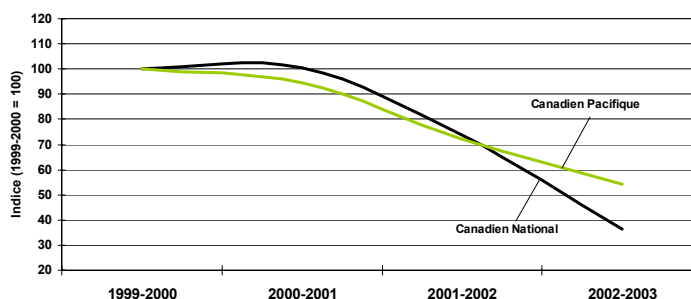
### Déchargements dans les silos terminus

Le nombre de wagons-trémies couverts déchargés dans les silos terminus au cours de la campagne 2002-2003 a reculé de 38,2 % par rapport à l'année d'avant, passant de 202 943 à 125 339<sup>26</sup>. C'est le nombre de wagons-trémies couverts déchargés par le CN qui a affiché la plus importante baisse des deux principaux transporteurs qui exploitent des services dans l'Ouest du Canada. Les opérations de manutention de la compagnie ont régressé de 50,4 %, passant de 106 588 wagons à 52 867. Les baisses les plus importantes ont été enregistrées dans les opérations de manutention de la compagnie à Vancouver et Churchill, qui ont reculé respectivement de 71,8 % et 63,0 %<sup>27</sup>. Une moindre baisse de 23,5 % a été enregistrée à Thunder Bay, alors que les opérations de manutention à Prince Rupert ont progressé de 19,3 %.

À titre de comparaison, les opérations de manutention du CP ont reculé de 24,8 %, passant de 96 355 wagons à 72 472. À l'instar du CN, les opérations de manutention du CP à Vancouver et à Thunder Bay ont baissé de façon marquée, respectivement de 59,6 % et de 11,4 %. Ses volumes à Prince Rupert et Churchill, en revanche, ont nettement augmenté<sup>28</sup>.

Ces fluctuations ont entraîné un changement perceptible dans la part relative du trafic assuré par le CP au cours de la campagne 2002-2003, 57,8 % contre 47,5 % un an plus tôt. Une bonne part de ce gain est directement attribuable au fait que la sécheresse de 2002 a eu moins d'impact sur le CP dont la région de service est située plus au sud que sur le CN.

**Figure 18 : Changement relatif des déchargements dans les silos terminus – CN et CP**



Il faut également signaler que les opérations de manutention du CP à Prince Rupert sont passées à 10 699 wagons complets, soit 42,8 % du volume global du port, contre zéro l'année d'avant. Cela est directement attribuable au réacheminement du trafic céréalier vers ce port à la suite du conflit de travail qui a effectivement fermé les silos terminus de Vancouver pendant une bonne partie de la première moitié de la campagne agricole. En outre, les opérations de manutention de la compagnie à Churchill ont augmenté de 150,3 % par rapport à un an plus tôt, passant de 770 à 1 927 wagons. Cela est essentiellement attribuable à la sécheresse et au fait que les approvisionnements de grains provenant de la zone d'attraction commerciale traditionnelle du port ont nettement diminué. [Voir tableau 1E-2 à l'annexe 3.]

### **1.6 Observations sommaires**

Pour la deuxième saison de croissance d'affilée, l'Ouest du Canada s'est trouvé aux prises avec une sécheresse généralisée. En vertu de la baisse de la production céréalière globale qui en est résultée, la campagne 2002-2003 a été une autre année difficile pour les intervenants du SMTG du Canada. À hauteur de 31,5 millions de tonnes, la production céréalière de l'Ouest du Canada au cours de la campagne 2002-2003 a reculé de 25,9 % par rapport aux 42,5 millions de tonnes enregistrées l'année d'avant. Cela représente pratiquement la moitié de la production moyenne de 54,6 millions de tonnes enregistrée au cours des deux premières années du PSG.

<sup>26</sup> Les statistiques citées ici proviennent des documents de la Commission canadienne des grains. Bien qu'elles concordent avec les volumes manutentionnés par les chemins de fer, les chiffres diffèrent à cause de méthodes différentes de collecte et de tabulation des données.

<sup>27</sup> La Hudson Bay Railway dessert directement le port de Churchill. Le trafic à destination de Churchill est pris en charge au point d'échange du CN situé à The Pas (Manitoba).

<sup>28</sup> Le CP n'assure pas la desserte ferroviaire directe de Prince Rupert ou de Churchill. Le trafic à destination de ces ports fait l'objet d'un échange avec le CN dans le cadre d'un mouvement interrégional.

À l'exception du blé dur et de l'avoine, tous les grands grains ont affiché des baisses de production. En dépit d'écart provinciaux significatifs dus à la variabilité des conditions de croissance, on a enregistré des baisses de l'ordre de 20,0 % à 40,0 %. L'impact le plus profond a été ressenti par le blé, dont la réduction sur douze mois a été de 6,1 millions de tonnes (ou 36,3 %), ce qui a représenté un peu plus de la moitié de la diminution nette de 11,0 millions de tonnes de la production totale de l'Ouest du Canada.

Avec des stocks de report de la campagne 2002-2002 totalisant 6,1 millions de tonnes, l'approvisionnement global en grain au cours de la campagne 2002-2003 a atteint 37,6 millions de tonnes, soit le plus bas enregistré en vertu du PSG. Son impact ne s'est pas seulement fait sentir dans les épreuves économiques subies par beaucoup de membres du secteur agricole, mais dans une baisse abrupte des activités du SMTG, mesurée par divers indicateurs du PSG.

Parallèlement, le volume de grains acheminés par chemin de fer vers les ports de l'Ouest du Canada a lui aussi subi une baisse. Le volume global durant la campagne 2002-2003 s'est chiffré à 12,7 millions de tonnes, soit une baisse de 6,0 millions de tonnes (ou 32,1 %) par rapport à l'année d'avant. Cette tendance s'est reflétée dans les volumes acheminés vers les principaux ports d'exportation de Vancouver et Thunder Bay. Et même si Vancouver a continué de concentrer la plus grande part du volume global (40,6 %), les expéditions de grain vers ce port ont reculé de 54,7 % pour atteindre 5,2 millions de tonnes. Loin de symboliser une désaffection à l'égard des marchés asiatiques, cette baisse est le résultat d'un conflit de travail qui a entraîné la fermeture des silos terminus agréés du port de Vancouver pendant près de quatre mois.

Comme le mentionnait le Surveillant dans son rapport annuel 2001-2002, la sécheresse permet très difficilement de faire la distinction entre les changements survenus dans le SMTG résultant de volumes de grains plus bas que la normale et ceux qui sont le résultat de réformes gouvernementales ou d'autres facteurs. Néanmoins, le SMTG continue de subir une refonte. Depuis le début de la campagne 1999-2000, le nombre de silos de collecte et de transformation agréés situés dans l'Ouest du Canada a reculé de 1 004 à 416, soit une baisse de 58,6 %.

De plus, le rythme de cette baisse s'est nettement ralenti durant la campagne 2002-2003. Cela indique sans doute que les baisses les plus spectaculaires ont désormais eu lieu et que le rythme de baisse commence à ralentir. Ces changements, toutefois, soulignent une migration très claire de l'industrie vers les silos à haut rendement. Au cours des quatre dernières campagnes agricoles, le nombre total de silos plus petits de classes A et B a régressé respectivement de 79,1 % et de 47,8 %, alors que celui des silos de classes C et D à haut rendement a augmenté respectivement de 35,8 % et 71,1 %. À la fin de la campagne 2002-2003, les silos à haut rendement représentaient 42,1 % de tous les silos, et 74,3 % de la capacité de stockage globale, soit une augmentation considérable par rapport aux parts respectives de 11,9 % et de 39,4 % qu'ils détenaient au début du PSG.

Cristallisées sur les silos à haut rendement, les plus grandes compagnies céréalières sont en train d'acquiescer un avantage concurrentiel nettement plus important que les autres intervenants du SMTG. En raison de la baisse des volumes attribuable à la sécheresse, toute l'ampleur de cet avantage ne s'est sans doute pas entièrement matérialisée et ne deviendra sans doute pas visible tant que les volumes ne reviendront pas à des niveaux normaux ou quasi-normaux.

Par rapport au réseau de silos de collecte, les infrastructures ferroviaires du SMTG ont très peu changé. À la fin de la campagne 2001-2002, la longueur totale du réseau n'avait diminué que de 2,9% pour s'établir à 18 908,8 routes-milles. À vrai dire, aucune autre diminution n'a été enregistrée au cours de la campagne 2002-2003. Pendant ce temps, cependant, le CN a cédé 260 routes-milles de son réseau d'embranchements en Saskatchewan à deux nouveaux chemins de fer d'intérêt local, la Wheatland Railway et la Prairie Alliance for the Future. Par ailleurs, et le CP et la Southern Manitoba Railway ont annoncé leur intention de donner suite à l'abandon de 127,1 autres routes-milles d'infrastructures, ce qui se fera sans doute durant la campagne 2003-2004.

Et si les infrastructures ferroviaires sont restées pratiquement inchangées, le nombre de silos qui leur sont liés a très nettement diminué : de 60,6 % dans le cas des silos locaux liés aux chemins de fer de classe 1; et de 41,5 % dans le cas de ceux qui sont desservis par des transporteurs hors classe 1. En outre, le nombre et la capacité de stockage des silos liés aux chemins de fer d'intérêt local baissent désormais à un rythme plus rapide que ceux des silos liés aux principaux chemins de fer.

Cela étant, et compte tenu de la baisse draconienne des volumes de grains, il semble de plus en plus probable que la rentabilité des embranchements à faible densité de circulation s'étiolle. Même si un retour à des volumes de grains plus normaux pourrait renverser cette tendance, l'exploitation suivie de ces embranchements et la survie de certains chemins de fer d'intérêt local restent incertaines. Un élément qui pourrait partiellement contrecarrer ce phénomène est le chargement des wagons des producteurs qui a remplacé, du moins en partie, une partie des volumes de grains qui aurait autrement été perdue à la suite de la fermeture des silos locaux. De fait, les chargements des wagons des producteurs ont représenté environ 26,0 % des volumes de grains provenant des chemins de fer d'intérêt local au cours de la campagne 2002-2003. De plus, cette part représente pratiquement deux fois les 14,8 % qu'elle constituait il y a trois ans, ce qui est manifestement une importante source de revenus pour ces plus petits transporteurs. Il est important de signaler que, si l'option du chargement des wagons des producteurs continue de gagner en popularité, elle représente moins de 2 % des expéditions totales de grains.

Contrairement aux réseaux ferroviaires ou de silos de collecte, le réseau des silos terminus du SMTG a augmenté au cours des quatre dernières campagnes agricoles. Toutefois, ce gain s'explique principalement par l'agrément plutôt que par la création de trois silos de taille modeste. Aucun changement ne s'est produit dans ce réseau au cours de la campagne 2002-2003.

À l'instar des autres mesures du volume, le nombre de wagons-trémies couverts déchargés dans les silos terminus a régressé de 38,2 %, soit 125 339 contre 202 943 l'année d'avant. De plus, le nombre de wagons chargés pas le CN a affiché la baisse la plus importante des deux grands transporteurs qui mènent des activités dans l'Ouest du Canada, 50,4 % contre 24,8 % pour le CP. Ces fluctuations ont entraîné un changement notoire de la part relative du trafic provenant du CP au cours de la campagne 2002-2003 – 57,8 % contre 47,5 % un an plus tôt. La majeure partie de ce gain, toutefois, peut être directement attribuable au fait que la sécheresse de 2002 a eu une moindre incidence sur la région desservie par le CP qui est située plus au sud que sur le CN.



## SECTION 2 : RELATIONS COMMERCIALES

*L'un des objectifs des réformes réglementaires du gouvernement était de donner une orientation plus commerciale au SMTG. L'une des clés de voûte de ces réformes a été l'adoption et la généralisation progressive des appels d'offres visant les expéditions de grain de la Commission canadienne du blé (CCB) vers les ports de l'Ouest du Canada. Depuis la campagne agricole 2002-2003, la CCB a pris l'engagement d'adjuger par appel d'offres au moins la moitié de ses expéditions de grain vers les ports de Vancouver, Prince Rupert, Thunder Bay et Churchill.*

*Mais le gouvernement s'attend également à ce que les intervenants de l'industrie concluent de nouvelles ententes commerciales qui aboutiront à une plus grande responsabilisation. Le but de cet élément de surveillance est double : suivre et évaluer l'impact des modalités d'appel d'offres de la CCB ainsi que les changements qui iront de pair dans les relations commerciales entre les divers intervenants de l'industrie céréalière.*



### Points saillants – Campagne agricole 2002-2003

#### Appels d'offres

- Le nombre minimum d'appels d'offres double pour atteindre 50,0 % du volume total de la CCB durant la campagne 2002-2003.
- 445 appels d'offres lancés par la CCB pendant la campagne 2002-2003.
  - Appels d'offres portant sur le transport de 5,8 millions de tonnes vers les postes d'exportation.
    - Livraisons à Thunder Bay – 41,8 %.
    - Livraisons à Vancouver – 33,3 %.
    - Livraisons à Prince Rupert – 21,3 %.
    - Livraisons à Churchill – 3,6 %.
  - Les fluctuations de la répartition traduisent l'impact du conflit de travail survenu au port de Vancouver.
- 2 587 soumissions reçues de la part de 24 compagnies céréalières.
  - Offre globale de 11,8 millions de tonnes.
    - Aggressivité accrue face à la baisse des volumes de grains.
- 784 contrats adjugés pour le transport de 3,7 millions de tonnes.
  - Livraisons à Thunder Bay – 47,9 %; Prince Rupert – 28,4 %; Vancouver – 22,3 % et Churchill – 1,5 %.
  - Aucun contrat adjugé pour le transport de l'orge brassicole.
  - Le total représente 46,1 % des volumes de la CCB transportés vers les ports de l'Ouest du Canada.
    - Cela est légèrement en deçà de l'engagement minimum fixé à 50,0 %.
- Soumissions relatives à 30,1 % du tonnage visé – 1,7 million de tonnes, partiellement ou entièrement non conformes.
  - 805 000 tonnes – quantité insuffisante.
  - 420 000 tonnes – pas de soumission.
  - 314 000 tonnes – non-respect des conditions de l'appel.
  - 203 000 tonnes – prix inacceptable.
- La part du volume transporté par blocs de wagons multiples diminue légèrement à 91,2 %.
  - La part du volume transporté par blocs d'au moins 50 wagons recule à 62,1 %.
- 7 122 wagons frappés d'une amende pour non-respect de la qualité ou de la teneur en protéines.
  - Le taux de non-conformité grimpe à 17,0 %, contre 10,2 % l'année d'avant.
- La part globale du marché des grandes compagnies céréalières dans le transport des grains de la CCB recule à 72,9 % contre 77,2 % l'année d'avant.
- Les soumissions à rabais des grandes compagnies céréalières dépassent celles des compagnies plus petites d'environ 20,0 %.
- La CCB estime que les économies en 2002-2003 résultant des soumissions des compagnies, des rabais consentis sur le transport et le stockage, et des sanctions financières infligées pour non-respect se chiffrent à 33,8 millions \$.
  - Baisse de 17,4 % par rapport aux économies de 40,9 millions \$ réalisées en 2001-2002.

#### Autres

- Le Grain Workers Union de Vancouver est mis en lock-out par la British Columbia Terminal Elevators Association le 25 août 2002.
  - Le grain de la côte Ouest est essentiellement réacheminé vers Prince Rupert jusqu'en mars 2003.
- Agricore United et le Saskatchewan Wheat Pool lancent un processus de restructuration de leurs dettes respectives.
- L'expiration du droit de préemption des chemins de fer pour la vente du parc de 13 000 wagons-trémies de l'État suscite un regain d'intérêt de la part de la Farmer Rail Car Coalition.
- Les États-Unis déposent une plainte commerciale contre les pratiques de commerce du grain du Canada et de la CCB.
  - Ils imposent des droits compensateurs et anti-dumping sur les importations de blé provenant du Canada. Un appel est interjeté en vertu des dispositions de l'ALÉNA.
  - Une action distincte est intentée auprès de l'OMC au sujet de l'accès des services de la CCB refusé aux producteurs américains, des wagons des producteurs et d'une baisse des taux de transport ferroviaire. Une décision est en instance.
- La baisse radicale des volumes de grains transitant par Churchill menace la rentabilité commerciale à long terme de ce port.
  - Cela donne lieu à un programme controversé d'aide financière de 2,2 millions \$ des gouvernements du Canada et du Manitoba.
  - Louis Dreyfus assume la responsabilité de la commercialisation et de la gestion du port en vertu d'un contrat signé avec OmniTRAX.
- Les silos de chargement des wagons des producteurs exonérés d'un permis passent de 5 à 30 durant la campagne 2002-2003.



## Série de mesures 2 – Relations commerciales

Tableau	Description	Notes	RÉF. 1999- 2000	PÉRIODE VISÉE PAR LE RAPPORT (1)			
				2001- 2002	2002- 2003	% VAR	
<b>Appel d'offres [sous-série 2A]</b>							
2A-1	Appels lancés (milliers de tonnes) – Grain		n.d.	4 961,4	5 794,2	16,8 %	▲
2A-2	Appels lancés (milliers de tonnes) – Qualité						
2A-3	Soumissions (milliers de tonnes) – Grain		n.d.	11 400,8	11 778,1	3,3 %	▲
2A-4	Soumissions (milliers de tonnes) – Qualité						
2A-5	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – Grain	(2)	n.d.	3 566,0	3 685,2	3,3 %	▲
2A-6	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – Qualité	(2)					
2A-7	Mouvements soumissionnés non respectés (milliers de tonnes)		n.d.	1 487,3	1 742,5	17,2 %	▲
2A-8	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – Non adjugés au moins disant		n.d.	96,1	126,8	31,9 %	▲
2A-9	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – FOB		n.d.	71,3	0,0	-100,0 %	▼
2A-9	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – Entrepôts		n.d.	3 494,7	3 685,2	5,5 %	▲
2A-10	Répartition des mouvements soumissionnés – Ports	(3)					
2A-11	Répartition des mouvements soumissionnés – Chemins de fer	(3)					
2A-12	Répartition des mouvements soumissionnés – Trains-blocs multiples	(3)					
2A-13	Répartition des mouvements soumissionnés – Amendes	(3)					
2A-14	Répartition des mouvements soumissionnés – Province/classe de silo	(3)					
2A-15	Répartition des mouvements soumissionnés – Mois	(3)					
2A-16	Répartition des postes de livraison (nombre) – Wagons sous-traités	(3)					
2A-17	Taille moyenne des trains-blocs multiples soumissionnés – Ports		n.d.	38,3	35,6	-7,0 %	▼
2A-18	Cycle des wagons de chemin de fer (jours) – Grain soumissionné		n.d.	14,8	19,3	30,6 %	▲
2A-18	Cycle des wagons de chemin de fer (jours) – Grain non soumissionné		n.d.	16,7	20,0	19,9 %	▲
2A-19	Soumission maximum acceptée (\$ par tonne) – Blé		n.d.	-18,07 \$	-16,99 \$	-6,0 %	◆
2A-19	Soumission maximum acceptée (\$ par tonne) – Blé dur		n.d.	-14,17 \$	-17,27 \$	21,9 %	◆
2A-20	Part du marché (%) – Grains de la CCB – Principales compagnies céréalières		n.d.	77,2 %	72,9 %	-5,6 %	▼
2A-20	Part du marché (%) – Grains de la CCB – Autres compagnies céréalières		n.d.	22,8 %	27,1 %	18,9 %	▲

(1) – Pour permettre des comparaisons plus directes, les valeurs relatives aux campagnes agricoles 1999-2000 à 2002-2003 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

(2) – Englobe les volumes soumissionnés d'orge brassicole.

(3) – Les indicateurs 2A-10 à 2A-16 portent sur différents éléments des mouvements soumissionnés. Cet examen vise à mieux expliquer les mouvements proprement dits, qui ne peuvent pas être décrits dans le présent cadre sommaire. Le lecteur est invité à consulter au besoin les tableaux de données détaillées à l'annexe 3.

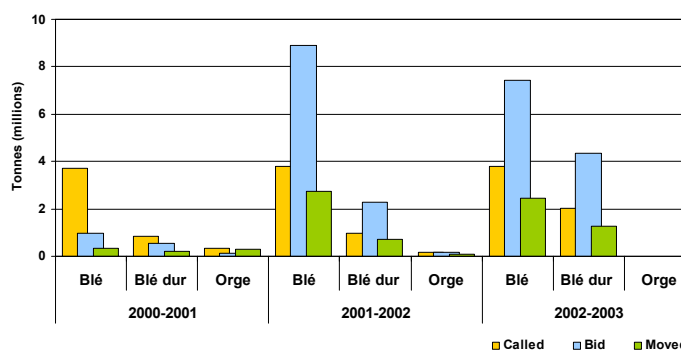
### 2.1 Relations commerciales – Appels d'offres [sous-série de mesures 2A]

Le programme d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé (CCB) a été mis en œuvre en vertu d'un protocole d'entente (PE) conclu entre la CCB et le ministre responsable de la CCB, et est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2000<sup>29</sup>.

Conformément à ce PE, la campagne agricole 2002-2003 est la troisième année de ce programme et la première qui oblige la CCB à prendre un engagement minimum plus élevé en ce qui concerne les appels d'offres. Doublant la part promise au cours des deux premières années du programme, la CCB s'est engagée à expédier au moins la moitié de ses

volumes de grains vers les quatre ports de la côte Ouest par appels d'offres au cours de la campagne de 2002-2003. Et même si cette part a augmenté, les volumes effectifs de grains soumis à des appels d'offres, pour lesquels une soumission a été reçue et qui ont été transportés en vertu du programme d'appels d'offres a peu

Figure 19 : Appels d'offres – Appels lancés, soumissions reçues et volumes transportés



<sup>29</sup> Le PE a été complété par un accord tripartite conclu entre la CCB, la Western Grain Elevator Association (WGEA) et la Inland Terminal Association of Canada (ITAC), au sujet de l'administration du programme d'appels d'offres de la CCB. Généralement parlant, cet accord tripartite décrivait la façon dont le programme d'appels d'offres devait être géré, et comportait des dispositions sur les primes de rendement et les pénalités.

changé par rapport à la campagne 2001-2002, à cause de la baisse abrupte des approvisionnements de grains.

### Appels lancés

Durant la campagne 2002-2003, la CCB a lancé au total 445 appels d'offres visant l'expédition d'environ 5,8 millions de tonnes de grains, soit seulement 16,8 % de plus que le nombre d'appels lancés l'année d'avant. L'écrasante majorité de ce volume (3,8 millions de tonnes [ou 65,3 %]) portait sur le transport de blé. Les 2,0 millions de tonnes restantes (ou 34,7 %) étaient des expéditions de blé dur.

Plus de la moitié des volumes ayant fait l'objet d'un appel d'offres était destinée à l'exportation via les ports de la côte Ouest : 33,3 % à Vancouver et 21,3 % à Prince Rupert. Une autre tranche de 41,8 % devait être transportée jusqu'à Thunder Bay, alors que Churchill devait manutentionner les 3,6 % restants. [Voir tableaux 2A-1 et 2A-2 à l'annexe 3.]

### Soumissions reçues

Les appels d'offres lancés par la CCB ont donné lieu à la réception de 2 587 soumissions visant le transport de 11,8 millions de tonnes de grains, soit légèrement plus de deux fois le volume sollicité. L'importance de ce taux de réponse tranche vivement sur la tendance enregistrée au premier trimestre, alors que les volumes ayant fait l'objet d'une soumission étaient à peu près équivalents aux volumes ayant fait l'objet d'un appel d'offres. De plus, le résultat annualisé dissimule également le fait qu'au cours des deuxième et troisième trimestres, les volumes ayant fait l'objet d'une soumission ont dépassé les volumes ayant fait l'objet d'un appel dans des proportions respectivement de trois pour un et de cinq pour un<sup>30</sup>. Cela dénote un taux de réponse nettement plus élevé que celui observé à un moment quelconque en vertu du programme d'appels d'offres de la CCB. Cela souligne également la position agressive que semblent avoir adoptée les compagnies céréalières au cours de la campagne 2002-2003.

Dans une certaine mesure, cette agressivité se reflète dans la baisse de la part des volumes ayant fait l'objet d'un appel d'offres qui n'ont pas été respectés aux deuxième et troisième trimestres, soit respectivement 11,8 % et 5,8 %. Ces valeurs trimestrielles sont les plus faibles enregistrées au cours des trois campagnes agricoles qui se sont écoulées depuis que le programme d'appels d'offres est entré en vigueur.

Pour ce qui est des tendances observables, les volumes ayant fait l'objet d'une soumission équivalent dans une large mesure à ceux qui ont fait l'objet d'un

Figure 20 : Volumes soumissionnés – Ports de destination

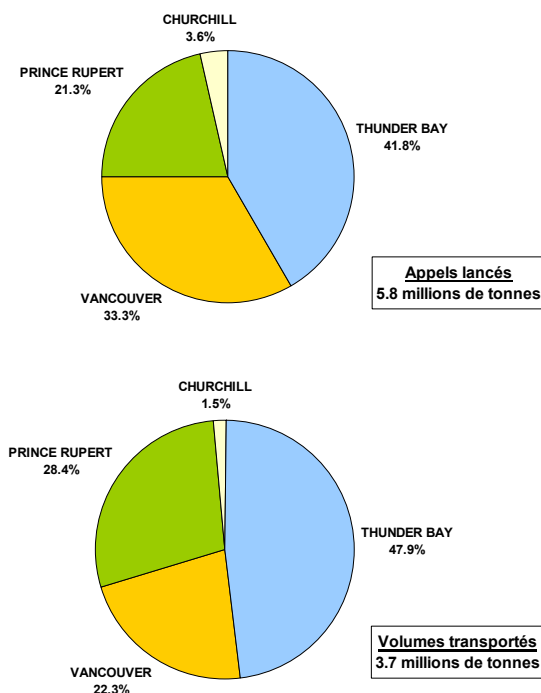
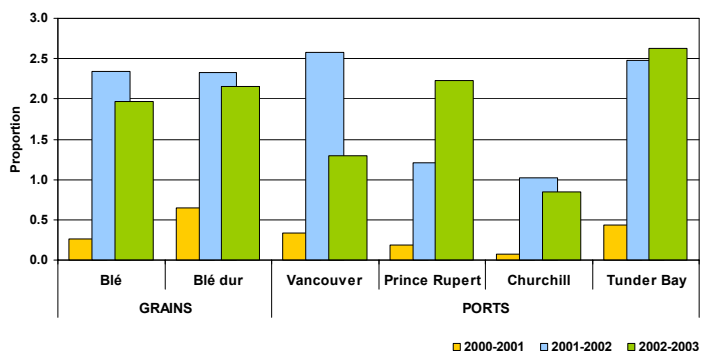


Figure 21 : Volumes soumissionnés – Proportion de soumissions reçues par rapport aux appels lancés



<sup>30</sup> La part observée au quatrième trimestre a nettement reculé par rapport à ces niveaux – à environ 1,6 pour 1.

appel d'offres : 65,3 % contre 63,1 % dans le cas du blé; et 34,7 % contre 36,9 % dans celui du blé dur. Dans l'ensemble, cela révèle que les soumissionnaires ont attaché la même importance aux grains ayant fait l'objet d'un appel d'offres. Cela se reflète également dans les valeurs analogues des proportions entre les appels lancés et les soumissions reçues en ce qui concerne le blé et le blé dur, qui se sont établies dans les deux cas aux alentours de 2,0.

Si l'on examine les appels d'offres sous l'angle du port qui y est mentionné, cependant, ces proportions révèlent une préférence marquée pour Vancouver et Thunder Bay. Même si les données relatives à la campagne 2002-2003 portent la marque du conflit de travail qui a touché les opérations sur la côte Ouest, les tendances à long terme prouvent amplement que les appels lancés pour le transport de grains vers Prince Rupert et Churchill ont suscité le plus faible taux de réponse parmi les quatre ports de l'Ouest du Canada. [Voir tableaux 2A-3 et 2A-4 à l'annexe 3.]

### Contrats adjugés

Au total, 784 contrats ont été adjugés pour le transport d'environ 3,7 millions de tonnes de grains, soit près des deux tiers des volumes soumissionnés. Cela représente 46,1 % des volumes de grains expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada au cours de la campagne 2002-2003, ce qui est légèrement inférieur à l'engagement minimum de 50,0 % pris en vertu du PE<sup>31</sup>. [Voir tableaux 2A-5 et 2A-6 à l'annexe 3.]

Sur les 3,7 millions de tonnes transportées en vertu du PE, 47,9 % l'ont été jusqu'à Thunder Bay, 28,4 % jusqu'à Prince Rupert, 22,3 % jusqu'à Vancouver et 1,5 % jusqu'à Churchill. Ces résultats tranchent nettement sur ceux de la campagne 2001-2002, alors que Vancouver avait été le principal port de destination<sup>32</sup>. Cette désaffection de Vancouver au profit de Thunder Bay et de Prince Rupert traduit l'impact du conflit de travail qui a empêché le mouvement des grains par Vancouver aux premier et deuxième trimestres de la campagne 2002-2003. Le caractère extraordinaire de ce conflit dissimule les fluctuations qui ont pu se produire à cause du programme d'appels d'offres proprement dit. Il faut se rappeler qu'au cours de la campagne 2001-2002, les parts des mouvements à destination de Vancouver et Thunder Bay ont été légèrement plus élevées que celles qui étaient prescrites par les appels d'offres lancés par la CCB, alors que celles destinées aux ports de Prince Rupert et de Churchill ont été inférieures. [Voir tableau 2A-10 à l'annexe 3.]

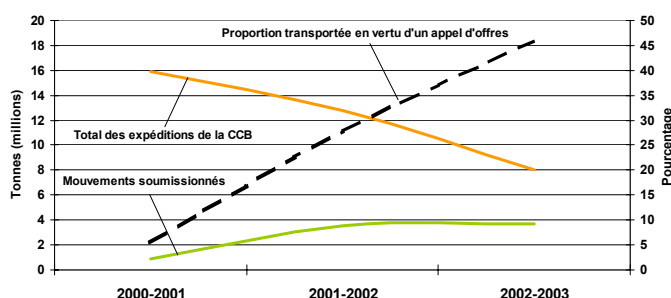
### Volumes visés par les appels d'offres non adjugés

Sur les 5,8 millions de tonnes visées par un appel d'offres, à peine de 1,7 million de tonnes (ou 30,1 %) n'ont pas été adjugées ou ne l'ont été que partiellement. Sur ce chiffre, 805 300 tonnes (ou 46,2 %) n'ont pas été adjugées à cause d'une soumission portant sur une quantité insuffisante. Aucune soumission n'a été présentée pour 420 000 autres tonnes (ou 24,1 %). En outre, 313 800 tonnes supplémentaires (ou 18,0 %) n'ont pas abouti à l'adjudication d'un contrat, les soumissionnaires ayant omis de se conformer aux conditions de l'appel d'offre. Aucun contrat n'a été adjugé dans le cas de 203 200 tonnes (ou 11,7 %) du fait que le prix de la soumission a été jugé inacceptable.

<sup>31</sup> Étant donné que l'orge brassicole faisait déjà l'objet d'appels d'offres avant la signature du PE, les volumes d'orge brassicole sont normalement considérés indépendants des volumes de grains soumissionnés en vertu du PE, même s'ils sont compris dans le calcul du volume total des grains soumissionnés transportés par la CCB. Étant donné qu'aucune orge brassicole n'a été transportée par appel d'offres au cours de la campagne 2002-2003, les volumes soumissionnés transportés en vertu du PE et par la CCB sont les mêmes.

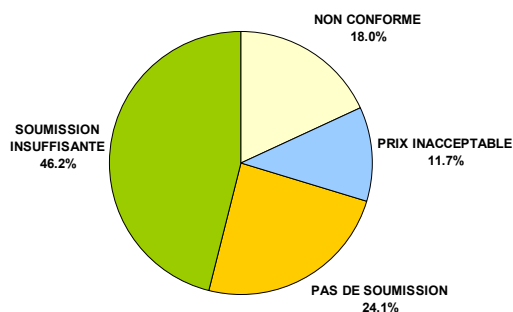
<sup>32</sup> Les mouvements destinés à Vancouver ont concentré 58,2 % du total des volumes soumissionnés au cours de la campagne 2001-2002. Ils ont été suivis par Thunder Bay à hauteur de 30,5 %; du total Prince Rupert à hauteur de 9,9%; et Churchill à hauteur de 1,5 %.

**Figure 22 : Mouvements soumissionnés par rapport au total des expéditions de la CCB**



Par rapport à la campagne 2001-2002, la proportion de grains pour lesquels aucune soumission n'a été reçue ou dont le prix a été jugé inacceptable a chuté de près de moitié, passant de 63,5 % l'année d'avant à 35,8 %. À l'inverse, la proportion non adjudgée à cause d'une soumission insuffisante ou du non-respect des conditions de l'appel d'offres a pratiquement doublé, passant de 36,6 % l'année d'avant à 64,2 %. Une bonne part de ce phénomène semble souligner l'agressivité accrue des appels d'offres et la difficulté relative à assurer la suffisance des volumes de grains précisés par les appels d'offres au cours d'une année de relative pénurie. [Voir tableau 2A-7 à l'annexe 3.]

**Figure 23 : Répartition des volumes visés par les appels d'offres non adjudgés**



Sur les 445 appels d'offres lancés, 29 ont donné lieu à l'adjudication de contrats à des compagnies qui n'étaient pas les moins disantes. Portant sur un volume global de 126 800 tonnes, soit 31,9 % de plus que la campagne précédente, ces soumissions les plus basses n'ont pas donné lieu à l'adjudication d'un contrat car elles contenaient des conditions qu'il n'était pas toujours possible de respecter. Ces conditions stipulaient que toute la soumission (prévoyant un nombre minimum de wagons) devait être acceptée ou que la soumission était subordonnée à l'acceptation d'une soumission d'accompagnement. Toutefois, ces conditions n'ont pas abouti à leur refus systématique. Dans certains cas, ces conditions n'ont pas empêché l'adjudication des contrats en vertu des critères énoncés dans l'accord tripartite<sup>33</sup>. [Voir tableau 2A-8 à l'annexe 3.]

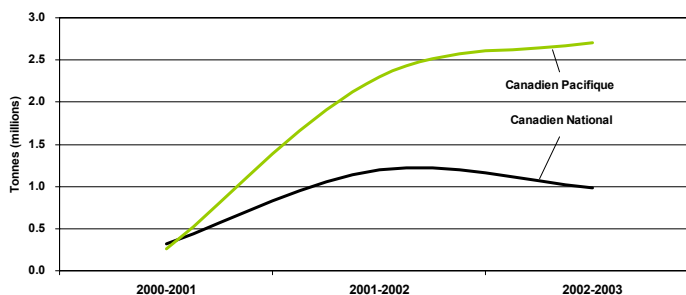
### Orge brassicole

Durant la campagne 2002-2003, aucun appel d'offres n'a été lancé pour l'orge brassicole. En dépit de volumes relativement bas, l'orge brassicole a représenté le seul grain soumissionné livré franco bord (FOB) durant la campagne 2001-2002. Avec la perte de ce volume, toutes les livraisons de grains soumissionnés au cours de la campagne 2002-2003 ont concerné les grains « en stockage »<sup>34</sup>. [Voir tableau 2A-9 à l'annexe 3.]

### Premiers transporteurs

Près des trois quarts (73,3 %) des volumes transportés en vertu d'un appel d'offres durant la campagne 2002-2003 provenaient de postes situés le long des voies du Canadien Pacifique Ltée (CP). Cela marque un important gain par rapport aux 44,6 % transportés par le CP durant la première année du programme d'appels d'offres de la CCB. Plutôt que d'indiquer un changement fondamental dans la compétitivité de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) ou du CP, toutes les données disponibles incitent à penser que cette hausse reflète tout bonnement la plus grande disponibilité des

**Figure 24 : Volumes soumissionnés – Premiers transporteurs**



<sup>33</sup> L'accord tripartite fixe les critères que la CCB applique à l'adjudication des contrats : plus bas prix (économies maximales pour les agriculteurs); regroupement des stocks dans trois silos terminus ou moins; et, si les deux premiers critères ne permettent pas d'adjuger le plein montant de l'appel d'offres, le rendement préalable des compagnies céréalères dans l'exécution des mouvements soumissionnés sert à sélectionner le soumissionnaire retenu.

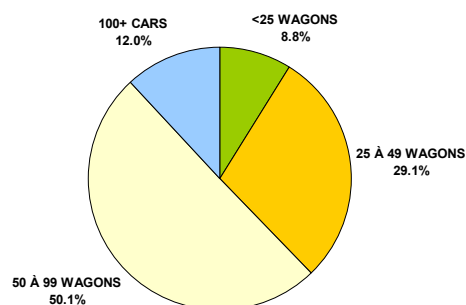
<sup>34</sup> Les mouvements soumissionnés d'orge brassicole se sont élevés à 71 300 tonnes en 2001-2002, soit à peine 2,0 % du total des grains soumissionnés. Ces mouvements sont généralement vendus FOB (à l'origine) et représentent les seuls grains ainsi vendus.

grains – selon les grades stipulés dans l’appel d’offres – dans les régions desservies par le CP. [Voir tableau 2A-11 à l’annexe 3.]

### Trains-blocs multiples

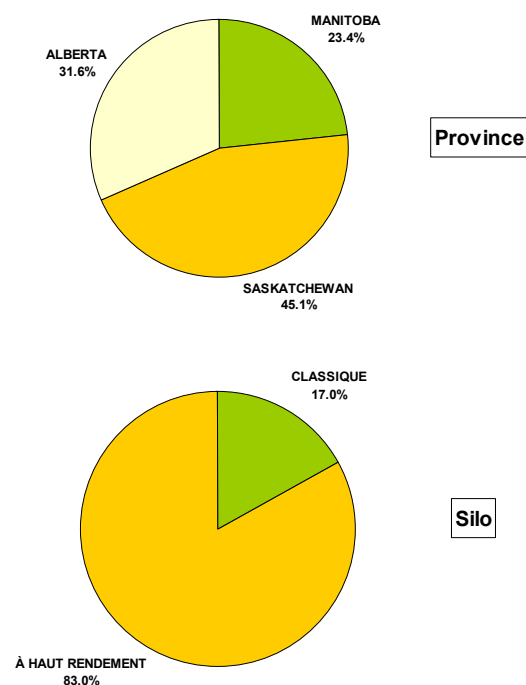
Comme le mentionnent les numéros antérieurs du rapport annuel du Surveillant, la grande majorité des grains transportés en régime d’appel d’offres l’est en trains-blocs multiples qui donnent droit à des rabais par rapport aux tarifs marchandises ferroviaires qui prévalent. Entre les campagnes 2000-2001 et 2001-2002, cette part est passée de 85,9 % à 94,3 %. Et même si la majeure partie des grains soumissionnés a toujours été transportée par blocs d’au moins 25 wagons durant la campagne 2002-2003, la proportion globale a légèrement reculé à 91,2 %.

Figure 25 : volumes soumissionnés – Trains-blocs multiples



Une bonne part de cette baisse est attribuable à des fluctuations modestes (plutôt que significatives) des volumes relatifs de grains transportés par chacun des trains-blocs respectifs. Ces fluctuations ont varié d’une baisse de 4,1 % dans le cas des grains transportés par blocs d’au moins 100 wagons à une hausse de 4,3 % pour les grains transportés par blocs de 25 à 49 wagons.<sup>35</sup>

Figure 26 : Volumes soumissionnés – Origine du mouvement



Compte tenu des difficultés que l’on a eues à se procurer les bons grains et les grades voulus durant toute la campagne 2002-2003, il ne semble pas que ces changements soient indicatifs d’un retournement de la tendance générale à des expéditions ferroviaires par les plus grands trains-blocs disponibles. Il s’agit plutôt d’aberrations temporaires causées par une compression générale des approvisionnements de grains<sup>36</sup>. [Voir tableau 2A-12 à l’annexe 3.]

### Origine des volumes soumissionnés

Certaines des forces qui expliquent ce résultat se reflètent dans la provenance des grains. Comme c’était le cas l’année d’avant, près de la moitié des grains transportés en régime d’appel d’offres au cours de la campagne 2002-2003 (45,1 %)

<sup>35</sup> Les fluctuations dues aux autres tailles de trains-blocs ont été moindres : hausse de 3,1 % dans le cas des trains-blocs de moins de 25 wagons et baisse de 3,3 % dans le cas des trains-blocs comptant entre 25 et 99 wagons.

<sup>36</sup> Il n’existe pas de données sur le transport de grains non soumissionnés parallèlement à des grains soumissionnés dans le cadre de trains-blocs multiples. Ces estimations doivent donc être considérées comme un minimum.

provenaient de la Saskatchewan. Cette province a été suivie par l'Alberta qui a concentré 31,6 % du total, et par le Manitoba qui a concentré le restant, soit 23,4 %.

Contrairement à la Saskatchewan, dont la contribution relative au volume total de grains soumissionnés est restée essentiellement inchangée par rapport à l'année d'avant, la contribution relative de l'Alberta a baissé de 6,4 %, tandis que celle du Manitoba a progressé de 8,2 %. La majeure partie de ce changement s'explique directement par la situation qui a prévalu durant la saison de croissance 2002.

Et même si la proportion globale de grains soumissionnés provenant de silos à haut rendement n'a que légèrement reculé en 2002-2003 (passant à 83,0 % contre 83,4 % l'année d'avant), les origines provinciales affichent des différences marquées<sup>37</sup>. Pour le grain provenant de la Saskatchewan, la proportion manutentionnée par ces silos est passée de 81,0 % à 87,7 %. Cela n'a toutefois pas été le cas des provinces voisines, où la proportion de silos à haut rendement a reculé de 84,3 % à 79,9 % en Alberta, et de 88,5 % à 78,2 % au Manitoba. [Voir tableau 2A-14 à l'annexe 3.]

### Sanctions infligées

Au total, 7 122 wagons se sont vus infliger des sanctions pour n'avoir pas respecté le grade ou la teneur en protéines stipulés dans l'appel d'offres. Outre qu'il s'est agi de la deuxième année d'augmentation du nombre effectif de ces expéditions, leur proportion par rapport au nombre total d'expéditions soumissionnées a elle aussi progressé.

Le taux d'amende est passé de 1,6 % la première année du programme d'appels d'offres à 10,2 % la deuxième et à 17,0 % l'année qui vient de se terminer. Et, même si cette proportion est à la hausse, il faut se rappeler qu'elle est nettement supérieure aux taux d'expéditions manquées liés au transport de grains non soumissionnés.

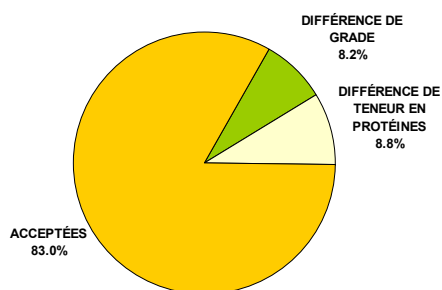
Par rapport à la campagne précédente, où près des deux tiers des volumes frappés d'une sanction affichaient une teneur en protéines non conforme, ces expéditions ont été à peu près équivalentes, durant la campagne 2002-2003, à celles frappées d'une sanction à cause d'une qualité non conforme – 8,8 % contre 8,2 %<sup>38</sup>. [Voir tableau 2A-13 à l'annexe 3.]

### Répartition mensuelle

La répartition des appels d'offres durant la campagne 2002-2003 affiche d'importantes fluctuations mensuelles qui varient d'un minimum de 140 800 tonnes en décembre 2002 à un maximum de 818 500 tonnes en juin 2003. En outre, cette répartition semble suivre un mode prédéfini de crêtes et de creux, les volumes les plus importants ayant un rapport avec le commencement et la fin de la campagne agricole. Plus des deux tiers des volumes adjugés l'ont été aux premier et quatrième trimestres – respectivement 36,0 % et 34,7 %.

Les volumes transportés affichent une courbe de répartition semblable, encore que moins prononcée. Même si les deux courbes reflètent le programme général de ventes de la CCB, la différence entre elles provient de deux facteurs : les volumes soumissionnés qui ne sont pas adjugés et le délai qui s'écoule entre le moment où un volume est soumissionné et son transport quatre à six semaines plus tard. À titre d'exemple, 54 900 tonnes

Figure 27 : volumes soumissionnés – Expéditions frappées d'une sanction



<sup>37</sup> Les silos de grande capacité sont ceux qui sont capables de charger des blocs d'au moins 50 wagons (silos de classes C et D).

<sup>38</sup> Les expéditions qui ne respectent pas le grade ou la teneur en protéines spécifiés se voient infliger une amende de 200 \$ par wagon. Celles qui dépassent les conditions se voient infliger une amende équivalant à la différence de prix entre le grade ou la teneur en protéines des grains livrés et celle du paiement initial au titre des grains soumissionnés.

de grains soumissionnés durant la campagne 2002-2003 ont été livrés au début de la campagne 2003-2004. [Voir tableau 2A-15 à l'annexe 3.]

### Postes de livraison par contrat adjudgé

Sur les 784 contrats adjudgés pour le transport de grains soumissionnés durant la campagne 2002-2003, l'immense majorité (soit 667 [ou 85,1 %]) portait sur des expéditions de moins de 100 wagons. La majorité de ces contrats (577 au total [ou 73,6 %]) concernait des grains provenant d'un seul poste de livraison du SMTG. Le nombre moyen de postes de livraison relevé pour les mouvements par blocs de 1 à 24, 25 à 49 et 50 à 99 wagons n'a varié que légèrement entre 1,1 et 1,2.

En raison du plus grand volume de grains transportés, il ne faut pas s'étonner que les contrats portant sur l'expédition d'au moins 100 wagons aient attiré des grains d'un plus grand nombre de postes de livraison. Dans le cas des expéditions comptant entre 100 et 199 wagons, les grains provenaient en moyenne de deux postes de livraison; de 3,6 pour les expéditions se situant entre 200 et 299 wagons; et de 4,0 pour les expéditions de 300 wagons ou plus. [Voir tableau 2A-16 à l'annexe 3.]

### Taille des trains-blocs multiples

Dans une large mesure, les grains soumissionnés ont été transportés par des trains-blocs qui comptaient en moyenne 35,6 wagons pendant la campagne 2002-2003 dans son ensemble. Cela est légèrement inférieur à la moyenne de 38,3 wagons enregistrée un an plus tôt. La moyenne trimestrielle s'est révélée très stable et ne s'est mise à fluctuer que lors de la dernière campagne en raison d'un resserrement des approvisionnements de grains.

Dans l'ensemble, les caractéristiques valent aussi pour les mouvements dans chacun des principaux couloirs d'exportation. La seule exception notable a trait aux mouvements à destination de Vancouver, où la taille moyenne annualisée des trains-blocs a reculé de 19,7 % – 33,2 wagons, contre 40,1 un an plus tôt. À l'instar d'autres indicateurs, cet écart n'est qu'un autre reflet de la conjoncture d'exploitation inhabituelle qu'a connue le SMTG durant la dernière campagne. [Voir tableau 2A-17 à l'annexe 3.]

Figure 28 : Répartition mensuelle des volumes soumissionnés

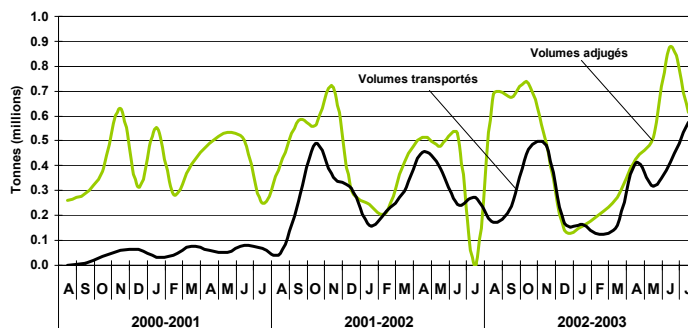


Figure 29 : Grains soumissionnés – Nombre de postes de livraison par contrat

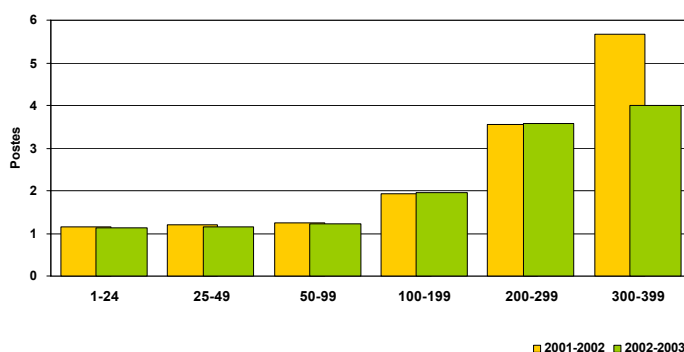


Figure 30 : Taille moyenne des trains-blocs soumissionnés

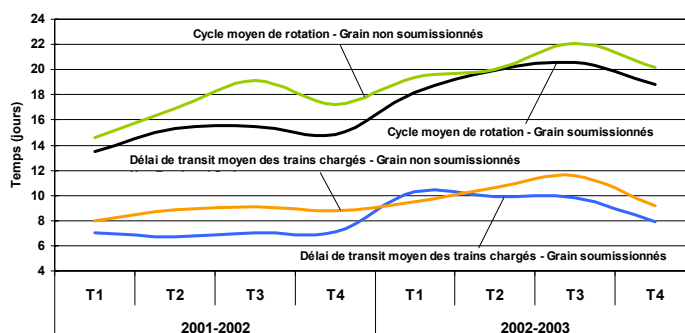


### Cycles de rotation des wagons

Un secteur que l'on soupçonne depuis longtemps de jouir d'un avantage concurrentiel a trait aux services fournis aux silos de forte capacité, qui représentent 83,0 % des volumes soumissionnés. On s'imagine, étant donné la capacité de ces derniers à recevoir des trains-blocs plus importants, que le service au départ de ces silos doit être supérieur à celui des grains non soumissionnés, dont une plus grande part provient des silos classiques. À vrai dire, un projet pilote réalisé par le Saskatchewan Wheat Pool et le CN en 2002 démontre que les mouvements dos à dos de trains-navettes de 100 wagons à partir de silos de forte capacité permettent un cycle moyen de rotation des wagons de 6,5 jours<sup>39</sup>.

Dans une large mesure, la comparaison des mouvements de grains soumissionnés et non soumissionnés de la CCB au cours des deux dernières campagnes agricoles étaye l'idée qu'un service ferroviaire qui gravite autour de silos de forte capacité a des effets positifs sur les cycles de rotation des wagons. Le cycle moyen de rotation des wagons en ce qui concerne les grains soumissionnés est inférieur de 3,5 % à celui des grains non soumissionnés – 19,3 jours contre 20,0 jours respectivement, au cours de la campagne 2002-2003. De même, le délai moyen de transit des trains chargés s'est révélé supérieur de 4,1 %, 9,4 jours contre 9,8 jours respectivement.

**Figure 31 : Cycles de rotation des wagons – Grains soumissionnés et non soumissionnés de la CCB**



Même si ces résultats sont moins prononcés que ce que l'on soupçonnait pour commencer, il ne faut pas oublier qu'ils ont également subi les répercussions des problèmes d'exploitation résultant du réacheminement du trafic vers Prince Rupert durant la première moitié de la campagne. L'avantage comparé dont ont bénéficié les grains soumissionnés au cours de la campagne 2001-2002 s'est révélé plus appréciable : 1,9 jours (ou 11,4 %) pour le cycle global de rotation des wagons; et 1,7 jours (ou 19,8 %) pour le délai de transit des trains chargés.

La mesure dans laquelle il est possible de réduire les cycles de rotation des wagons dépend beaucoup des volumes de grains, peu importe qu'ils soient soumissionnés ou non soumissionnés, qui sont transportés par trains-blocs de 100 wagons depuis un seul poste d'expédition vers un port de destination avant de retourner à leur poste d'attache. Pour l'instant, cette proportion demeure relativement minime. Et il faut dire que ces mouvements ne tirent pas pleinement parti des programmes de navettes qu'offrent les chemins de fer afin d'améliorer le rendement.

Tant que les grains de l'Ouest du Canada seront transportés par trains-blocs plus petits, comme la moyenne de 35,6 wagons mentionnée pour les grains soumissionnés lors de la campagne 2002-2003, ils ne bénéficieront pas de toute l'ampleur des gains d'efficacité qu'offrent ces instruments. Ce que ces statistiques révèlent cependant, c'est que les grandes compagnies céréalieres semblent se rapprocher régulièrement de cet objectif. [Voir tableau 2A-18 à l'annexe 3.]

### Soumissions acceptées

Le Surveillant a déjà fait part des préoccupations soulevées par un certain nombre d'intervenants quant à l'éventuelle capacité des grandes compagnies céréalieres à déloger du marché leurs concurrentes de moindre envergure. Beaucoup soutiennent qu'un regroupement plus important de l'industrie est inévitable. Alors que le programme d'appels d'offres de la CCB visait à stimuler la concurrence, le Surveillant a adopté une série d'autres indicateurs pour la campagne 2002-2003 afin d'évaluer cette position de dominance. Le premier

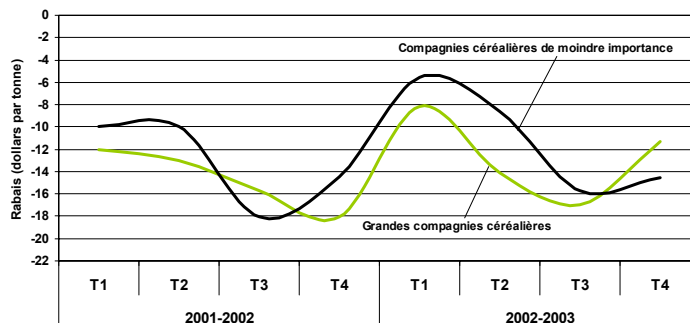
<sup>39</sup> Le Saskatchewan Wheat Pool a rendu compte de ce projet dans son rapport annuel de 2003.



d'entre eux consiste à mesurer les soumissions présentées par les grandes compagnies céréalières et les moins grandes dans leur volonté de se voir adjudger des contrats<sup>40</sup>.

Bien que les soumissions gagnantes restent confidentielles, la CCB divulgue l'éventail des soumissions qu'elle reçoit. En tant que « preneur de prix », il est dans l'intérêt commercial de la CCB d'accepter la plus basse soumission présentée<sup>41</sup>. À cette fin, le rabais maximum qu'offrent les compagnies céréalières, et qu'accepte ensuite la CCB, tient lieu de mesure raisonnable permettant de comparer les différences dans les comportements soumissionnaires à la fois des grandes compagnies céréalières et des moins grandes.

Figure 32 : Rabais maximum accepté par rapport au prix initial - Blé



Une comparaison des soumissions présentées au sujet du blé révèle que les rabais maximums offerts par les grandes compagnies céréalières dépassent en général ceux de leurs concurrentes moins importantes<sup>42</sup>. De plus, au cours des deux dernières campagnes agricoles, cette marge a avoisiné environ 20,0 %. [Voir tableau 2A-19 à l'annexe 3.]

En outre, la série chronologique démontre que ces rabais ont beaucoup fluctué. Au cours du premier trimestre de la campagne 2001-2002, le rabais maximum par rapport au prix initial de la CCB s'élevait à 12,06 \$ la tonne en ce qui concerne les grandes compagnies céréalières. À la fin de la campagne, le rabais maximum avait atteint 18,07 \$ la tonne.

Après un recul à 8,18 \$ la tonne au premier trimestre de la campagne 2002-2003, la reprise des appels d'offres s'est soldée par des réductions atteignant 16,99 \$ la tonne au troisième trimestre. Cette tendance étaye les preuves analysées plus haut au sujet de l'agressivité accrue des soumissionnaires aux deuxième et troisième trimestres de la campagne agricole.

Il faut mentionner que les rabais maximums consentis par les compagnies céréalières plus petites ont dépassé (du moins à l'occasion) ceux des grandes compagnies céréalières. Dans une large mesure, on pense que cela reflète les changements d'attitude de la part des soumissionnaires. Au commencement de la campagne 2001-2002, les rabais les plus importants consentis par les grandes compagnies semblent avoir déclenché une réaction de concurrence chez les autres, qui ont assumé le rôle d'entreprises dominantes au troisième trimestre. Les principales compagnies céréalières ont à leur tour renchéri ces soumissions au quatrième trimestre. À ce stade, il semble que tous les soumissionnaires se soient mis à accepter l'idée que des rabais aussi importants n'étaient tout bonnement pas durables à plus long terme, et les rabais maximums ont baissé de plus de moitié au premier trimestre de la campagne 2002-2003.

Devant les volumes restreints, la trêve n'a pas duré longtemps. Les compagnies céréalières de moindre envergure se sont mises à dénoncer les grandes compagnies et leur agressivité en vue de s'emparer d'un pourcentage plus élevé des volumes de grains soumissionnés. Cela se reflète dans les rabais maximums qui ont atteint 16,99 \$ la tonne au troisième trimestre. À ce stade, toutefois, la prévision d'une meilleure récolte pour la campagne 2002-2003 et la réduction à la fois de la proportion et des volumes de grains à soumissionner par la CCB au cours de la campagne 2003-2004 semblent avoir jugulé l'ampleur des soumissions présentées, surtout dans le cas des grandes compagnies céréalières.

<sup>40</sup> Telle qu'employée ici, l'expression « grandes compagnies céréalières » désigne les quatre plus grandes compagnies qui s'approvisionnent en grain dans l'Ouest du Canada.

<sup>41</sup> Les soumissions présentées par les compagnies céréalières sont exprimées sous forme d'un rabais par tonne par rapport au prix initial de la CCB en ce qui concerne le blé, le blé dur et l'orge.

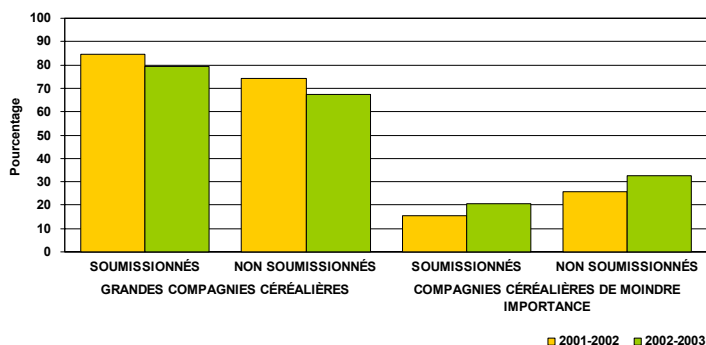
<sup>42</sup> La tendance s'applique également aux soumissions présentées par ces compagnies pour le transport du blé dur.

## Part du marché

Un autre indicateur dont le but est d'évaluer la capacité des grandes compagnies céréalières à déloger du marché leurs concurrentes de moindre envergure consiste à mesurer les parts relatives du marché des grandes compagnies céréalières et des moins grandes.

Fait intéressant, la part des plus grandes compagnies céréalières dans le transport des grains de la CCB (soumissionnés ou non soumissionnés) a régressé au cours de la dernière campagne. Durant la campagne 2001-2002, les grandes compagnies céréalières contrôlaient 84,6 % des volumes soumissionnés. Un an plus tard, leur part avait reculé, encore que de façon marginale, à 79,5 %. C'est également le cas des grains non soumissionnés de la CCB, où la part des grandes compagnies céréalières a reculé de 74,4 % à 67,4 % durant la même période. [Voir tableau 2A-20 à l'annexe 3.]

Figure 33 : Part du marché – Grains de la CCB



Les soumissions maximums présentées par les grandes compagnies céréalières semblent traduire leur volonté apparente de s'emparer d'une plus grande part des grains soumissionnés de la CCB. Devant le potentiel d'augmentation des volumes de grains qui doivent être transportés en vertu du programme d'appels d'offres de la CCB, les appels d'offres ont procuré à ces compagnies un instrument important qui leur permettra de s'emparer d'une plus grande part des mouvements de grain de la CCB à l'avenir.

Il n'en reste pas moins que les compagnies céréalières de moindre envergure ont augmenté leur part du marché des grains de la CCB à une époque où elles pâtissaient apparemment d'un désavantage concurrentiel un peu plus grand<sup>43</sup>. Il faut signaler toutefois que ces gains dans la part du marché sont trop limités pour être indicatifs d'une tendance. Ils résultent vraisemblablement des mêmes forces qui ont permis aux plus petits silos d'accroître leurs activités de manutention lors d'une campagne difficile.

## Économies financières

Selon la CCB, les progrès réalisés dans le programme d'appels d'offres ont généré d'importants rendements financiers qui finissent par se répercuter sur les producteurs grâce aux comptes de livraisons en commun de la CCB. Attribuables essentiellement aux économies réalisées dans les coûts de transport que l'on doit aux soumissions inhérentes au processus d'appels d'offres proprement dit, ces rendements englobent également les rabais consentis sur les frais de transport et de manutention dans les silos terminus, de même que les sanctions financières imposées en cas de mauvais rendement. La CCB estime que les économies résultant de ces activités durant la campagne 2002-2003 se sont chiffrées à 33,8 millions \$. Cela représente une baisse de 17,4 % par rapport aux 40,9 millions \$ d'économies déclarées durant la campagne 2001-2002<sup>44</sup>. À l'instar d'autres indicateurs d'activités, cette baisse très importante semble due à la diminution des activités de manutention des grains qui a touché l'ensemble du SMTG. Il faut noter toutefois que la valeur par tonne de ces économies a en réalité augmentée de 9,3 % au cours de la campagne 2002-2003 – passant à 2,70 \$ la tonne contre 2,47 \$ un an plus tôt.

<sup>43</sup> Le désavantage concurrentiel dont il est question ici désigne expressément le nombre relativement moins élevé de silos de forte capacité exploités par les compagnies céréalières de moindre envergure. Avec plus de 80,0 % des expéditions de grains soumissionnés se déplaçant par trains-blocs multiples depuis les silos de forte capacité, on estime que les grandes compagnies céréalières disposent plus des actifs stratégiques qu'il faut pour exploiter ces économies que leurs rivales de moindre envergure.

<sup>44</sup> De l'avis du Surveillant, l'estimation des économies réalisées par la CCB est raisonnable.

## 2.2 Relations commerciales – Autres événements

### 2.21 Programme d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé

Le programme d'appels d'offres de la CCB a été mis en œuvre en vertu d'un protocole d'entente (PE) conclu entre la CCB et le ministre fédéral responsable de la CCB, et est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2000. Ce document, qui décrit la politique du gouvernement fédéral en ce qui concerne l'adoption d'un programme d'appels d'offres par la CCB, aborde également les volumes qui doivent être soumissionnés au cours des trois premières années du programme. Cette période, soit de la campagne 2000-2001 à la campagne 2002-2003, oblige la CCB à soumettre à des appels d'offres au minimum 25,0 % du volume global de grains destinés aux ports de l'Ouest du Canada les première et deuxième campagnes, et au minimum 50,0 % la troisième campagne.

Étant donné que cet engagement devait expirer à la fin de la campagne 2002-2003, il appartenait à la CCB de conclure un accord avec l'industrie afin de fixer les volumes de grains à soumissionner après cette date. Tandis que la CCB et ses 26 mandataires amorçaient leurs discussions sur le niveau d'appel d'offres qui convenait pour la campagne à venir, le Surveillant a pu discuter des diverses questions soulevées par le programme à l'occasion de son dialogue suivi avec les intervenants du PSG. Étant donné que, sur les plus de 30 groupes d'intervenants, tous avaient une opinion ou une position marquée, le Surveillant a pu mieux comprendre la façon dont ces questions sont perçues par les intervenants.

#### Points de vue de l'industrie

Pilier central des réformes avancées par le gouvernement fédéral en 2000, le programme d'appels d'offres de la CCB a donné des résultats mitigés. D'une part, il a sans conteste permis des économies partagées avec les agriculteurs grâce aux comptes des livraisons en commun de la CCB. La CCB a estimé à 33,8 millions \$ le montant des économies totales réalisées sur les coûts de transport au cours de la campagne 2002-2003. Il est néanmoins important de signaler qu'alors que les soumissions présentées par les compagnies céréalières pour se voir adjudger des contrats expliquent dans une large mesure ces économies, ce n'est pas le seul élément qui y a contribué. Les amendes payées par les compagnies céréalières pour n'avoir pas respecté les conditions des contrats (que ce soit à l'égard du transport des grains soumissionnés ou non soumissionnés), de même que les rabais sur les volumes consentis par les chemins de fer, sont d'autres facteurs importants.

La vraie nature des économies résultant du programme d'appels d'offres a été remise en question à la lumière de l'augmentation des coûts d'autres facteurs de production. En particulier, certains producteurs ont affirmé que les coûts encourus par une compagnie céréalière pour se voir adjudger des contrats sont neutralisés par les recettes supplémentaires provenant d'une montée en flèche des tarifs affichés au titre de leurs services d'entreposage et de nettoyage, que ce soit dans les silos de collecte ou dans les silos terminus. Même s'il est impossible d'attribuer les changements uniquement au besoin éprouvé par les compagnies céréalières d'être dédommagées pour les dépenses qu'elles doivent engager directement en vertu du programme d'appels d'offres, cela a sans doute joué un rôle appréciable.

Même les compagnies céréalières – qui sont les principaux tenants d'un processus d'appel d'offres pour le transport des grains – ont porté un jugement mitigé sur son impact et son efficacité. Certaines se sont prononcées en faveur d'une augmentation de la part des grains de la CCB soumis à un régime d'appel d'offres à un niveau bien supérieur aux 50,0 % promis lors de la campagne 2002-2003. La plupart des autres ont soutenu que ce pourcentage devait soit être réduit soit être entièrement éliminé.

En général, les points de vue étaient mitigés entre les plus grandes compagnies céréalières parfaitement intégrées et leurs concurrentes plus petites et moins intégrées. En particulier, d'aucuns affirment que les compagnies céréalières possédant à la fois des silos de collecte et des silos terminus bénéficient d'un avantage concurrentiel déloyal en vertu du programme d'appels d'offres. À titre d'exemple, les compagnies qui ne possèdent qu'un réseau de silos de collecte sont contraintes de négocier des services aux silos terminus avec leurs concurrentes plus importantes. Cela a miné leurs propres positions et a procuré à leurs rivales des renseignements auxquels celles-ci n'auraient pas eu accès autrement. Et même si certains dirigeants de l'industrie ont reconnu que le fait de posséder des silos terminus leur donnait une certaine emprise sur le marché, ils ont vite ajouté que cela ne s'était pas fait sans courir des risques à la fois au chapitre des capitaux et des activités.

Malgré cette divergence d'opinion fondamentale, et la reconnaissance des économies répercutées sur les producteurs grâce aux comptes des livraisons en commun de la CCB, aucun des deux groupes ne semble convaincu que le programme d'appels d'offres a véritablement donné au SMTG l'orientation plus commerciale et concurrentielle que beaucoup percevaient comme son objectif final. Tous semblent s'entendre sur le fait que le processus d'appel d'offres était en grande partie vicié et que c'est ce facteur, et non pas le niveau auquel il faut fixer le pourcentage de grains soumissionnés, qui est au cœur du problème. Une multitude de plaintes des intervenants, dont certains étaient en désaccord, ont fait état de mécanismes qui apparemment mettent chacun dans une situation désavantageuse déloyale. Le vice sans doute le plus souvent dénoncé est le contrôle logistique limité accordé aux compagnies céréalères pour atteindre les objectifs inhérents aux appels d'offres.

Lorsque les appels d'offres ont été proposés pour la première fois sous l'administration Kroeger, la plupart des compagnies céréalères prévoient un régime en vertu duquel la compagnie qui se verrait adjudger le contrat exercerait un contrôle total sur le transport physique, depuis les cellules de stockage des producteurs jusqu'au poste où le grain était chargé à bord d'un navire. Un tel régime aurait effectivement séparé les activités de mise en marché et de logistique de la CCB en ce qui concerne le transport des grains soumissionnés, et confié la logistique aux compagnies céréalères. Tel que mis en œuvre, le processus d'appel d'offres n'a nullement donné aux compagnies céréalères cette marge de contrôle logistique. En outre, la CCB a continué de gérer cette partie de ses activités qui n'étaient pas assujetties au programme d'appels d'offres.

L'existence de deux protocoles distincts de livraison des grains (grains soumissionnés et non soumissionnés) dans la sphère de responsabilité existante de la CCB a été dénoncée comme la cause de l'apparition d'un certain nombre de « disjonctions » perçues. L'une a trait à ce que beaucoup décrivent comme une rupture dans la relation de travail traditionnelle qui existait entre les producteurs et leur silo préféré.

Conformément à la *Loi sur les grains du Canada*, les silos locaux tiennent lieu d'entrepôts publics et sont contraints d'accepter des grains sous réserve d'un espace suffisant. Avec l'avènement des appels d'offres, les wagons de chemin de fer étaient fournis aux silos selon une formule reposant sur les livraisons effectives. Toutefois, les appels d'offres ont modifié la donne. En particulier, le régime garantissait aux compagnies qui s'étaient vu adjudger des contrats le nombre de wagons dont elles avaient besoin, et distribuait les autres après coup. Cela aboutissait souvent à l'attribution d'un moins grand nombre de wagons résiduels aux compagnies céréalères qui n'avaient pas réussi à obtenir un contrat. Ce « manque de connexion » entre les livraisons aux silos de collecte et les expéditions de ces silos a abouti à des embouteillages. De ce fait, un certain nombre de silos n'ont pas pu accepter les grains de leurs clients traditionnels, pas plus qu'ils n'ont réussi à bien les servir. De plus, ces clients se sont retrouvés dans l'obligation d'expédier par camion leurs grains vers d'autres silos plus éloignés et souvent concurrents.

Il est manifeste que les intervenants sont polarisés sur les divers enjeux qui se rattachent au programme d'appels d'offres de la CCB. La difficulté que doit résoudre l'industrie en général dans l'administration d'un programme d'appels d'offres consiste à concilier les politiques opérationnelles de la CCB visant à lui permettre de s'acquitter de son mandat dans la conjoncture internationale concurrentielle et celles qui alimentent la concurrence entre les compagnies céréalères proprement dites<sup>45</sup>. Il est généralement admis qu'au cœur du problème, il y a la question du contrôle logistique dans la mesure où elle a une incidence sur la responsabilité de chaque partie en matière de concurrence.

À l'instar d'autres négociants industriels, la CCB affirme que, pour bien assumer son rôle de négociant des grains de l'Ouest du Canada, il est impérieux qu'elle assure le contrôle de toute la logistique. À l'inverse, les compagnies céréalères soutiennent que ce sont elles qui doivent contrôler la logistique si l'on veut qu'elles coordonnent comme il se doit les mouvements des grains et qu'elles optimisent l'utilisation de leurs actifs. En dépit de ces différences, la plupart sont d'avis qu'il faut un nouvel accord entre tous les intervenants quant aux rôles et aux responsabilités que doit assumer chacun dans le transport des grains soumissionnés.

---

<sup>45</sup> La CCB a été constituée en vertu de la *Loi sur la Commission canadienne du blé* « [...] avec pour mission d'organiser, dans le cadre du marché interprovincial et de l'exportation, la commercialisation du grain cultivé au Canada ». À cette fin, les buts organisationnels de la CCB, tels que définis par son énoncé de « vision, mission et objectifs », consistent à offrir « des chances équitables aux agriculteurs des Prairies d'avoir accès aux marchés mondiaux du grain » et de « distribuer les rendements aux agriculteurs des Prairies d'une manière qui cadre avec la valeur relative de leurs produits grâce à des mécanismes qui prônent l'équité et la justice ».

### Plan relatif à la campagne 2003-2004

C'est sur cette toile de fond qu'au printemps 2003, la CCB et ses 26 mandataires ont amorcé des discussions sur le niveau d'appels d'offres qui convenait à la campagne 2003-2004. Devant une telle diversité de points de vue, il n'a rien d'étonnant à ce qu'un accord sur l'avenir des appels d'offres n'ait pas pu être conclu. Loin de faire l'unanimité, ces consultations ont abouti à un accord qui a bénéficié de l'appui de la majorité des participants<sup>46</sup>. À compter de la campagne 2003-2004, l'accord prescrit qu'un pourcentage fixe de 40,0 % des mouvements de grains de la CCB vers les quatre ports de l'Ouest du Canada doit être réalisé en vertu d'un programme qui associe les appels d'offres aux attributions à l'avance des wagons. En particulier, les appels d'offres lancés par la CCB doivent concerner au *maximum* 20,0 % de ses volumes d'ensemble, ce qui marque un changement radical par rapport à l'engagement minimum de 50,0 % lors de la campagne 2002-2003. Mais au cas où la CCB déciderait d'expédier un volume inférieur en régime d'appel d'offres, un volume équivalent devra être attribué aux mouvements assurés en vertu du programme d'affectation à l'avance des wagons afin de respecter l'engagement global de 40,0 %.

Il vaut également la peine de dire que cette dernière partie intéresse l'attribution de wagons propres à certains couloirs. Cela revient à dire que, sous réserve de la disponibilité de wagons, ceux-ci peuvent être déployés par les compagnies céréalières vers n'importe quel silo situé dans la zone d'attraction commerciale d'un port précis et selon les quantités qu'elles jugent appropriées. Le mécanisme complet a pour but de leur permettre de planifier l'utilisation optimale de leurs silos. Pour les 60,0 % d'expéditions de la CCB qui ne sont pas assujetties à cet élément de l'accord, les wagons sont sujets à une affectation hebdomadaire générale qui repose sur la pondération égale des livraisons effectuées aux silos au cours de la période de 18 semaines précédente et les intentions de livraison futures des agriculteurs.

Il est manifeste que les intervenants sont polarisés sur les diverses questions qui se rattachent au programme d'appels d'offres de la CCB. Il est généralement admis que le contrôle logistique est au cœur du problème. À l'instar d'autres négociants industriels, la CCB affirme que, pour exercer son rôle d'agent de commercialisation du grain de l'Ouest du Canada, il est impératif qu'elle conserve le contrôle de la logistique. À l'inverse, les compagnies céréalières soutiennent que ce sont elles qui doivent contrôler la logistique si elles veulent pouvoir coordonner le transport du grain et optimiser l'utilisation de leurs actifs. En dépit de ces différences, la plupart partagent le point de vue qu'il faut négocier un nouvel accord entre tous les intervenants quant aux rôles et aux responsabilités qui doivent être attribués à chacun dans le transport des grains soumissionnés.

### 2.22 Conflit de travail au port de Vancouver

Bien que le Grain Workers Union (GWU) de Vancouver et la British Columbia Terminal Elevator Operators Association (BCTEOA) se soient efforcées de conclure une nouvelle convention collective pour remplacer celle qui avait expiré le 31 décembre 2000, elles n'ont pas réussi à résoudre leurs divergences d'opinions sur les questions névralgiques de l'ancienneté et de l'ordonnancement du travail. Après l'échec du scrutin du GWU sur ce qui était considéré comme une offre finale, la BCTEOA a congédié ses employés du GWU le 25 août 2002. Quatre jours plus tard, les membres du GWU ont officiellement rejeté l'offre avancée par la BCTEOA. Cela a abouti à ce qui s'est avéré un conflit de travail prolongé et à la fermeture virtuelle de Vancouver comme principal port d'exportation des grains sur la côte Ouest.

Dans les journées qui ont suivi, la Bourse des grains de Vancouver a publié un avis d'« événement de retard » à l'intention de ses membres (groupe qui englobe un vaste éventail des intervenants du SMTG). À la suite de quoi, la Commission canadienne du blé et les compagnies céréalières ont invoqué les dispositions de force majeure de leurs conventions respectives pour limiter les obligations financières susceptibles de découler d'un retard dans le transport du grain résultant de ce conflit de travail. Cela avait essentiellement pour but de se protéger contre l'éventuelle imposition de frais de surestaries élevés aux navires<sup>47</sup>.

---

<sup>46</sup> Sur les 26 compagnies céréalières qui ont pris part à ces consultations, 24 se sont prononcées en faveur de l'accord final. Les deux qui s'y sont opposées étaient les plus gros manutentionnaires de grains dans l'Ouest du Canada, Agricore United et le Saskatchewan Wheat Pool.

<sup>47</sup> Le fait d'invoquer les dispositions de force majeure n'a nullement protégé les exportateurs contre l'imposition de frais de surestaries aux navires déjà retardés dans le port. Toutefois, aucun navire ne s'est vu imposer des frais de surestaries au moment du lock-out.

Afin de minimiser l'impact de ce conflit sur les exportations, les grains destinés à Vancouver ont vite été réacheminés vers Prince Rupert. En dépit du fait qu'il était fermé depuis mai 2002 à cause des bas volumes de grains, Prince Rupert Grain (PRG) a rouvert et s'est mis à décharger son premier train-bloc de wagons réacheminés le 3 septembre 2002. Ni Vancouver Wharves ni Neptune Terminals (deux installations non affiliées à la BCTEOA situées sur la rive nord du Burrard Inlet) n'ont été touchées par ce conflit de travail et ont continué de manutentionner des grains hors CCB pendant la fermeture des principaux silos terminus de Vancouver.



(Photographie : courtoisie de Grain Workers Union)

**Figure 34** : Employés de la Grain Workers Union en lock-out; sur la ligne de piquetage à la fin d'août 2002.

En guise de réplique à l'utilisation de Prince Rupert, le GWU a planté des piquets de grève devant les silos terminus de PRG le 10 septembre 2002. Même si cette mesure a pour commencer interrompu le transport du grain transitant par ce port, le service a repris trois jours plus tard lorsqu'un tribunal a accordé une injonction à PRG l'autorisant à chasser les grévistes.

En dépit de ces mesures, le grain a continué de transiter par les installations de PRG pendant la première moitié de la campagne agricole 2002-2003 sans autre interruption. Au total, 25 010 wagons ont été déchargés par PRG durant cette période, soit légèrement plus de deux fois le nombre de toute la campagne 2001-2002.

Bien que les délais d'attente des navires à Prince Rupert aient commencé par augmenter à cause du réacheminement des grains, la CCB signale qu'elle a réussi à respecter son programme de ventes tout au long de cette période. Dans une large mesure, la récolte réduite découlant de la gravité de la sécheresse mentionnée plus haut a allégé les pressions qui auraient autrement pu s'exercer sur le SMTG durant ce qui est normalement la période de navigation la plus chargée de l'année.

Le conflit de travail a été réglé le 14 décembre 2002, lorsque la BCTEOA et le GWU ont signé une nouvelle convention collective. Même si quelques questions restaient en suspens, elles ont fini par faire l'objet d'un arbitrage exécutoire. Et si le mouvement des grains vers Vancouver a repris peu de temps après, un retour à la normale des activités de navigation à Vancouver n'est pas survenu avant la fin mars 2003<sup>48</sup>.

### 2.23 Restructuration de la dette des compagnies céréalières

Les difficultés financières des producteurs et des entreprises ne sont pas un mystère pour personne au sein de l'industrie céréalière. Les sécheresses qui ont empoisonné la production ont également sérieusement ébranlé la situation financière de tous les intervenants. En tant que plus grosses compagnies céréalières publiques de l'Ouest du Canada, Agricore United et le Saskatchewan Wheat Pool ont été confrontés aux réalités d'une baisse des volumes de grains et des recettes et d'une hausse des pertes, soit les difficultés les plus visibles aux yeux des intervenants.

Le service de leur dette cumulée face à de telles pertes a été un problème urgent pour ces deux compagnies. En octobre 2002, Agricore United a annoncé qu'elle avait restructuré sa dette et elle a reçu la promesse de ses banquiers que ceux-ci allaient lui accorder des facilités de crédit garanties de 500 millions \$. Ces facilités

<sup>48</sup> La reprise du trafic du grain à Vancouver n'a pas été immédiate. Les contrats conclus durant le conflit de travail précisait que les livraisons devaient se faire à Prince Rupert. Même si la signature d'une nouvelle convention collective a abouti à la stipulation sur les nouveaux contrats que les livraisons sur la côte Ouest devaient se faire à Vancouver, les dispositions contractuelles prévoyant les livraisons à Prince Rupert sont demeurées en vigueur. Cela explique que le retour à Vancouver comme principal port de la côte Ouest se soit fait de façon plus progressive.

avaient pour but de refinancer le crédit renouvelable de la compagnie, une partie de sa dette à long terme et d'autres besoins généraux.

Le Saskatchewan Wheat Pool (SWP) a lui aussi réussi à obtenir de nouveaux crédits pour faire face à ses obligations opérationnelles et rétablir sa situation concurrentielle. En modifiant les facilités de crédit qu'il avait conclues avec ses banques, le SWP a réussi à obtenir un crédit d'exploitation jusqu'au 30 novembre 2003, et une entente l'autorisant à reporter le remboursement du capital pendant douze mois.

Pendant ce temps, le SWP a déclaré qu'il avait l'intention de collaborer avec ses principaux créanciers, les banques et les détenteurs de 300 millions \$ en effets à moyen terme, pour restructurer sa dette avant le 31 janvier 2003. La proposition du SWP s'est néanmoins heurtée à une sérieuse opposition, en particulier de la part des détenteurs d'effets à moyen terme. Leur opposition a menacé de faillite la compagnie. Des modifications apportées à la dernière minute au plan de restructuration ont permis d'obtenir le soutien nécessaire de ces créanciers.

Et même si ces efforts de restructuration se sont avérés bénéfiques, les deux compagnies ont déclaré des pertes durant la campagne 2002-2003, à hauteur de 2,4 millions \$ dans le cas d'Agricole United et de 50,3 millions \$ dans celui du Saskatchewan Wheat Pool.<sup>49</sup> Néanmoins, ces pertes sont inférieures à celles subies au cours de la campagne 2001-2002, et sont indicatives d'un certain succès dans la maîtrise des coûts et le relèvement d'un fléchissement des activités. En outre, les deux compagnies ont déclaré des bénéfices nets au quatrième trimestre grâce à la reprise des ventes de semences, des nutriments cultureux et des produits de protection des récoltes. À vrai dire, la hausse prévue des volumes des grains qui doivent être transportés au cours de la campagne 2003-2004 laisse présager d'une excellente reprise des activités commerciales non seulement pour ces deux compagnies, mais pour tous les intervenants de l'industrie.

#### 2.24 Wagons-trémies de l'État

L'un des principaux éléments d'actif servant au transport du grain de l'Ouest du Canada est le parc de wagons-trémies couverts du gouvernement. Ce parc est l'épine dorsale du SMTG. Or, un certain nombre d'intervenants se demandent si ces wagons, de même que d'autres qui font partie du parc public, n'approchent pas de la fin de leur vie utile. Une inquiétude couramment exprimée par bon nombre d'intervenants est que le retrait du service dû à l'âge a supprimé une part importante de la capacité de transport du parc public, et que d'autres baisses saperont la fiabilité du SMTG. C'est dans ce contexte que le Surveillant a décidé de brièvement examiner ces questions.

#### Contexte

Entre 1972 et 1986, le gouvernement fédéral a consacré environ 570 millions \$ à l'achat de 13 000 wagons-trémies couverts utilisés pour transporter le grain de l'Ouest du Canada. Ces wagons, et 6 000 autres wagons-trémies couverts appartenant à l'État sont mis à la disposition du CN et du CP en vertu de contrats d'exploitation qui autorisent leur utilisation dans le cadre du parc des transporteurs affecté au transport des grains<sup>50</sup>.

Et même si les deux compagnies de chemin de fer complètent ces wagons par leurs propres matériels pour répondre aux demandes du marché, le parc public demeure le principal élément d'actif utilisé dans le transport du grain dans le cadre du SMTG. Cela explique que le déploiement de ces wagons ait toujours revêtu beaucoup d'importance aux yeux des intervenants. À vrai dire, la disponibilité de ces wagons, de même que

---

<sup>49</sup> Pour les besoins de cette analyse, on estime à 13 000 le nombre de wagons-trémies couverts qui constituent le parc du gouvernement fédéral, même si différents modes d'attrition ont réduit ce nombre à environ 12 400 wagons à la fin de la campagne 2002-2003. Le parc est complété par 2 000 autres wagons qui appartiennent à la CCB; par 2 000 wagons administrés par la CCB en vertu de baux payés par le gouvernement fédéral; par 1 000 wagons qui appartiennent au gouvernement d'Alberta, et 1 000 wagons qui appartiennent à la Saskatchewan Grain Corporation. Au total, environ 19 000 wagons-trémies couverts sont affectés au transport du grain de l'Ouest du Canada.

<sup>50</sup> Le parc de 13 000 wagons-trémies couverts du gouvernement fédéral a été complété par 2 000 autres wagons appartenant à la CCB, 2 000 wagons administrés par la CCB en vertu de baux payés par le gouvernement fédéral, 1 000 wagons appartenant au gouvernement d'Alberta et 1 000 wagons appartenant à la Saskatchewan Grain Car Corporation. Au total, 19 000 wagons-trémies couverts sont affectés au transport du grain de l'Ouest du Canada.

les mécanismes qui permettent de compter sur eux à un moment quelconque ont toujours occupé une place prééminente dans les discussions portant sur les éventuelles réformes du SMTG.

En 1996, le gouvernement fédéral a annoncé son intention de vendre son parc de 13 000 wagons-trémies couverts. Toutefois, aux termes du contrat d'exploitation régissant alors l'utilisation de ces wagons, les chemins de fer détenaient un droit de préemption en cas de vente éventuelle. Estimant que toute vente devait être accessible à un plus grand nombre d'acheteurs éventuels, le ministre fédéral des Transports a adressé un avis de cinq ans aux chemins de fer comme quoi il se prévalait de son droit de mettre un terme à l'accord d'exploitation le 31 décembre 2001. Le droit de préemption des chemins de fer devait expirer d'office six mois plus tard.



(Photographie : courtoisie de Brian D. Switzer)

**Figure 35 :** On voit ici plusieurs wagons-trémies couverts faisant partie du parc de 13 000 wagons du gouvernement du Canada en route vers une destination portuaire. Même si le plus ancien de ces wagons est entré en service au début des années 1970, le parc demeure partie intégrante du transport des grains d'exportation du Canada.

Lorsque le droit de préemption des chemins de fer a expiré le 30 juin 2002, cela a suscité un regain d'intérêt dans l'éventuel achat de ces wagons. En particulier, la Farmer Rail Car Coalition (FRCC), organisme représentant les agriculteurs en cas de vente du parc de l'État, s'est mise à exercer des pressions pour l'adoption d'un plan en vertu duquel l'appartenance de ces wagons serait cédée à une compagnie d'agriculteurs à but non lucratif pour une somme symbolique.

Il faut néanmoins se rappeler qu'une telle proposition n'est qu'une des options dont dispose le gouvernement fédéral. Les autres, qui vont du maintien de la propriété à une vente aux enchères publique, continuent de faire partie des solutions de rechange dont dispose le gouvernement fédéral.

### Capacité de transport

À la fin de la campagne agricole 2002-2003, le parc public comprenait 17 800 wagons-trémies couverts dont l'âge moyen était de 25,1 ans<sup>51</sup>. Ces wagons sont pour la plupart construits en acier, ont une capacité de 4 550 pieds cubes et une masse brute maximale de 263 000 livres. Par rapport à la génération suivante de wagons-trémies couverts dont la capacité est de 5 150 pieds cubes et la masse brute maximale de jusqu'à 286 000 livres, ce parc public est en passe de devenir obsolète. Devant la tendance de l'industrie ferroviaire à des charges plus lourdes, ces limites empêchent les économies que devraient permettre des wagons plus grands. Il n'en reste pas moins que les wagons-trémies couverts qui continuent de faire partie du parc public demeurent typiques de ceux qui sont utilisés dans toute l'Amérique du Nord de nos jours, et qu'ils continuent de bien se prêter au transport du grain dans l'Ouest du Canada.

Or, si l'on tient compte du fait que la durée de vie utile de ces wagons est d'environ 40 ans, la plus grande part du parc public a largement entamé la deuxième moitié de sa vie<sup>52</sup>. Selon le taux d'attrition annuel observé de 0,3 % par an, le parc public en service devrait régresser de quelque 2,3 % pour atteindre environ

<sup>51</sup> Le chiffre de 17 800 mentionné ici est une estimation de tous les wagons-trémies couverts qui appartiennent ou sont loués par les gouvernements du Canada, d'Alberta et de Saskatchewan, y compris de leurs sociétés d'État, et il repose sur les données que contenait le numéro de juillet 2003 du *Registre officiel du matériel ferroviaire*. Il faut établir une estimation reposant sur des données secondaires au sujet de la partie du parc public fournie par la Saskatchewan Grain Car Corporation en raison de son exclusion du Registre.

<sup>52</sup> La vie utile de 40 ans mentionnée ici repose sur les normes d'exploitation et le besoin général de remettre les wagons en état si l'on veut les maintenir en service au-delà de ce stade. Il faut signaler toutefois que Transports Canada, dans son évaluation du parc de wagons-trémies du gouvernement du Canada en 2002, a estimé la vie utile des wagons construits avant 1974 à 40 ans et à 50 ans celle des wagons construits en 1974 ou après.



17 400 wagons d'ici la fin de 2011<sup>53</sup>. La première réduction importante de ce parc devrait survenir en 2012 lorsque le plus vieux des wagons (soit ceux construits en 1972) devrait être mis à la retraite. Il est probable que cela soit suivi en 2015 par une vague beaucoup plus importante de réductions qui aboutiront au retrait de la majeure partie du parc.

Lorsqu'on mesure la capacité de transport du parc public, il importe de signaler qu'elle est non seulement fonction de sa taille globale, mais également de la vitesse à laquelle les wagons peuvent rouler. Moins il faut de temps à un wagon de chemin de fer pour livrer un chargement de grain à destination, et être prêt à prendre un autre chargement, plus le nombre de voyages effectués par ce wagon augmente et plus élevé est le volume de grains qu'il doit transporter au cours d'une période donnée.

De ce fait, la capacité de transport du parc public n'est pas stationnaire, mais dynamique. Si le parc public, qui compte actuellement 17 800 wagons, affichait un cycle de rotation moyen des wagons de 18 jours, on pourrait alors raisonnablement s'attendre à ce qu'il transporte 31 millions de tonnes de grains au cours d'une année donnée. Cela est illustré par le point A sur le graphique en regard du texte. Toutefois, si le cycle de rotation moyen devait être plus long, disons 21 jours, un parc de la même taille ne pourrait alors transporter que 26,6 millions de tonnes (point C).

Il importe de signaler que la capacité de transport du parc public est très insuffisante pour assurer le transport de tous les grains expédiés par les silos des Prairies. Avec un cycle de rotation moyen de 18 jours, la capacité de transport du parc actuel baisse d'environ 1,4 millions de tonnes (ou 4,3 %) par rapport à la moyenne de 32,4 millions de tonnes des dix dernières années en ce qui concerne les expéditions des silos de collecte<sup>54</sup>. Pour cela, il faudrait un cycle de rotation inférieur, c'est-à-dire d'environ 17 jours. L'implication est limpide : pour assurer le transport du volume en tenant compte du cycle de rotation moyen des wagons qui prévaut, d'autres wagons sont nécessaires. Dans la pratique, et le CN et le CP complètent le parc public par leurs propres matériels pour répondre à la demande actuelle<sup>55</sup>.

Figure 36 : Le parc public – Wagons-trémies couverts en état de service

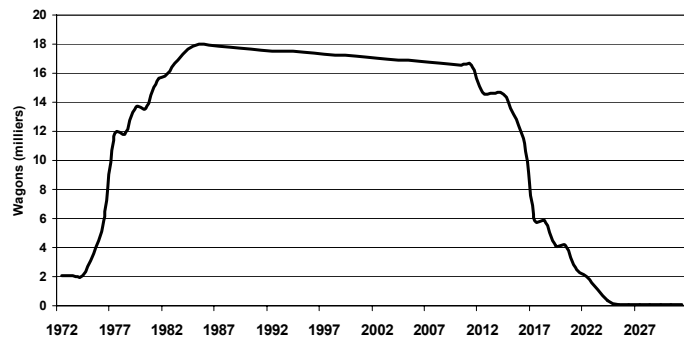
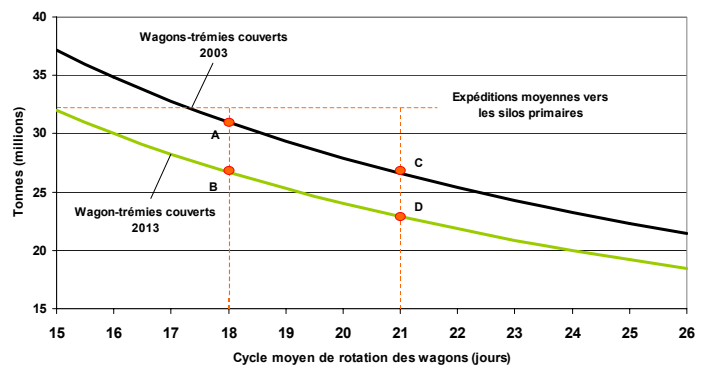


Figure 37 : Capacité de transport nominale du parc de l'État



<sup>53</sup> Le parc public en état de service est une estimation reposant sur l'hypothèse d'une vie utile de 40 ans, de la reconduction d'un bail jusqu'au moment où un wagon atteint la fin de cette vie et d'un taux de wagons réformés de 5,0 %.

<sup>54</sup> La question de la capacité de transport du parc public concerne le transport de tous les grains vers toutes les destinations, pas seulement les grains transportés dans les limites de l'Ouest du Canada ou soumis à un examen en vertu du PSG. Les cycles de rotation moyens de 18 jours mentionnés ici au sujet des expéditions des silos de collecte ont une portée nationale élargie et sont extraits des statistiques publiées par Transports Canada au sujet de la campagne 2000-2001.

<sup>55</sup> Tout au long des années 1990, le nombre de wagons-trémies couverts affectés au transport du grain a varié entre 22 000 et 28 000 chaque année. Les écarts par rapport au parc public reflètent le nombre de wagons affectés par les chemins de fer proprement dits au transport du grain vers les marchés d'écoulement.

En même temps, cependant, la diminution régulière de la taille du parc de l'État limite le volume de grains qui peuvent facilement être transportés par les wagons en vertu d'un cycle de rotation donné. D'ici 2013, le parc public ne devrait plus se chiffrer qu'à 14 600 wagons, soit 3 200 (ou 18,0 %) de moins qu'aujourd'hui. Si l'on suppose un cycle de rotation moyen de 18 jours, la capacité de transport global du parc aura alors reculé à environ 26,7 millions de tonnes par rapport aux 31 millions de tonnes mentionnées plus haut (point B). Bien sûr, si le cycle de rotation moyen des wagons pouvait être porté à 15 jours, la capacité de transport nominale du parc réduit serait toujours comparable à celle du parc d'aujourd'hui qui compte 17 800 wagons. À l'inverse, moyennant un cycle de rotation moyen plus long, comme 21 jours, la capacité de transport serait alors ramenée à 22,9 millions de tonnes (point D).

### Évaluation générale

D'après les preuves dont on dispose, il semble que la capacité de transport du parc public ne constitue pas une préoccupation immédiate, mais plutôt une inquiétude naissante. De même, il ne faut pas oublier que la capacité de transport nominale du parc public peut facilement être sapée par une mauvaise utilisation. Les obstacles à la circulation fluide de ces wagons, qu'il s'agisse d'obstacles matériels comme un déraillement, des encombrements aux silos terminus ou une pénurie de locomotives et d'équipes de train, risquent d'être beaucoup plus préjudiciables que la taille du parc proprement dit. Néanmoins, à mesure que le parc public diminue de taille, il faut s'attendre à de nouvelles pressions pour rehausser sa productivité. On en a déjà la preuve dans les programmes de mesures d'incitation des chemins de fer dont l'objectif est d'induire les expéditeurs à regrouper les wagons en trains-blocs plus importants et en lots de wagons entiers.

Même s'il s'ensuit naturellement que, si les compagnies céréalères se prévalent plus de ces instruments, les cycles de rotation des wagons et la capacité de transport du parc public s'amélioreront, on peut également en déduire que le parc devra desservir les silos plus efficaces de forte capacité. Cela entraînera sans conteste une diminution du nombre de wagons capables de desservir le réseau restant de silos classiques et d'installations de chargement des producteurs. À vrai dire, dans la mesure où le cycle de rotation des wagons ne peut pas être amélioré, la capacité de transport du parc public ne pourra que diminuer à mesure que celui-ci vieillit et aggrave les carences déjà manifestes. Ainsi, le SMTG devra accroître la taille du parc public dans des proportions encore supérieures à celles que réalisent aujourd'hui le CN et le CP grâce à leurs propres matériels.

### 2.25 Différends commerciaux avec les États-Unis

Dans deux actions distinctes, mais interdépendantes, les États-Unis ont usé de représailles à l'encontre du Canada pour ce qu'ils estiment être des pratiques commerciales déloyales dans le transport international des grains. La première de ces actions intéressait les grains canadiens importés aux États-Unis, et la deuxième le traitement réservé aux grains américains importés au Canada.

#### Action engagée en vertu des lois des États-Unis

En septembre 2002, la North Dakota Wheat Commission et la US Durum Growers Association ont saisi le gouvernement des États-Unis d'un recours lui demandant d'imposer des droits compensateurs et des droits antidumping aux importations de blé et de blé dur en provenance du Canada. Ces pétitions soutenaient que le gouvernement du Canada et la CCB subventionnaient ces deux produits; que la CCB vendait ces produits à un prix inférieur à leur pleine valeur marchande aux États-Unis et que l'industrie américaine subissait un préjudice en vertu de leur importation. Un mois plus tard, le ministère du Commerce des États-Unis (DOC) a annoncé son intention d'ouvrir une enquête sur ces allégations<sup>56</sup>.

En mars 2003, le DOC a rendu une décision préliminaire dans ses enquêtes sur les droits compensateurs et a décrété qu'effectivement, le Canada octroyait des subventions. C'est ainsi que des droits de 3,94 % ont été imposés aux importations de blé et de blé dur canadiens, soit 3,59 % de droits sur les garanties de l'État sur les emprunts de la CCB, et 0,35 % liés à l'utilisation des wagons-trémies de l'État par les chemins de fer<sup>57</sup>.

<sup>56</sup> Ces enquêtes révèlent des mesures commerciales intérieures en vertu des lois des États-Unis et sont menées par le ministère du Commerce des États-Unis, qui prend à la fois une décision préliminaire et une décision finale fondées sur ses constatations.

<sup>57</sup> Des droits compensateurs ne peuvent être imposés que si une enquête a déterminé que des produits importés ont été subventionnés et que ces importations subventionnées portent préjudice ou menacent de porter préjudice à l'industrie nationale des États-Unis. L'enquête sur les droits compensateurs s'est concentrée pour commencer sur plusieurs secteurs bénéficiant de

Cela a été suivi, en mai 2003, par une décision préliminaire du DOC selon laquelle le Canada favorisait le dumping, ce qui a donné lieu à l'imposition de droits supplémentaires s'élevant à 6,12 % sur le blé de printemps et à 8,15 % sur le blé dur. Ces droits ont par la suite été rehaussés lorsque le DOC a rendu ses décisions finales en août 2003, à 5,29 % pour les droits compensateurs; à 8,87 % pour les droits antidumping sur le blé et à 8,26 % pour les droits antidumping sur le blé dur.

Ces droits étaient subordonnés aux résultats de l'enquête de la Commission du commerce international (ITC) des États-Unis ouverte pour savoir si un préjudice avait été subi par l'industrie américaine du blé à cause des importations canadiennes. En octobre 2003, l'ITC a jugé que les producteurs américains étaient lésés par les importations de blé de force roux de printemps, mais pas de blé dur. À la suite de la décision de l'ITC, les droits confondus de 14,16 % sur le blé ont été maintenus, alors que les droits de 13,55 % sur le blé dur ont été annulés.

Sans la moindre preuve d'actes préjudiciables ou de pratiques commerciales déloyales dans les neuf autres cas analogues lancés depuis dix ans, de nombreux intervenants soutiennent que les représailles commerciales ne sont rien de moins qu'une forme de harcèlement pratiquée par certains groupes d'intérêt spéciaux américains contre les producteurs de grains de l'Ouest du Canada. Le gouvernement du Canada a par la suite déposé une requête aux termes des dispositions de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) visant la création d'un comité binational chargé d'examiner les décisions finales du DOC. Pour remédier aux différends commerciaux, ces comités de cinq membres sont chargés d'établir si les décisions prises par le DOC étaient bien conformes à la législation commerciale du pays qui a mené l'enquête. Les conclusions du comité d'examen sont attendues en 2004 et sont exécutoires par les deux parties.

#### Action engagée par les États-Unis durant l'Organisation mondiale du commerce

Dans une action parallèle dont les États-Unis ont saisi l'Organisation mondiale du commerce (OMC), un comité d'experts a été mis sur pied pour analyser certains paramètres des politiques du Canada dans le secteur des grains et des transports. Les États-Unis soutiennent que les actions du gouvernement fédéral et de la CCB vont à l'encontre des obligations qui incombent au Canada en vertu de l'article XVII de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT – Entreprises commerciales d'État). Cet article stipule que les activités des entreprises commerciales d'État doivent être menées d'une manière qui soit conforme aux principes généraux d'un traitement non discriminatoire, et uniquement dans le respect des considérations commerciales.

Les États-Unis soutiennent par ailleurs que les politiques nationales du Canada relatives à la séparation des grains, aux permis nécessaires à l'entrée des grains, à l'affectation des wagons des producteurs (wagons que les producteurs chargent eux-mêmes directement), et au revenu maximal admissible qui se rattache au transport des grains, enfreignent l'article III du GATT (Traitement national) en ce sens que les grains importés bénéficient d'un traitement moins favorable que les grains nationaux.

Une décision du comité d'experts de l'OMC chargé d'examiner ces questions est attendue.

#### Impact sur le SMTG

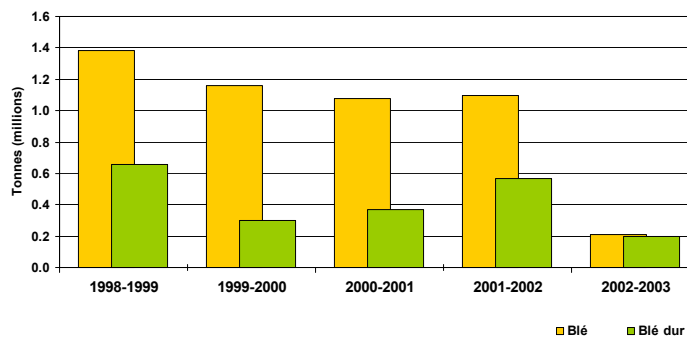
Tout au long de ces actes de procédure, le gouvernement canadien a défendu avec vigueur ses politiques commerciales et celles de la CCB. En dehors d'affirmer simplement que ces pratiques sont conformes aux lois commerciales qui s'appliquent, l'imposition de droits ou de sanctions aux exportations de grains canadiens a de sérieuses répercussions sur le Canada en tant que pays producteur de grains et sur le SMTG qui l'appuie.

---

présumées subventions : les garanties offertes par le gouvernement canadien sur les emprunts de la CCB; les crédits à l'exportation et les paiements préliminaires; la fourniture gratuite aux chemins de fer de wagons-trémies de l'État; l'imposition de recettes maximales aux principaux chemins de fer; et l'appui consenti aux compagnies de chemin de fer d'intérêt local et aux embranchements. La décision préliminaire du DOC a rejeté toutes les allégations de subvention, sauf celles qui ont donné lieu à l'imposition de droits : les garanties de l'État sur les emprunts de la CCB et l'utilisation par les chemins de fer des wagons-trémies de l'État.

Les États-Unis représentent un marché étranger attrayant pour l'écoulement des grains canadiens. Cela tient au fait que les États-Unis sont le principal marché étranger des grains canadiens. Les importations américaines de blé et de blé dur canadiens ont avoisiné en moyenne 1,4 millions de tonnes au cours des cinq dernières campagnes agricoles<sup>58</sup>. Uniquement durant la campagne 2001-2002, le transport de 1,7 million de tonnes vers les États-Unis a représenté 10,8 % du total des exportations canadiennes de blé et de blé dur. Les données préliminaires relatives à la campagne 2002-2003 indiquent que cette part des exportations canadiennes a baissé nettement, ce qui reflète dans une large mesure la diminution des approvisionnements en grains.

**Figure 38 : Exportations annuelles vers les États-Unis – Grains sélectionnés**



L'imposition de droits punitifs comme ceux qu'ont imposés les États-Unis peut représenter un sérieux obstacle au commerce international. À supposer que les décisions qui les sous-tendent soient viciées, comme le prétendent le gouvernement canadien et la CCB, tout obstacle à long terme protégeant le marché américain restreint artificiellement les débouchés commerciaux. En définitive, cela a des répercussions néfastes sur la rentabilité économique du SMTG, étant donné que celui-ci commencera à réacheminer des grains vers des marchés secondaires moins lucratifs.

## 2.26 Port de Churchill

Au cours de la campagne 2000-2001, 665 100 tonnes de grains au total ont été expédiées par le port de Churchill. Depuis lors, le volume de grains transitant par ce port a régulièrement baissé, pour atteindre 477 100 tonnes en 2001-2002, et 351 900 tonnes en 2002-2003<sup>59</sup>. L'élément le plus préoccupant est que ces volumes sont nettement inférieurs au seuil de 1,0 million de tonnes jugé nécessaire par le propriétaire du port pour en garantir la rentabilité économique à long terme. Cela étant, le Conseil consultatif du port de Churchill a prévu qu'une autre année d'expéditions de faibles volumes de grains pourrait s'avérer ruineuse<sup>60</sup>. Beaucoup se sont même demandé si le port ouvrirait même pour la saison de navigation 2003.

Même si le propriétaire du port, OmniTRAX Inc. qui a son siège à Denver, fait la promotion de Churchill comme port concurrentiel, la sécheresse des deux dernières années a sapé ces efforts<sup>61</sup>. Devant la menace d'une éventuelle cessation de ses activités, et le Conseil consultatif du port de Churchill et OmniTRAX ont demandé à la CCB d'acheminer un plus grand volume de grains par Churchill durant la saison de navigation 2003. Toutefois, la CCB a refusé de prendre le moindre engagement final en faisant valoir que son obligation

<sup>58</sup> La valeur citée ici repose sur des données de la Commission canadienne des grains et est calculée pour la période quinquennale débutant avec la campagne 1998-1999 et se terminant avec la campagne 2002-2003.

<sup>59</sup> Les statistiques relatives au débit de grains au port de Churchill sont normalement établies soit en fonction de la saison de navigation soit de l'année civile. Les volumes de grains mentionnés ici ont été rajustés pour assurer une plus grande uniformité avec d'autres statistiques établies en vertu du Programme de surveillance du grain et sont déclarés en fonction de la campagne agricole. En outre, ces volumes ne portent que sur les grains manutentionnés par OmniTRAX depuis que cette compagnie a assumé le contrôle du port en 1997. Le débit effectif au port de Churchill est de 735 000 tonnes et il a été atteint durant la saison de navigation 1976. Formé essentiellement de blé et de blé dur, le volume de grains expédiés par le port durant la saison de navigation 2000 s'est élevé à 693 800 tonnes et a représenté plus de 95,0 % de son trafic global, soit 710 000 tonnes au total.

<sup>60</sup> Le Conseil consultatif du port de Churchill est un organe de quatre personnes nommé par le gouvernement du Manitoba durant l'été 2002. L'objectif du conseil est de rehausser la rentabilité économique et le potentiel commercial à long terme du port de Churchill.

<sup>61</sup> Les intérêts d'OmniTRAX dans le port de Churchill sont doubles : la compagnie est propriétaire de la Hudson Bay Port Company, chargée de surveiller les activités du port et des silos terminus; ainsi que de la Hudson Bay Railway Company, qui assure la desserte ferroviaire du port et de ses installations.

primordiale était de maximiser les rendements générés pour les producteurs et que ce sont les lois du marché qui finiront par déterminer les décisions d'expédition.

Estimant que Churchill revêt une importance vitale pour l'économie de la province, le gouvernement du Manitoba a décidé d'accorder au port une aide financière provisoire. Grâce à une aide supplémentaire du gouvernement fédéral, un programme d'aide totalisant 2,2 millions \$ a été mis sur pied pour assurer la durabilité de l'avenir économique du port et de la Hudson Bay Railway.



(Photographie : courtoisie de Hudson Bay Port Company)

**Figure 39 :** Vue aérienne des installations de manutention des grains appartenant à la Hudson Bay Port Company à Churchill (Manitoba)

Toutefois, le programme d'aide s'est heurté à la très vive opposition de la Western Grain Elevator Association (WGEA) et de la Inland Terminal Association of Canada (ITAC) qui ont déclaré que cette aide faussait la dynamique compétitive du marché et ne faisait que majorer les 50 millions \$ déjà consacrés par les deux ordres de gouvernement à ces deux projets depuis six ans. Ces deux associations affirment que cette aide financière risque de détourner des grains qui devraient normalement transiter par des ports et des installations qui ne bénéficient pas d'un tel soutien.

Les défenseurs du port de Churchill répliquent que ces arguments font fi du fait que ce sont les deniers publics qui ont contribué à bâtir et à exploiter la Voie maritime du Saint-Laurent depuis près de 50 ans. Ils affirment par ailleurs que les compagnies céréalières résistent depuis longtemps à la tentation d'expédier du grain par Churchill et qu'elles préfèrent privilégier les ports dotés de silos terminus qui leur appartiennent ou dans lesquels elles ont un intérêt dévolu.

Les défenseurs du port de Churchill répliquent que ces arguments font fi du fait que ce sont les deniers publics qui ont contribué à bâtir et à exploiter la Voie maritime du Saint-Laurent depuis près de 50 ans. Ils affirment par ailleurs que les compagnies céréalières résistent depuis longtemps à la tentation d'expédier du grain par Churchill et qu'elles préfèrent privilégier les ports dotés de silos terminus qui leur appartiennent ou dans lesquels elles ont un intérêt dévolu.

Les défenseurs du port de Churchill répliquent que ces arguments font fi du fait que ce sont les deniers publics qui ont contribué à bâtir et à exploiter la Voie maritime du Saint-Laurent depuis près de 50 ans. Ils affirment par ailleurs que les compagnies céréalières résistent depuis longtemps à la tentation d'expédier du grain par Churchill et qu'elles préfèrent privilégier les ports dotés de silos terminus qui leur appartiennent ou dans lesquels elles ont un intérêt dévolu.

Les défenseurs du port de Churchill répliquent que ces arguments font fi du fait que ce sont les deniers publics qui ont contribué à bâtir et à exploiter la Voie maritime du Saint-Laurent depuis près de 50 ans. Ils affirment par ailleurs que les compagnies céréalières résistent depuis longtemps à la tentation d'expédier du grain par Churchill et qu'elles préfèrent privilégier les ports dotés de silos terminus qui leur appartiennent ou dans lesquels elles ont un intérêt dévolu.

### 2.27 Installations de chargement des wagons des producteurs exemptées de permis

En avril 2002, la Commission canadienne des grains (CCG) a annoncé que les installations de chargement des wagons des producteurs seraient exonérées des dispositions d'agrément de la *Loi sur les grains du Canada* sous réserve du respect de certaines conditions minimums. Dans l'optique d'un certain nombre de producteurs

de l'Ouest du Canada, l'aménagement de ces installations leur a fourni un moyen efficace de faire face à la fermeture d'un silo qui desservait depuis tant de temps leurs collectivités.

Au cours de la campagne 2002-2003, 25 autres installations ont joint les rangs de celles qui avaient bénéficié de dispenses d'agrément l'année d'avant, faisant passer leur nombre de 5 à 30 au total. Vingt-six de ces installations (86,7 %) sont situées en Saskatchewan, alors que le Manitoba et l'Alberta en comptent deux chacun. La majorité de ces installations (17 au total) dépendent des opérations des chemins de fer d'intérêt local, alors que 13 autres sont situées le long des emprises des plus grands transporteurs de classe 1.

Il faut signaler que le tiers de ces installations sont situées le long des lignes de la Great Western Railway (GWR) – transporteur d'intérêt local qui officie dans le sud-ouest de la Saskatchewan. Cette concentration relativement élevée d'installations est le reflet des efforts déployés par la GWR en vue de promouvoir l'aménagement d'installations de chargement des wagons des producteurs. De fait, près du tiers de tous les wagons des producteurs chargés durant la campagne 2002-2003 provenaient d'installations situées le long des lignes de la GWR.

### 2.28 Politique des transports du gouvernement

Le 25 février 2003, le ministre des Transports, M. David Collenette, a publié « Droit devant – Une vision pour les transports au Canada ». Dans une large mesure, ce document s'inspire des recommandations du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, et son objectif est d'établir un cadre directif public pour le secteur des transports du Canada qui tient compte des besoins économiques, sociaux et environnementaux des dix prochaines années et au-delà. En particulier, le cadre porte sur les questions de concurrence dans les secteurs du transport aérien et du transport ferroviaire, sur les besoins d'infrastructures essentielles, les pressions environnementales et les impératifs en matière de sécurité et de sûreté.

Le document traite également d'un certain nombre de questions qui ont un rapport à la fois avec les cadres de politique publique et de réglementation qui régissent l'exploitation des chemins de fer de compétence fédérale. Parmi les principales propositions avancées à cet égard :

- Aucun changement ne sera apporté aux droits de circulation ou aux dispositions sur les niveaux de service actuellement prescrits par la *Loi sur les transports au Canada*.
- Les dispositions sur l'arbitrage devront être rajustées pour les différends dont le montant est inférieur à 750 000 \$, auquel cas « l'arbitre devra également considérer s'il y a d'autres moyens de transport efficaces, adéquats et concurrentiels qui sont disponibles ». De plus, un groupe d'expéditeurs pourra se joindre à une procédure et soumettre une offre à l'arbitre lorsque celle-ci cherche à obtenir un redressement commun.
- Il faut maintenir les dispositions actuelles sur l'interconnexion, même si les prix peuvent être fixés à un maximum prescrit.
- Pour déterminer s'il convient d'accorder un prix de liaison réglementé à un lieu de correspondance avec un deuxième transporteur au-delà de la limite de 30 km prescrite pour l'interconnexion, l'expéditeur ne sera plus tenu de conclure un accord avec un transporteur de liaison *a priori*.
- Il faut supprimer l'exigence d'un « préjudice commercial important ».
- Le gouvernement devra continuer à surveiller les répercussions de ses réformes sur la politique des grains de 2000 avant de décréter d'autres réformes politiques.

Parallèlement à la publication du document Droit devant, le gouvernement a présenté le projet de loi C-26, devant le Parlement, afin de donner vigueur à ces changements et à d'autres réformes politiques mentionnées dans Droit devant.

### 2.3 Observations sommaires

La campagne 2002-2003 a été la troisième année d'existence du programme d'appels d'offres de la CCB et la première qui a obligé la CCB à prendre l'engagement de lancer un plus grand nombre minimum d'appels d'offres. Doublant la proportion promise durant les deux premières années du programme, la CCB s'est engagée à acheminer au moins la moitié de ses expéditions totales de grains vers les quatre ports de la côte Ouest en régime d'appel d'offres durant la campagne 2002-2003. Et même si cette part a augmenté, le volume effectif de grains soumis à des appels d'offres et à des soumissions et acheminé en vertu du programme a peu changé par rapport à la campagne 2001-2002, ce qui s'explique par la chute abrupte des approvisionnements en grains.

La CCB a lancé au total 445 appels d'offres portant sur l'expédition d'environ 5,8 millions de tonnes de grains en 2002-2003, soit un volume supérieur d'à peine 16,8 % à celui de l'année d'avant. La majeure partie de ce volume (3,8 millions de tonnes) portait sur le transport de blé, les 2,0 millions restants, sur le transport de blé dur.

Ces appels ont donné lieu à 2 587 soumissions offrant de transporter au total 11,8 millions de tonnes de grains, soit légèrement plus de deux fois le volume sollicité. Ce taux de réponse est nettement supérieur à celui observé au cours des deux campagnes précédentes et il souligne l'agressivité que semblent avoir adoptée les compagnies céréalières en 2002-2003.

Pour ce qui est des tendances observables, les volumes soumissionnés sont essentiellement analogues à ceux qui ont fait l'objet d'appels d'offres : 65,3 % contre 63,1 % dans le cas du blé; et 34,7 % contre 36,9 % dans celui du blé dur. Dans l'ensemble, cela semble indiquer que les soumissionnaires ont accordé la même importance aux grains faisant l'objet d'un appel d'offres. Toutefois, les soumissions révèlent une nette préférence pour les grains destinés à Vancouver et à Thunder Bay.

Au total, 784 contrats ont été signés portant sur le transport d'environ 3,7 millions de tonnes de grains, soit 63,6 % du volume en régime d'appel d'offres. Cela a représenté 46,1 % du volume total de grains expédiés par la CCB vers les ports de la côte Ouest du Canada durant la campagne 2002-2003, soit à peine moins que l'engagement minimum de 50,0 % prévu au protocole d'entente.

Selon la CCB, les avances faites dans le cadre de son programme d'appels d'offres ont engendré d'importants rendements financiers qui finissent par se répercuter sur les producteurs grâce aux comptes des livraisons en commun de la CCB. Découlant essentiellement d'économies réalisées sur les frais de transport en vertu des soumissions inhérentes au processus d'appels d'offres proprement dit, ces rendements englobent également les rabais de transport et de traitement de même que les amendes financières imposées pour non-exécution. La CCB estime à 33,8 millions \$ les économies découlant de ces activités en 2002-2003, soit une baisse de 17,4 % par rapport aux 40,9 millions \$ d'économies réalisées un an plus tôt. À l'instar d'autres indicateurs d'activité, cette baisse très importante semble être le fruit d'une diminution des volumes de grains. Il importe de signaler toutefois que la valeur par tonne de ces économies a augmenté de 9,3 % en 2002-2003, passant à 2,70 \$ la tonne contre 2,47 \$ un an plus tôt.

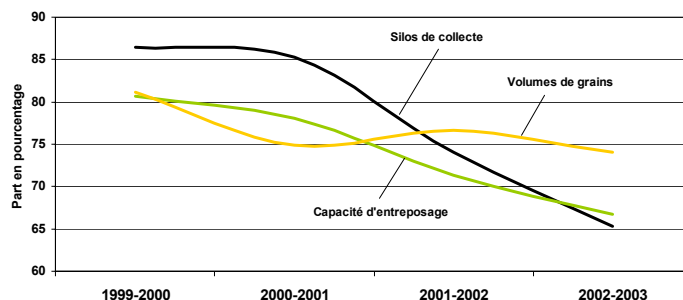
Le Surveillant a déjà mentionné l'inquiétude exprimée par un certain nombre d'intervenants quant à l'éventuelle capacité des grandes compagnies céréalières à déloger leurs homologues plus petits du marché. Cela étant, le Surveillant a adopté une série d'indicateurs supplémentaires en 2002-2003 visant à évaluer cette position de domination. L'un de ces indicateurs consistait à mesurer les parts relatives du marché des grandes compagnies céréalières et des compagnies moins grandes. Il est intéressant de noter que la part des plus grandes compagnies céréalières dans le transport des grains de la CCB (soumissionnés ou non soumissionnés) a diminué lors de la dernière campagne. Pour ce qui est des grains soumissionnés manutentionnés, les principales compagnies céréalières ont vu baisser leur part (encore que de façon marginale) de 84,6 % à 79,5 %. Cela a également été le cas des grains non soumissionnés de la CCB, où la part des principales compagnies céréalières a reculé de 74,4 % à 67,4 % durant la même période.

Il faut signaler que cette baisse a également concerné les produits hors CCB. À vrai dire, à la clôture de la campagne 1999-2000, les principales compagnies céréalières avaient manutentionné 81,1 % du volume global des grains destiné aux ports de l'Ouest du Canada. À la fin de la campagne 2002-2003, cette part avait régressé de 7,1 % pour atteindre 74,0 %. En même temps, leur contrôle du réseau de silos primaires, qu'il s'agisse du nombre effectif ou de la capacité d'entreposage, a lui aussi diminué. Au 31 juillet 2003, les

principales compagnies céréalières régnaient sur 65,3 % des silos et sur 66,7 % de la capacité d'entreposage, soit une baisse marquée par rapport aux parts respectives de 86,5 % et de 80,7 % qu'elles détenaient quatre ans plus tôt.

Ces revirements ne cadrent pas avec les attentes de ceux qui, au commencement du PSG, ont dit craindre que la rationalisation de l'industrie ne mine nettement la concurrence. Dans une certaine mesure, ces revirements révèlent que le degré de concurrence au sein du SMTG a augmenté. Cela était particulièrement manifeste lorsque les compagnies membres de la Inland Terminal Association of Canada ont réussi, sans pratiquement la moindre opposition, à accaparer 3,8 % du volume global des grains expédiés par la CCB lors de la première année de son programme d'appels d'offres<sup>62</sup>.

Figure 40 : Parts relatives des quatre plus grandes compagnies céréalières



L'émergence et l'augmentation ultérieure du nombre de divers silos indépendants ont sans conteste aidé à asseoir la position sur le marché des compagnies céréalières de moindre envergure. De plus, l'aménagement d'installations de chargement des wagons des producteurs exonérées de permis et le gain relatif des mouvements des wagons des producteurs ont été un autre facteur contributif. Mais malgré cela, une part importante de ce changement est également attribuable aux efforts de rationalisation des principales compagnies céréalières elles-mêmes. Quoi qu'il en soit, le fait est que les principales compagnies céréalières se sont emparées d'une part un peu plus restreinte du marché global des grains au cours des quatre dernières campagnes agricoles.

Malgré ces fluctuations de la part du marché, ni les grandes compagnies ni les moins grandes ne semblent croire que le programme d'appels d'offres ne donne au SMTG l'orientation plus commerciale et concurrentielle qui, de l'avis de beaucoup, était son véritable objectif. À vrai dire, tous s'accordent à penser que le programme d'appels d'offres était gravement vicié, et que c'est cela (et non pas le niveau auquel il faut fixer les appels d'offres) qui est le problème central à résoudre. Une multitude de plaintes des intervenants (dont certaines entraient en conflit avec d'autres) faisaient état de mécanismes qui plaçaient présumément chacune d'entre elles en situation désavantageuse injuste.

Compte tenu de la diversité des opinions, il n'est nullement surprenant qu'aucun accord n'ait pu être conclu lorsque, au printemps 2003, la CCB et ses 26 mandataires ont amorcé leurs discussions sur le niveau d'appels d'offres qu'il fallait fixer pour la campagne 2003-2004. Au lieu de faire l'unanimité, ces consultations ont abouti à un accord qui a reçu l'appui de la majorité des participants. À compter de la campagne 2003-2004, cet accord prescrit que 40,0 % des mouvements de grains de la CCB à destination des quatre ports de l'Ouest du Canada doivent se faire en vertu d'un programme qui conjugue les appels d'offres et les attributions de wagons à l'avance.

Il est manifeste que les intervenants sont polarisés en ce qui concerne les divers problèmes posés par le programme d'appels d'offres de la CCB. On admet généralement qu'au cœur du problème, il y a la question du contrôle logistique. À l'instar d'autres négociants industriels, la CCB affirme que, pour bien exercer son rôle de négociant des grains de l'Ouest du Canada, il est impérieux qu'elle contrôle la logistique du système. À l'inverse, les compagnies céréalières soutiennent que ce sont elles qui doivent contrôler la logistique si l'on veut qu'elles coordonnent les mouvements de grains et qu'elles optimisent l'utilisation de leurs actifs. En dépit de ces différences, la plupart conviennent qu'il faut un nouvel accord entre tous les intervenants sur les rôles et les responsabilités qu'il faut confier à chacun dans le transport des grains soumissionnés.

<sup>62</sup> Peu de compagnies céréalières ont décidé de participer au programme d'appels d'offres de la CCB la première année, faute de procédés et de normes acceptés dans l'industrie. La part de 3,8 % mentionnée ici concerne la partie des mouvements de grains de la CCB assujettis au protocole d'entente au cours de la campagne 2000-2001 et n'englobe pas les volumes soumissionnés d'orge brassicole.



En même temps, d'autres forces semblent à l'œuvre dans la réforme du fonctionnement de l'industrie canadienne du grain. À Vancouver, la British Columbia Terminal Elevator Operators Association (BCTEOA) a licencié ses employés membres du Grain Workers Union (GWU). Cela a donné lieu à ce qui s'est avéré un conflit de travail prolongé et à la fermeture virtuelle de Vancouver comme principal port d'exportation des grains sur la côte Ouest pendant quatre mois. Face à une forte réduction des volumes de grains, le réacheminement du trafic vers Prince Rupert a minimisé les conséquences de ce conflit.

Même si la baisse des volumes a joué un rôle dans l'atténuation des problèmes sur la côte Ouest, beaucoup se sont demandé en toute franchise si le port de Churchill ouvrirait même pour la saison de navigation 2003. Grâce, dans une large mesure, à un programme d'aide d'une valeur de 2,2 millions \$ mis sur pied par les gouvernements du Canada et du Manitoba, il a effectivement rouvert à la navigation. Mais surtout, le propriétaire du port a conclu une entente avec Louis Dreyfus – compagnie céréalière qui possède des intérêts à l'étranger – pour que celle-ci devienne responsable de la commercialisation et de la gestion du port.

L'un des principaux éléments d'actif servant au transport du grain de l'Ouest du Canada est le parc de wagons-trémies couverts du gouvernement. Ce parc est l'épine dorsale du SMTG. Or, un certain nombre d'intervenants se demandent si ces wagons, de même que d'autres qui font partie du parc public, n'approchent pas du terme de leur vie utile. Une inquiétude couramment mentionnée par bon nombre d'intervenants est que le retrait du service dû à l'âge a supprimé une part importante de la capacité de transport du parc public, et que d'autres baisses saperont la fiabilité du SMTG. À vrai dire, d'après les preuves dont on dispose, il semble que la capacité de transport du parc public ne soit pas une préoccupation immédiate, mais naissante.

Dans deux actions distinctes, mais interdépendantes, les États-Unis ont usé de représailles à l'encontre du Canada pour ce qu'ils estiment être des pratiques commerciales déloyales dans le transport international des grains. La première de ces actions intéressait les grains canadiens importés aux États-Unis, et la deuxième le traitement réservé aux grains américains importés au Canada.

À la suite d'une plainte déposée en septembre 2002, la Commission du commerce international des États-Unis a confirmé l'imposition de droits compensateurs et antidumping se chiffrant à 14,16 % sur le blé canadien importé aux États-Unis. Le gouvernement canadien a interjeté appel de cette décision aux termes des dispositions de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA).

En même temps, les États-Unis ont porté plainte devant l'Organisation mondiale du commerce (OMC) en alléguant que le Canada exerçait une discrimination contre les grains étrangers en refusant aux producteurs de grains américains l'accès aux services de commercialisation de la CCB, au chargement des wagons des producteurs et aux tarifs marchandises réduits résultant de l'entrée en vigueur d'un plafonnement des recettes.

Tout au long de ces deux actes de procédure, le gouvernement du Canada a défendu avec vigueur ses politiques commerciales et celles de la CCB. En dehors d'affirmer tout bonnement que ses pratiques sont conformes à la législation commerciale applicable, l'imposition de droits ou la prise de sanctions contre les exportations de grains canadiens a d'importantes répercussions pour le Canada en tant que pays producteur de grains et sur le SMTG qui l'appuie. Les décisions finales des examens de l'ALÉNA et de l'OMC sont attendues en 2004.

## SECTION 3 : EFFICIENCE DU SYSTÈME

*L'un des principaux objectifs que visait le gouvernement lorsqu'il a décidé de donner une orientation plus commerciale au SMTG était d'améliorer le rendement global du système. Le gouvernement est en effet convaincu qu'un système plus performant finira par rehausser la compétitivité du grain canadien sur les marchés mondiaux, au profit de tous les intervenants.*

*Les indicateurs présentés ici ont pour objet d'analyser l'évolution relative du rendement du SMTG. Dans une section préalable (Aperçu de l'industrie), on a analysé les changements survenus dans les parties constituantes de base du SMTG (silos de collecte, compagnies de chemin de fer et silos terminus). Par comparaison, la série d'indicateurs qui suit se concentrera essentiellement sur l'utilisation de ces éléments d'actif; elle les analysera dans l'optique des frais affichés, des opérations et du cycle logistique global (soit le temps qu'il faut pour que le grain franchisse toutes les parties constituantes du système).*



### Points saillants – Campagne agricole 2002-2003

#### Camionnage

- L'indice composé des tarifs marchandises pour le transport par camion sur de courtes distances est resté stable à 100,0 tout au long de la campagne.
  - La diminution de la demande de services de camionnage a contribué à stabiliser les prix existants.

#### Silos de collecte

- Le débit pour la campagne 2002-2003 a reculé de 26,5 %, à 19,1 millions de tonnes.
- Le taux de rotation moyen aux silos a baissé de 18,1 % pour s'établir à 3,7 rotations.
  - Une plus forte baisse a été évitée grâce à une réduction de 1,4 million de tonnes de la capacité de stockage des silos sur les quatre dernières campagnes.
- Les niveaux hebdomadaires moyens des stocks ont reculé de 7,3 %, à 2,5 millions de tonnes.
  - La baisse générale sur les quatre dernières campagnes dépasse la diminution de la capacité de stockage; cela dénote une baisse réelle dans les inventaires des silos de collecte.
- Le nombre moyen de jours de stockage a augmenté de 26,0 %, à 47,9 jours.
  - Importantes variations observées entre les produits et les provinces.
- Le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition a augmenté de 31,1 % pour s'établir à 7,1.
  - Cela dénote une forte baisse des programmes de vente des produits de la CCB et des produits hors CCB.
- Les taux affichés au sujet des activités de manutention aux silos ont accusé un léger changement.
  - Réception, ensilage et chargement – baisse de 0,6 %.
  - Nettoyage – hausse de 2,0 %.
  - Stockage – baisse de 2,6 %.

#### Opérations ferroviaires

- Le cycle moyen de rotation des wagons a augmenté de 18,9 % pour s'établir à 20,4 jours.
  - Forte hausse observée au troisième trimestre, qui reflète la diminution des volumes de grains.
  - Le temps de transit moyen des wagons chargés a augmenté de 15,1 % pour s'établir à 10,1 jours.
- La proportion de grains expédiés par trains-blocs multiples a baissé de 2,0 % pour s'établir à 74,8 %.
  - Cela reflète la dynamique d'une baisse des approvisionnements en grains, de même que les limites de la capacité des compagnies céréalières à pleinement utiliser leurs silos de forte capacité.
  - Modestes gains dans l'utilisation des trains-blocs de 1 à 24 et de 25 à 49 wagons, par rapport aux blocs de 100 wagons.
  - Les paiements d'incitation des chemins de fer sont évalués à 36,4 millions \$, soit une baisse de 36,4 %.
    - Le rabais moyen recule de 2,5 % pour s'établir à 3,97 \$ la tonne.
    - Cela reflète la baisse des volumes et de la proportion de grains expédiés par blocs d'au moins 100 wagons.
- Les tarifs marchandises affichés pour les expéditions par wagons simples ont augmenté d'environ 4,0 % en août 2002
- L'Office des transports du Canada a déterminé que les revenus maximums s'établissaient à 425,5 millions \$.
  - L'Office a déterminé que les recettes du CN et du CP au titre des grains statutaires ont totalisé 401,7 millions \$.
    - Cela représente 23,9 millions \$ de moins que ce qui est autorisé.
    - Les recettes moyennes ont reculé de 3,0 %, à 24,52 \$ la tonne.

#### Performance des silos terminus et des ports

- Le débit aux silos terminus a reculé de 34,4 % pour s'établir à 11,8 millions de tonnes.
  - Un conflit de travail a entraîné des fluctuations des volumes dans les ports de la côte Ouest.
- Le taux de rotation moyen aux silos a reculé de 24,2 % pour s'établir à 5,0 rotations.
- Les niveaux hebdomadaires moyens des stocks ont reculé de 8,7 %, à 1,0 million de tonnes.
- 520 navires ont été chargés dans les ports de la côte Ouest durant la campagne 2002-2003.
  - Le temps moyen passé au port a baissé de 12,2 %, à 4,3 jours.
- Les taux tarifaires affichés au sujet des activités de manutention dans les silos terminus ont augmenté.
  - Réception, ensilage et chargement – hausse de 5,5 %.
    - Les hausses tarifaires à Churchill ont été nettement supérieures, entre 10 % et 20 %.
  - Les frais de stockage sont restés essentiellement inchangés.

## Série de mesures 3 – Efficience du système

Tableau	Description	Notes	BASE	CAMPAGNE AGRICOLE (1)			
			1999-2000	2001-2002	2002-2003	VAR %	
<b>Camionnage [sous-série de mesures 3A]</b>							
3A-1	Indice composé des taux marchandises – Transport par camion sur de courtes distances		100,0	100,0	100,0	0,0 %	–
<b>Silos de collecte [sous-série de mesures 3B]</b>							
3B-1	Débit du volume de grain (milliers de tonnes)		32 493,9	25 923,8	19 052,1	-26,5 %	▼
3B-2	Coefficient moyen de rotation aux silos		4,8	4,5	3,7	-18,1 %	▼
3B-3	Niveau de stock moyen hebdomadaire (milliers de tonnes)		3 699,3	2 699,8	2 502,0	-7,3 %	▼
3B-4	Nombre moyen de jours en stockage (jours)		41,7	38,0	47,9	26,0 %	▲
3B-5	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Grain		6,2	5,4	7,1	31,1 %	▲
3B-6	Frais de manutention moyens – Destination de livraison	(2)					
<b>Opérations ferroviaires [sous-série de mesures 3C]</b>							
3C-1	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Province	}	25 659,6	18 276,6	12 271,3	-32,9 %	▼
3C-2	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Produits primaires						
3C-3	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Ventilation détaillée						
3C-4	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – Temps de transit des wagons vides		10,7	8,3	10,2	22,8 %	▲
3C-4	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – Temps de transit des wagons chargés		9,2	8,8	10,1	15,1 %	▲
3C-4	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – Temps de transit total des wagons		19,9	17,1	20,4	18,9 %	▲
3C-5	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Non incitatif		12 735,5	4 217,2	3 092,8	-26,7 %	▼
3C-5	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Incitatif		12 924,2	14 059,4	9 178,6	-34,7 %	▼
3C-6	Volumes de grain des wagons-trémies (millions \$) – Valeur de rabais incitatif		31,10 \$	57,20 \$	36,40 \$	-36,4 %	▼
3C-7	Densité du trafic (tonnes par route-mille) – Réseau tributaire du grain		442,3	342,0	204,8	-40,1 %	▼
3C-7	Densité du trafic (tonnes par route-mille) – Réseau non tributaire du grain		292,4	208,8	149,0	-28,6 %	▼
3C-7	Densité du trafic ferroviaire (tonnes par route-mille) – Réseau total		330,3	240,7	162,2	-32,6 %	▼
3C-8	Taux marchandises composés – Ferroviaires	(2)					
3C-9	Primes d'incitation aux expéditions par wagons multiples – Ferroviaires	(2)					
3C-10	Taux marchandises effectifs – Imposition d'un revenu admissible maximal en vertu de la LTC (\$ par tonne)		n.d.	25,28 \$	24,52 \$	-3,0 %	▼
<b>Performance des silos terminus et des ports [sous-série de mesures 3D]</b>							
3D-1	Débit annuel du port (milliers de tonnes) – Grain		23 555,5	18 004,6	11 806,9	-34,4 %	▼
3D-2	Coefficient de rotation moyen aux silos terminus		9,1	6,6	5,0	-24,2 %	▼
3D-3	Niveau de stock moyen hebdomadaire aux silos terminus (milliers de tonnes)		1 216,2	1 113,6	1 016,5	-8,7 %	▼
3D-4	Nombre moyen de jours en stockage – Saison d'exploitation (jours)		18,6	20,6	21,7	5,4 %	▲
3D-5	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Grain	(2)					
3D-6	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Grade	(2)					
3D-7	Temps moyen d'escale des navires au port (jours)		4,3	4,9	4,3	-12,2 %	▼
3D-8	Répartition du temps des navires au port	(2)					
3D-9	Répartition des amarrages par navire	(2)					
3D-10	Frais annuels de surestaries (millions \$)		7,60 \$	2,90 \$	0,80 \$	-73,6 %	▼
3D-10	Primes de célérité annuelles (millions \$)		14,50 \$	7,00 \$	4,40 \$	-37,5 %	▼
3D-11	Frais de manutention moyens – Silos terminus	(2)					

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les deux campagnes agricoles de 1999-2000 à 2002-2003 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

(2) – Les modifications des données indiquées ne peuvent être décrites dans le cadre de ce sommaire. On encourage le lecteur à consulter les données détaillées figurant à l'annexe 3 au besoin.

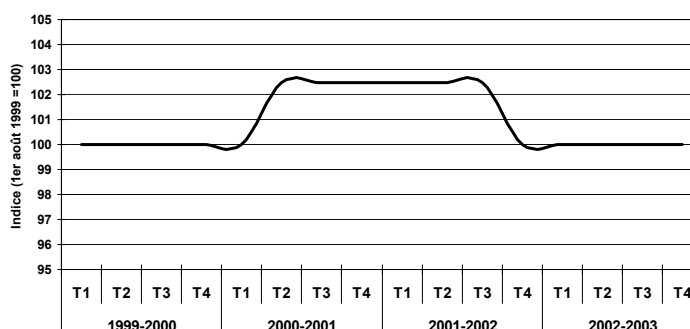
### 3.1 Camionnage [sous-série de mesures 3A]

Le Surveillant analyse les tarifs commerciaux affichés qui se rattachent aux services de camionnage « internes » des principales compagnies céréalières au titre des services de collecte et de livraison des grains en ce qui concerne un échantillon représentatif de 37 postes de livraison. Ces tarifs sont ensuite regroupés pour établir un barème composé qui illustre le coût d'un mouvement par camion. Les tarifs de ce barème servent à la fois d'indicateur et de baromètre des coûts de camionnage commercial.

Comme l'a déjà signalé le Surveillant, ce sondage révèle que les plus grandes compagnies céréalières offrent aux producteurs des services de camionnage analogues, encore qu'à des coûts légèrement différents. De plus, à l'exception des suppléments carburant (qui ont été appliqués de manière sélective sur une période de 18 mois chevauchant à la fois les campagnes 2000-2001 et 2001-2002), la structure sous-jacente de ces coûts de camionnage commercial est demeurée inchangée tout au long du PSG.

Dans une certaine mesure, l'absence de changement en 2002-2003 s'explique en partie par le fait qu'une baisse radicale des approvisionnements de grains a contribué à une surcapacité des services de camionnage durant cette période. Face à une baisse de la demande de leurs services, cela a effectivement contribué à stabiliser le barème des prix en vigueur. [Voir tableau 3A-1 à l'annexe 3.]

Figure 41 : Indice composé des tarifs marchandises – Transport par camion sur courtes distances

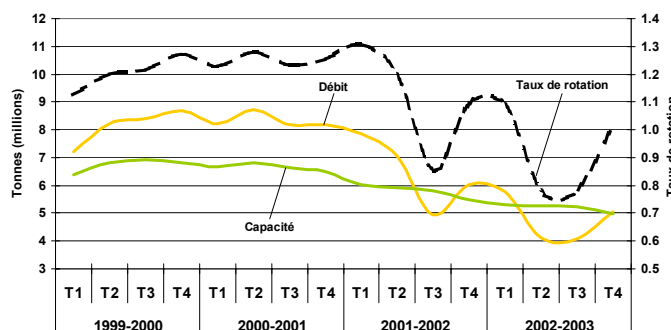


### 3.2 Silos de collecte primaires [sous-série de mesures 3B]

L'impact de la sécheresse sur le rendement du SMTG devient apparent lorsque le grain fait sa première entrée dans le système. Le débit global des silos de collecte a nettement baissé depuis le lancement du PSG. Le volume général pour la campagne 2002-2003 a reculé à 19,1 millions de tonnes contre 25,9 millions de tonnes un an plus tôt, soit une baisse de 26,5 %<sup>63</sup>. De plus, ce volume ne représente que les trois cinquièmes de celui manutentionné en 1999-2000 ou en 2000-2001.

Des baisses sur douze mois des expéditions des silos de collecte ont été enregistrées en Saskatchewan, en Alberta et en Colombie-Britannique, à hauteur respectivement de 35,9 %, 30,4 % et 11,8 %. Seuls les silos de collecte du Manitoba qui ont expédié au total 5,2 millions de tonnes de grains ont affiché une hausse du débit, encore que d'à peine 3,8 %. [Voir tableau 3B-1 à l'annexe 3.]

Figure 42 : Capacité, débit et rotation des silos de collecte



#### Rotation aux silos

L'effet des fluctuations survenues à la fois dans le débit et la capacité de stockage se reflète dans le taux de rotation aux silos de

<sup>63</sup> Le PSG porte uniquement sur les expéditions des silos de collecte. Le débit des silos de transformation est exclu de l'analyse des mesures présentée ici.

collecte. Dans la mesure où il s'est avéré que le débit avait exercé l'influence la plus forte au cours des deux dernières campagnes agricoles, sa baisse se reflète dans les valeurs concernant cet indicateur.

Durant la campagne 2002-2003, le taux de rotation trimestriel dans l'Ouest du Canada a varié d'un minimum de 0,8 à un maximum de 1,1 rotation, soit un tiers de moins que ce qui passait pour la norme les deux premières années du PSG. La baisse de débit est également manifeste dans la diminution de 18,1 % de la valeur annuelle du ratio, qui a diminué à 3,7 rotations par rapport à 4,5 l'année d'avant. [Voir tableau 3B-2 à l'annexe 3.]

Il faut dire néanmoins que ces résultats ont été facilités par une baisse nette de 1,4 million de tonnes (ou 22,1 %) de la capacité de stockage des silos de collecte depuis le lancement du PSG. Au sens large, cette baisse traduit les efforts des compagnies céréalières visant à améliorer l'utilisation de leurs silos. Si les taux de débit au cours des quatre dernières campagnes s'étaient révélés plus uniformes, le taux de rotation aurait sans aucun doute affiché une amélioration.

Au lieu de quoi, la baisse progressive des volumes sur les campagnes 2001-2002 et 2002-2003 a contribué à camoufler ce fait et à produire des ratios plus bas en même temps. Néanmoins, si la capacité de stockage des silos de collecte n'avait pas diminué, la valeur annuelle du ratio aurait baissé encore plus qu'elle ne l'a fait, à respectivement 3,8 et 2,8 rotations au cours des campagnes 2001-2002 et 2002-2003. Ces comparaisons témoignent du fait que le réseau des silos de collecte a relevé sa productivité d'environ 29,7 % au cours de cette même période.

### Stocks des silos

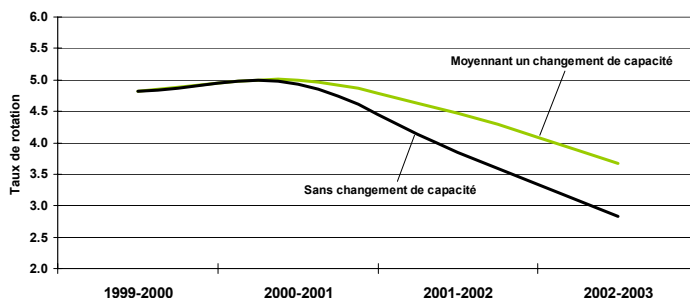
Outre le taux de rotation, le PSG utilise les stocks des silos de collecte pour évaluer le rendement opérationnel. Au-delà des niveaux effectifs des stocks, cet examen se concentre sur le nombre moyen de jours de stockage des grains et sur l'importance des stocks par rapport aux expéditions imminentes.

Parallèlement à une baisse de la capacité de stockage, le volume des grains en stock a lui aussi baissé avec le temps. Cela est sans doute particulièrement manifeste dans la variation du niveau hebdomadaire moyen des stocks dans les silos de collecte, qui a reculé d'un chiffre record de 4,1 millions de tonnes au deuxième trimestre de la campagne 1999-2000 à 2,2 millions de tonnes au quatrième trimestre de la campagne 2001-2002.

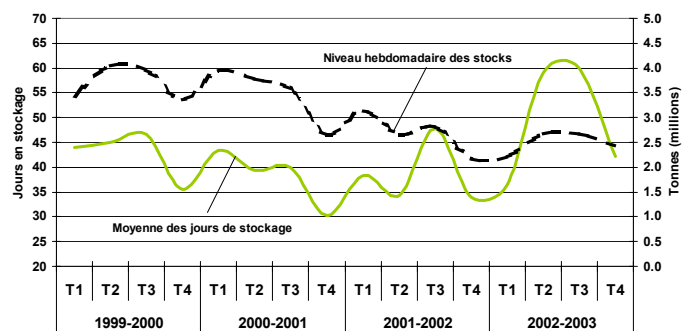
Même si des augmentations supérieures à ce dernier niveau ont été observées au cours des douze mois suivants, la moyenne annualisée de 2,5 millions de tonnes durant la campagne 2002-2003 a néanmoins chuté en deçà de la moyenne de 2,7 millions de tonnes enregistrée un an plus tôt. En outre, cette valeur représente environ les deux tiers de la moyenne de 3,7 millions de tonnes enregistrée la première année du PSG. [Voir tableau 3B-3 à l'annexe 3.]

Le fait que durant cette même période, la baisse relative des stocks des silos de collecte ait dépassé celle de leur capacité de stockage (respectivement 32,4 % contre 24,9 %) est sans doute plus révélateur. Cela signifie que des stocks inférieurs ont été maintenus par unité de capacité de stockage au cours de la campagne

**Figure 43 : Changement de capacité – Impact sur le taux de rotation**



**Figure 44 : Silos de collecte – Niveau hebdomadaire des stock et journées de stockage**



2002-2003 qu'au cours des trois campagnes précédentes. En outre, cet écart traduit le fait qu'il y a eu une baisse réelle des stocks de grains, dépassant celle causée par la rationalisation du réseau des silos de collecte proprement dit, d'environ 9.9 %.

Et alors que les niveaux trimestriels moyens des stocks ont baissé, la durée moyenne de stockage des grains n'a pas suivi le même rythme. À vrai dire, après avoir progressivement baissé au cours des deux premières années du PSG, le nombre moyen de journées de stockage a nettement augmenté et a atteint un niveau record de 59,9 jours au troisième trimestre de la campagne 2002-2003.

La moyenne de fin d'année de 47,9 jours marque la plus forte moyenne enregistrée jusqu'ici en vertu du PSG. La plupart des provinces ont affiché des hausses nettes sur douze mois: la Saskatchewan, une hausse de 51,9 % à 57,6 jours; la Colombie-Britannique, une hausse de 50,1 % à 56,5 jours; et l'Alberta, une hausse de 24,0 % à 45,3 jours. Seul le Manitoba a affiché une baisse nette de 16,1 % de sa moyenne globale, qui a reculé à 33,9 jours contre 40,4 jours l'année d'avant. Parmi les grains dont la durée de stockage a augmenté, il faut mentionner : le blé, de 32,6 % à 53,8 jours; l'orge, de 40,2 % à 43,4 jours; le colza-canola, de 72,6 % à 40,1 jours; et l'avoine, de 49,2 % à 38,7 jours. Ceux qui ont affiché des baisses ont été nettement moins nombreux : le blé dur, baisse de 10,7 % à 50,3 jours; et le lin, baisse de 19,3 % à 26,1 jours. [Voir tableau 3B-4 à l'annexe 3.]

Ce changement semble directement attribuable à une baisse marquée des programmes de ventes des grains CCB et hors CCB. Sans augmentation des ventes, les stocks des silos de collecte ont naturellement augmenté (et vieilli) à mesure que les producteurs continuaient de livrer leurs grains aux silos locaux. Cette accumulation des stocks se reflète sans doute le mieux dans une baisse correspondante de l'espace disponible dans les silos de collecte au premier trimestre – lequel a diminué d'environ 25,0 % – et est demeurée à ce niveau pendant la majeure partie des deuxième et troisième trimestres.

Avec une chute radicale des expéditions de grains et une accumulation des stocks aux deuxième et troisième trimestres, les stocks de grains se sont avérés largement suffisants pour répondre à la demande. À vrai dire, le rapport moyen global stock-expédition des principaux grains au cours de ces deux trimestres a augmenté respectivement de 8,3 et 8, 8, soit les

Figure 45 : Évolution relative de la capacité de stockage des silos de collecte et du niveau moyen des stocks

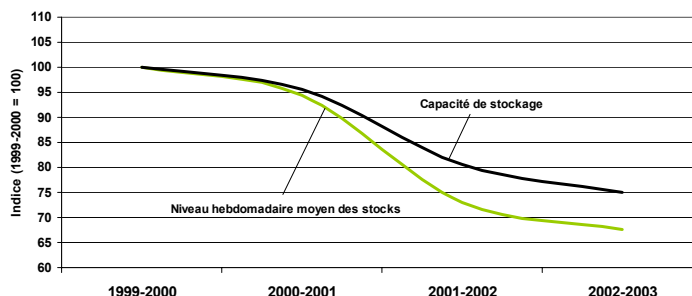


Figure 46 : Espace disponible dans les silos de collecte

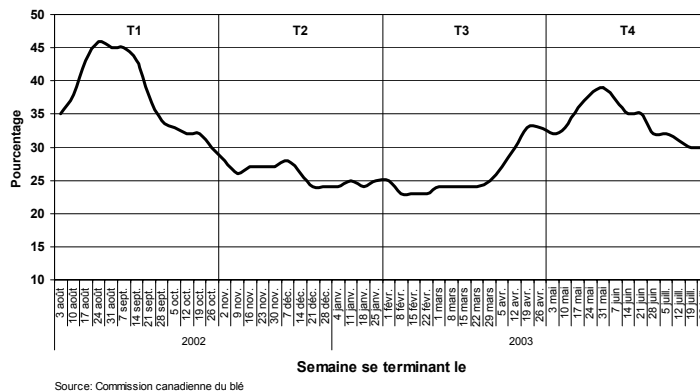
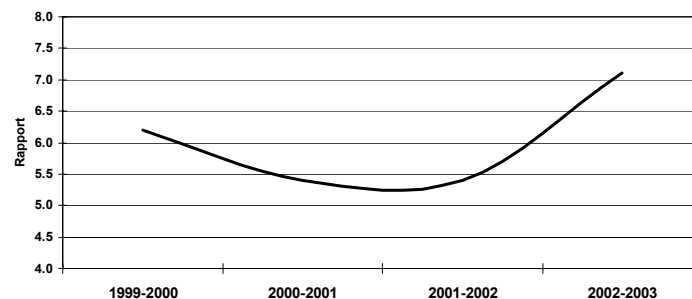


Figure 47 : Silos de collecte – Rapport stock-expédition



maximums observés en vertu du PSG.

Ces résultats ont contribué à relever la marge globale de couverture de 31,1 % pour la campagne, qui est passée à 7,1 contre 5,4 un an plus tôt. Cette moyenne a même surpassé la moyenne de 6,2 enregistrée au lancement du PSG d'une autre tranche de 14,5 %. [Voir tableau 3B-5 à l'annexe 3.]

### Frais moyens de manutention

Les taux publiés relatifs à une diversité d'activités de manutention aux silos de collecte varient grandement et ne diffèrent pas seulement sur le plan des activités, mais également selon la province où les activités ont lieu, et également selon les grains concernés. Compte tenu de la foule de taux tarifaires individuels, toute analyse de la fluctuation générale des prix doit se faire à l'aide d'un indice composé, étant donné que les hausses dans un domaine sont souvent accompagnées de baisses dans un autre<sup>64</sup>.

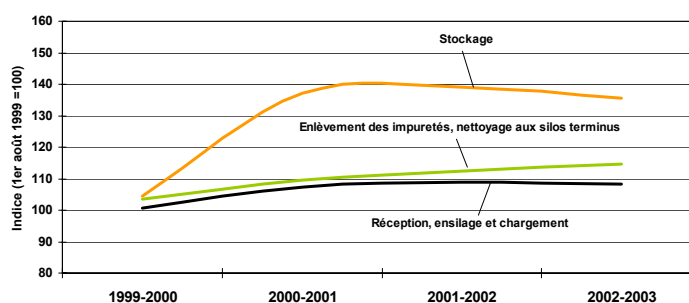
Les frais perçus par tonne par les compagnies céréalières au titre de ces divers services sont les principaux éléments de leurs recettes. À titre comparatif, les frais par tonne perçus au titre de la réception, de l'ensilage et du chargement des grains sont les plus élevés. Ils sont suivis des frais perçus au titre de l'enlèvement des impuretés et du nettoyage aux silos terminus, ainsi que des frais de stockage.

Même si les changements dans les taux tarifaires au titre de la réception, de l'ensilage et du chargement des grains varient sensiblement entre les provinces et les grains, l'indice composé des prix au titre de ces services a affiché une baisse globale de 0,6 % au cours de la campagne 2002-2003. Néanmoins, depuis le lancement du PSG, les taux relatifs à ces activités ont augmenté d'environ 8,2 %, soit la hausse la plus faible observée parmi tous les frais de manutention les plus courants.

Les taux tarifaires au titre de l'enlèvement des impuretés et du nettoyage aux silos terminus sont les seuls à avoir affiché des hausses progressives au cours de chacune des quatre années du PSG<sup>65</sup>. Durant la campagne 2002-2003, cette hausse s'est chiffrée à environ 2,0 %. Au cours des quatre dernières campagnes, toutefois, l'indice composé des prix au titre de ces services a progressé de 14,7 %.

La hausse la plus appréciable observée jusqu'ici dans le cadre du PSG a trait aux frais de stockage dans les silos. À vrai dire, la majeure partie de la hausse globale est intervenue vers la fin de la campagne 2000-2001 et a depuis affiché des baisses modestes sur douze mois. Et si l'indice composé des prix a affiché un recul d'environ 2,6 % au cours de la campagne 2002-2003, les frais de stockage d'aujourd'hui sont supérieurs de 35,6 % à ce qu'ils étaient au lancement du PSG. [Voir tableau 3B-6 à l'annexe 3.]

Figure 48 : Fluctuation relative des frais de manutention composés



<sup>64</sup> Pour les besoins de l'analyse présentée ici, la fluctuation des prix relatifs à une activité de manutention donnée repose sur un indice composé des taux tarifaires nominaux.

<sup>65</sup> Les frais au titre de l'enlèvement des impuretés et du nettoyage aux silos terminus tombent sous le coup des dispositions des Tarifs des silos primaires agréés et sont perçus au moment où les producteurs livrent leurs grains.

### 3.3 Opérations ferroviaires [sous-série de mesures 3C]

À hauteur de 12,3 millions de tonnes, le volume global de grains transportés par wagons-trémies couverts durant la campagne 2002-2003 affiche une baisse de 32,9 % par rapport à un an plus tôt<sup>66</sup>. À l'exception de Prince Rupert, qui a profité du réacheminement du trafic vers l'ouest en raison du conflit de travail à Vancouver, les volumes à destination de tous les ports ont connu d'importantes baisses sur douze mois. Naturellement, c'est Vancouver qui a subi le gros des effets, puisque le volume y a baissé de 56,6 %, reculant à 4,7 millions de tonnes contre 10,9 millions de tonnes un an plus tôt. Le trafic à destination de Churchill a pour sa part baissé de 25,0 %, alors que les volumes à destination de Thunder Bay ont reculé de 12,8 %.

Reflète des fluctuations de la production globale de grains, les volumes ferroviaires provenant de chacune des provinces productrices ont radicalement baissé. Près de la moitié de la baisse observée durant la campagne 2002-2003 est attribuable à la baisse des volumes en provenance de la seule Saskatchewan. Les expéditions ferroviaires en provenance de cette province ont baissé de 2,9 millions de tonnes (ou 32,3 %) pour s'établir à 6,2 millions de tonnes. Elles ont été suivies respectivement par l'Alberta avec 3,5 millions de tonnes (baisse de 44,2 %), et le Manitoba avec 2,6 millions de tonnes (baisse de 8,4 %). Les expéditions déclarées en vertu du PSG pour les grains provenant de Colombie-Britannique – qui se sont élevées à 54 400 tonnes au cours de la campagne 2001-2002 – ont été réduites à zéro<sup>67</sup>. [Voir tableaux 3C-1, 3C-2 et 3C-3 à l'annexe 3.]

#### Cycles de rotation des wagons

Dans le cadre du SMTG, le cycle de rotation des wagons mesure le temps qu'il faut à une compagnie de chemins de fer pour livrer un chargement de grain au port et rapatrier le wagon vide dans les Prairies pour y être rechargé. Durant la campagne 2002-2003, le cycle de rotation s'est établi en moyenne à 20,4 jours, soit une hausse de 18,9 % par rapport à la moyenne de 17,1 jours observée un an plus tôt<sup>68</sup>. De plus, cette hausse générale n'est pas exclusivement attribuable à un piètre rendement des éléments de transport en charge ou à vide du cycle de rotation des wagons. À vrai dire, le cycle général a régulièrement augmenté pendant la majeure partie des deux dernières campagnes, les deux composantes affichant des tendances à la hausse tout aussi prononcées. [Voir tableau 3C-4 à l'annexe 3.]

Ce qu'il faut retenir, c'est que le temps de transport en charge, qui a une incidence directe sur la vitesse relative à laquelle le grain franchit les diverses composantes du SMTG, a enregistré une hausse de 15,1 % sur douze mois, et a augmenté à 10,1 jours en moyenne au cours de la campagne 2002-2003. Cela s'est accompagné d'une hausse de 22,8 % de la portion du transport à vide du cycle, qui a atteint une moyenne annualisée de 10,2 jours.

---

<sup>66</sup> Le volume de grains mentionné ici comme ayant été transporté par chemin de fer à destination des postes d'exportation dans l'Ouest du Canada au cours de la campagne 2002-2003 ne correspond pas aux 12,7 millions de tonnes dont il est fait état à la section 1.2. Ce dernier volume est une mesure élargie qui englobe le transport des grains en wagons couverts, en remorques et en conteneurs. Pour des comparaisons plus uniformes, les valeurs présentées ici (et dans les tableaux 3C-1 à 3C-3) ne portent que sur la partie des grains expédiés dans des wagons-trémies couverts, et uniquement via le réseau des silos terminus. Ces rajustements tiennent compte généralement d'une baisse inférieure à 5,0 % par rapport aux volumes plus importants.

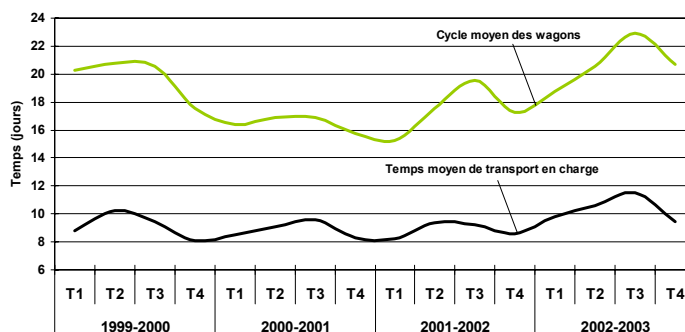
<sup>67</sup> Les statistiques relatives au transport des grains par chemin de fer dans l'Ouest du Canada portent sur les volumes manutentionnés par les transporteurs de compétence fédérale. Étant donné qu'une bonne part des grains provenant de Colombie-Britannique sont transportés exclusivement par BC Rail, les volumes transportés par les chemins de fer de compétence fédérale se sont révélés relativement restreints, puisqu'ils ont été nettement inférieurs à 100 000 tonnes par an. En 2002, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a conclu un accord de transport privé avec BC Rail en vertu duquel le trafic provenant de la ligne du CN dans la région de Dawson Creek a été acheminé jusqu'à Vancouver par BC Rail. L'Office des transports du Canada a jugé que le mouvement de ce trafic assuré par BC Rail le soustrayait du transport des grains réglementé pour calculer les recettes maximales. Reflétant ce changement de statut, le CN a cessé de publier des données sur ces mouvements pour la campagne 2002-2003.

<sup>68</sup> Le cycle moyen de rotation des wagons dans l'Ouest du Canada, qui est de 20,4 jours, a été calculé à partir de 72 218 mouvements : 19 510 dans le couloir de Vancouver, 38 194 dans le couloir de Thunder Bay et 14 514 dans celui de Prince Rupert. La pondération relative de ces mouvements dépend du nombre de registres acceptables reçus, qui peuvent varier d'une période à l'autre. Les statistiques présentées ici ont pour objectif de dégager des tendances générales sur le temps qu'il faut aux wagons-trémies couverts pour transporter des grains dans l'Ouest du Canada.



Comme on a pu le lire dans les rapports antérieurs du Surveillant, le rallongement de ces durées est attribuable dans une large mesure à la baisse de productivité du parc de wagons de chemin de fer face à la baisse des volumes de grains. À vrai dire, étant donné que la majeure partie des activités qui ont un rapport avec le cycle de rotation des wagons (qu'il s'agisse du chargement, du déchargement ou des temps d'arrêt) ont toutes affichés des hausses, le transport physique du grain par chemin de fer est l'un des rares secteurs à afficher une authentique baisse de la productivité du SMTG.

Figure 49 : Cycle de rotation des wagons



En dépit de ces effets généraux, certaines divergences propres à des couloirs bien précis valent la peine d'être mentionnées. La principale tient au fait que les mouvements dans le couloir de Vancouver ont enregistré la hausse sur douze mois la plus marquée, à hauteur de 29,3 %. Par rapport à la moyenne de 17,8 jours de l'année précédente, les mouvements à destination de Vancouver au cours de la campagne 2002-2003 ont pris au total 23 jours, soit la moyenne annualisée la plus élevée observée jusqu'ici en vertu du PSG. Et même si ce résultat est certainement attribuable en partie aux retards survenus à cause du conflit de travail à Vancouver, le fait que le cycle moyen de rotation des wagons chaque trimestre – et pas seulement au trimestre qui a immédiatement été touché par le conflit – a été supérieur à celui de la même période un an plus tôt, incite à croire que la force sous-jacente est de nature plus générale<sup>69</sup>.

Ces mêmes observations valent pour les mouvements dans le couloir de Thunder Bay – encore que l'ampleur du gain enregistré durant la campagne 2002-2003 ait été inférieure de moitié à celle de Vancouver. En termes précis, le cycle de rotation des wagons dans le cadre des expéditions à destination de Thunder Bay a augmenté pour atteindre une moyenne annualisée de 18,2 jours, soit une hausse de 11,8 % par rapport à la moyenne de 16,3 jours enregistrée l'année d'avant. Ici aussi, la nature générale des hausses dénote une cause qui cadre avec la baisse d'activités du parc.

Il faut également signaler que le réacheminement du tarif céréalier à destination de Prince Rupert durant le conflit de travail a offert au PSG la première véritable occasion d'analyser le cycle de rotation des wagons dans ce couloir. Fait intéressant, la moyenne de 22,5 jours enregistrée durant la campagne 2002-2003 est à peine plus élevée que la moyenne de 21,9 jours observée l'année d'avant<sup>70</sup>. Mais surtout, elle diffère très peu de la moyenne affichée dans le couloir de Vancouver et, à ce titre, elle n'aurait eu qu'un effet de distorsion restreint sur la moyenne générale.

### Trains-blocs multiples

Bien que le volume de grains transportés en vertu des programmes d'incitation des chemins de fer ait baissé au cours des trois dernières campagnes agricoles, la part expédiée par trains-blocs d'au moins 25 wagons a continué d'augmenter. De plus, depuis le lancement du PSG, cette part est passée d'une valeur annualisée de 50,4 % au cours de la campagne 1999-2000 à un record de 76,9 % durant la campagne 2001-2002<sup>71</sup>. À vrai

<sup>69</sup> Les données relatives au deuxième trimestre – la période la plus touchée directement par le conflit de travail à Vancouver – démontrent que le cycle de rotation des wagons dans le couloir de Vancouver est passé à une moyenne de 28,8 jours. La diminution des volumes transitant par le port à ce moment a toutefois contribué à atténuer l'influence sur les statistiques liées aux opérations dans le couloir de Vancouver et sur le parc de wagons-trémies en général.

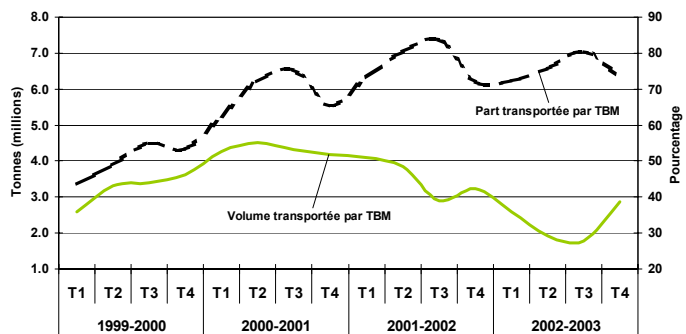
<sup>70</sup> Faute de données utilisables suffisantes, les données relatives au cycle de rotation des wagons dans le couloir de Prince Rupert au cours des campagnes 1999-2000, 2000-2001 et 2001-2002 reposent sur un nombre très limité d'observations. L'utilisation de Prince Rupert comme port de dégagement durant le conflit de travail du Grain Workers Union de Vancouver a procuré au Surveillant un nombre nettement plus élevé de données utilisables sur la campagne 2002-2003. Il faut néanmoins faire preuve de circonspection lorsqu'on procède à des comparaisons sur douze mois au moyen de ces statistiques.

<sup>71</sup> Les proportions annualisées modèrent l'écart observé dans les valeurs trimestrielles, qui ont oscillé entre un minimum de 43,6 % au premier trimestre de la campagne 1999-2000 et un maximum de 83,9 % au troisième trimestre de la campagne 2001-2002.

dire, la campagne 2002-2003 a été la première où cette part a effectivement reculé, encore que de façon marginale, à 74,8 %. [Voir tableau 3C-5 à l'annexe 3.]

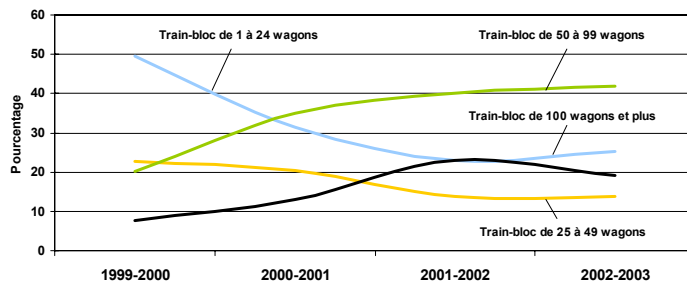
L'élément qui présente plus d'intérêt est l'utilisation relative des divers trains-blocs qui existent en vertu des programmes d'incitation. Le plus grand d'entre eux, à savoir les trains-blocs de 50 à 99 wagons, ainsi que les trains-blocs d'au moins 100 wagons, s'est révélé le plus populaire auprès des compagnies céréalnières. Cela tient à la simple réalité qu'ils procurent les rabais monétaires les plus importants et qu'ils permettent aux compagnies céréalnières d'obtenir les meilleurs rendements financiers. De fait, au cours des quatre dernières campagnes, la part du volume global expédié à bord de ces deux types de trains-blocs est passée de 27,8 % à 61,1 %. Les mouvements par trains-blocs de 50 à 99 wagons représentent le segment le plus important et sont passés d'environ 20,2 % du volume global au cours de la campagne 1999-2000 à 41,9 % à la fin de la campagne 2002-2003. Ils ont été suivis des mouvements par trains-blocs d'au moins 100 wagons, qui ont augmenté d'environ 7,6 % du total à 19,2 % durant la même période.

Figure 50 : Volumes de grains transportés par trains-blocs multiples



Et si le volume de grains expédiés par trains-blocs de 1 à 24 wagons a reculé de 49,6 % à 25,2 % du total au cours des quatre dernières campagnes, l'usage accru des trains-blocs plus importants ne s'est pas fait aux dépens des seuls silos de classe A moins performants. De fait, il y a aussi eu désaffection à l'égard des mouvements assurés par les plus petits trains-blocs offerts en vertu des programmes d'incitation des chemins de fer. Alors que 22,2 % de toutes les expéditions effectuées durant la campagne 1999-2000 provenaient de silos de classe B, cette part avait diminué pratiquement de moitié à la fin de la campagne 2002-2003. De fait, la part de 13,7 % que détiennent aujourd'hui les silos de classe B est devenue l'une des plus faibles de toutes les catégories de silos. En outre, cette baisse semble s'être accélérée depuis que les chemins de fer ont creusé l'écart monétaire entre les diverses tailles de trains-blocs au début de la campagne 2000-2001.

Figure 51 : Composition des trains-bloc multiples



Il faut également signaler que le volume relatif de grains expédiés par trains-blocs d'au moins 100 wagons a baissé au cours de la campagne 2002-2003, à 19,2 % contre 23,1 % un an plus tôt. Ce recul semble être directement lié à la baisse générale des volumes de grains et à la rareté qui a empêché les plus grandes compagnies céréalnières d'utiliser ces actifs au maximum. À l'inverse, ces forces semblent avoir privilégié provisoirement les plus petits silos de collecte. Cela est manifeste dans les parts des volumes des silos de classe A qui ont progressé de 23,1 % à 25,2 %, alors que celles des silos de classe B sont restées inchangées à 13,7 %.

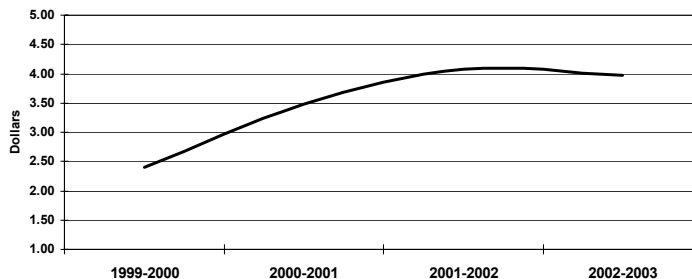
Avec l'augmentation régulière de la part des grains bénéficiant de rabais, la valeur de ces rabais – exprimée sous forme d'économies brutes dans les frais de transport des chemins de fer – est passée d'environ 31,1 millions \$ durant la campagne 1999-2000 à 57,2 millions \$ durant la campagne 2001-2002<sup>72</sup>. Toutefois, la tendance s'est inversée au cours de la campagne 2002-2003 lorsque les volumes expédiés en vertu de ces

<sup>72</sup> On estime que la valeur de ces rabais a atteint un record de 60,1 millions \$ au cours de la campagne 2000-2001.

programmes d'incitation ont chuté de 34,7 %, pour s'établir à 9,2 millions de tonnes contre 14,1 millions de tonnes un an plus tôt. Cela a fini par abaisser la valeur des rabais à environ 36,4 millions \$.

Une telle baisse dissimule bien les gains différentiels réalisés par les compagnies cérésières en vertu des programmes d'incitation des chemins de fer. Le rabais moyen consenti permet de se faire une meilleure idée de la situation. À vrai dire, entre les campagnes 1999-2000 et 2001-2002, le rabais moyen consenti par grain expédié en vertu de ces programmes est passé d'environ 2,41 \$ à 4,07 \$ la tonne<sup>73</sup>. Toutefois, la moyenne au cours de la campagne 2002-2003 est retombée à 3,97 \$ la tonne à cause de la baisse du nombre de wagons ouvrant droit aux rabais les plus importants. [Voir tableau 3C-6 à l'annexe 3.]

Figure 52 : Rabais moyen consenti (dollars par tonne)

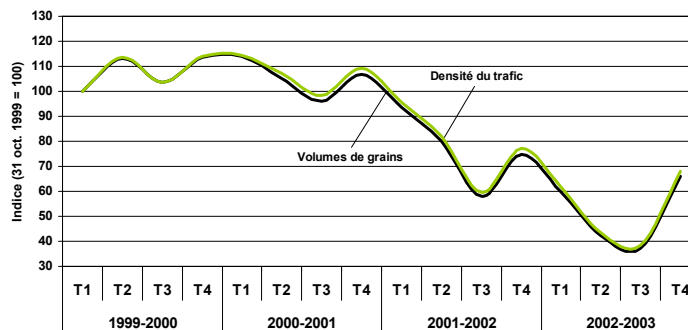


### Densité du trafic

Un indicateur couramment utilisé de l'efficacité du système est la densité du trafic ferroviaire. Avec une moyenne trimestrielle de 162,2 tonnes par route-mille, la densité globale au cours de la campagne 2002-2003 a été inférieure de 32,6 % aux 240,7 tonnes par route-mille observées un an plus tôt et inférieure de 50,9 % aux 330,3 tonnes par route-mille enregistrées la première année du PSG<sup>74</sup>.

La métamorphose limitée du réseau ferroviaire au cours des quatre dernières campagnes agricoles a dans une large mesure rendu cet indicateur sensible aux changements survenus uniquement dans le volume du trafic. Cela est particulièrement manifeste lorsqu'on compare les fluctuations trimestrielles de la densité du trafic et des volumes de grains – tendances qu'il est pratiquement impossible de différencier.

Figure 53 : Fluctuation relative de la densité du trafic et des volumes de grains



Les différences mineures qui existent témoignent du fait que les valeurs relatives à la densité du trafic sont supérieures d'environ 3,0 % à ce qu'elles auraient été si

les infrastructures ferroviaires dans l'Ouest du Canada n'avaient pas diminué de 2,9 % depuis le lancement du PSG. C'est pour cette même raison que tout examen de la densité du trafic – qu'il s'agisse des différences entre les classes de chemin de fer ou les classes de lignes de chemin de fer – finira par amplifier les mêmes tendances afférentes aux volumes dont on a parlé plus haut à la section 1.4.

Un tel examen démontre à nouveau que la baisse de densité du trafic sur le réseau tributaire du grain, de même que sur les lignes exploitées par les chemins de fer de classes 2 et 3, est aujourd'hui plus marquée que celle qui est survenue sur le réseau non tributaire du grain ou sur les lignes de chemins de fer de classe 1.

<sup>73</sup> Le rabais estimatif par tonne porte exclusivement sur les mouvements incitatifs à destination des quatre ports situés dans l'Ouest du Canada.

<sup>74</sup> La densité du trafic se calcule en comparant les volumes de grains transportés au cours d'une période donnée au nombre de routes-milles que compte le réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada à la fin de cette même période. Bien que les mesures sur douze mois soient comparables, elles ne peuvent être comparées directement aux mesures trimestrielles. C'est pour cette raison qu'on utilise à la place la moyenne des valeurs trimestrielles de l'année.

Cela confirme tout bonnement le fait qu'il y a eu une érosion plus profonde des silos liés à ces réseaux. [Voir tableau 3C-7 à l'annexe 3.]

### Tarifs ferroviaires marchandises

Avec ses réformes visant à donner une orientation plus commerciale, plus concurrentielle et plus responsable au système de manutention et de transport du grain, le gouvernement fédéral a mis fin à sa politique de longue date qui consistait à réglementer les tarifs ferroviaires marchandises maximums s'appliquant au transport du grain dans l'Ouest du Canada.

À la place, il a adopté une politique offrant aux chemins de fer une marge de manœuvre plus importante pour l'établissement des prix, même s'il a « plafonné » les recettes générales qu'elles pouvaient engranger au titre du transport du grain dans l'Ouest du Canada. Ce « plafonnement des recettes » a été fixé 18,0 % en deçà des recettes cérésières estimatives qui auraient été engrangées sans la réforme et est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2000<sup>75</sup>.

Pour respecter ce plafond, les chemins de fer ont opté pour une démarche en deux temps. Dans un premier temps, les taux publiés pour les mouvements par wagon simple durant la campagne 2002-2001 ont été réduits d'environ 3,0 % par rapport aux taux en vigueur à la fin de la campagne 1999-2000<sup>76</sup>. Toutefois, étant donné que cette baisse évitait également une hausse des taux imminente de 4,5 % prescrite aux termes de l'ancien programme de taux maximums, ces taux par wagon simple ont produit un écart d'environ 7,5 % par rapport à ceux qui seraient autrement entrés en vigueur sans cette réforme.

Les chemins de fer ont décidé de réaliser le reste de la réduction prescrite de leurs recettes en continuant de recourir aux rabais incitatifs consentis sur les grains expédiés par trains-blocs multiples. Utilisés depuis longtemps dans d'autres secteurs de l'industrie ferroviaire, ces rabais visent de manière stratégique à attirer de plus gros volumes de grains vers les silos qui peuvent assurer le transport des grains par trains-blocs complets ou partiels. Ces incitatifs, qui prévoient des rabais généraux pouvant atteindre 6,00 \$ la tonne, contribuent à réduire d'un tiers les frais de transport ferroviaire d'un expéditeur lorsqu'on les compare aux tarifs par wagon

Figure 54 : Fluctuation relative de la densité du trafic ferroviaire

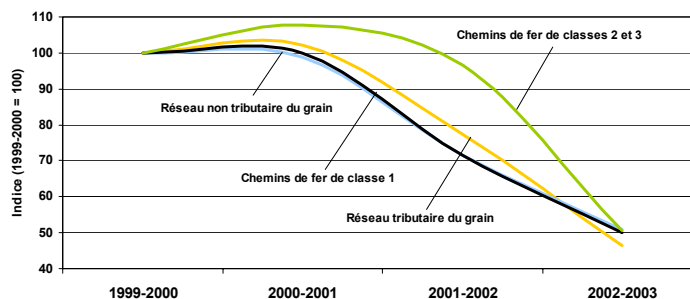
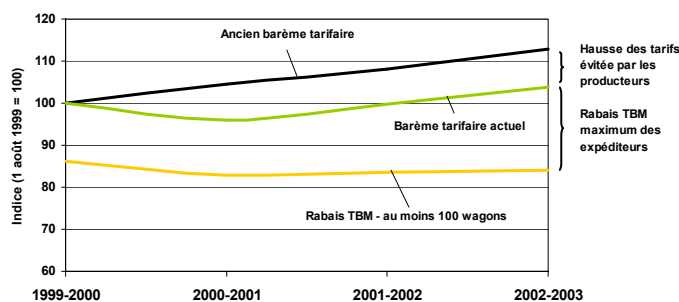


Figure 55 : Tarifs ferroviaires marchandises – Structure générale



<sup>75</sup> Le plafonnement des recettes stipule des limites annuelles précises pour le CN et le CP, et a été fixé en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* (2000) au taux confondu de 710,9 millions \$. Chaque année, l'Office des transports du Canada rajuste ces limites « de l'année de référence » pour refléter les fluctuations résultant de l'inflation, des volumes de grains effectivement transportés et de la distance moyenne sur laquelle le grain est transporté.

<sup>76</sup> La baisse du taux de 3,0 % mentionnée représente la baisse moyenne pondérée des taux tarifaires publiés pour les mouvements par wagon simple, déterminés par l'Office des transports du Canada pour le CN et le CP ensemble (voir Décision n° 669-R-2001). Les baisses de taux effectives diffèrent notablement entre les transporteurs et les couloirs. À titre d'exemple, le CN a affiché des baisses de tarifs dans les couloirs de Vancouver, Thunder Bay et Churchill se chiffrant à environ 4,0 %, alors que celles du CP ont fluctué entre 2,0 % et 3,0 %. En outre, les tarifs du CN pour les wagons simples transportant du grain à destination de Prince Rupert en provenance du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta ont en fait été réduits d'environ 9,0 %, alors que le CP a cessé pour sa part de publier les tarifs par wagon simple pour les grains à destination de Prince Rupert, en octobre 2000.

simple des mouvements sur courtes distances, comme entre Winnipeg et Thunder Bay<sup>77</sup>.

Depuis le début de la campagne 2001-2002, les tarifs marchandises publiés par wagon simple ont été majorés d'environ 4,0 %. Cette hausse a été suivie d'une autre d'environ 4,0 % à la mi-août 2002. Par conséquent, depuis le lancement du PSG, les tarifs marchandises nominaux ont augmenté d'environ 3,8 %. Il n'en reste pas moins que les tarifs marchandises par wagon simple payés par les producteurs individuels au cours de la campagne 2002-2003 ont été inférieurs aux tarifs qui auraient autrement eu cours sans l'adoption du plafonnement des recettes. Même s'il est difficile à déterminer avec la moindre précision, l'écart entre les deux barèmes tarifaires semble se situer aux alentours de 9,0 %.<sup>78</sup> [Voir tableau 3C-8 à l'annexe 3.]

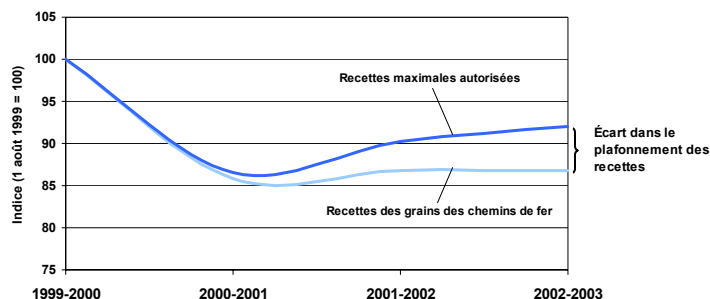
Comme nous l'avons déjà vu, les rabais incitatifs en vigueur ont été majorés pour les trains-blocs multiples au début de la campagne 2000-2001. Ils sont restés inchangés durant la campagne 2002-2003. [Voir tableau 3C-9 à l'annexe 3.]

### Plafonnement des recettes

Lorsque le gouvernement fédéral a imposé le plafonnement des recettes, il a stipulé que les recettes des chemins de fer au cours de la campagne 2000-2001 ne devaient pas dépasser 710,9 millions \$ au total. Ce chiffre se fondait sur le transport annuel estimatif de 26,3 millions de tonnes de grains sur une distance moyenne de 967 milles. Toutefois, le plafonnement des recettes est rajusté chaque année pour tenir compte des changements qui surviennent dans les volumes de grains manutentionnés, de la distance moyenne parcourue par ces volumes et de l'inflation. Pour la campagne 2002-2003, ces rajustements ont abouti à l'établissement du plafonnement des recettes à 425,5 millions \$, soit 193,0 millions \$ pour le CN et 232,6 millions \$ pour le CP.

En décembre 2003, l'Office des transports du Canada a établi que les recettes des grains statutaires se chiffraient à 401,7 millions \$, soit 175,7 millions \$ pour le CN et 226,0 millions \$ pour le CP. Confondues, cela signifie que les recettes des chemins de fer provenant des grains ont été inférieures de 23,9 millions \$ (ou 5,6 %) au maximum autorisé. De plus, le calcul de l'Office a également révélé que les recettes des transporteurs avaient chuté en deçà de leurs plafonds respectifs à des taux radicalement différents, soit 9,0 % pour le CN et 2,8 % pour le CP<sup>79</sup>. [Voir tableau 3C-10 à l'annexe 3.]

Figure 56 : Plafonnement des recettes – Conformité des chemins de fer



Ces résultats indiquent que la marge d'écart entre le montant des recettes que les chemins de fer avaient le droit d'engranger et celui qu'elles ont engrangé s'est creusée pour la troisième année d'affilée. Durant la campagne 2000-2001 (la première sous le nouveau régime), les recettes des grains statutaires du CN et du

<sup>77</sup> En plus des rabais généraux mentionnés, les chemins de fer prévoient aussi des rabais incitatifs lorsqu'un expéditeur s'engage à déplacer des trains entiers de wagons multiples (au moins 100 wagons) au cours d'une période déterminée. Apparentés génériquement à des « services de navette » par le Surveillant, les mouvements d'au moins 100 wagons bénéficient d'un rabais supplémentaire de 0,50 \$ la tonne. Outre ces rabais, le CP consent un autre rabais de 0,50 \$ la tonne lorsque des trains complets d'au moins 112 wagons sont garantis.

<sup>78</sup> À titre d'exemple, le graphique ci-contre (figure 55) établit une comparaison entre l'ancien régime et le nouveau pour un mouvement effectué sur une distance d'environ 1 000 milles. La différence mentionnée ici présuppose que l'échelle tarifaire maximale pour les campagnes 2000-2001, 2001-2002 et 2002-2003, si celle-ci était demeurée en vigueur, aurait augmenté respectivement de 4,5 %, 3,5 % et 4,4 %. La courbe qui illustre le rabais maximal potentiel est fondée sur les incitatifs publiés par les chemins de fer pour les mouvements par blocs d'au moins 100 wagons : 5,00 \$ la tonne durant la campagne 1999-2000; et 6,00 \$ la tonne à compter de la campagne 2000-2001. Il faut reconnaître toutefois que ces résultats varieront radicalement selon d'autres distances et d'autres paramètres. Nous rappelons au lecteur que les données indiquées ici ne sont données qu'à titre d'illustration.

<sup>79</sup> Voir la Décision n° 713-R-2003 de l'Office des transports du Canada, datée du 29 décembre 2003.

CP ont chuté sous leurs plafonds dans des proportions nettement moindres de 0,8 % et 0,7 %. Au cours de la campagne 2001-2002, ces marges sont passées respectivement à 4,6 % et 3,0 %.

L'élément qui a plus contribué à creuser l'écart réside toutefois dans les rabais incitatifs consentis sur les grains expédiés par blocs d'au moins 25 wagons. Comme nous l'avons vu plus haut, les expéditeurs ont eu de plus en plus recours à ces rabais, la part du trafic obtenant les rabais les plus importants affichant les gains relatifs les plus grands. Les modestes écarts observés dans les volumes expédiés en vertu de ces programmes au cours des deux dernières campagnes agricoles n'expliquent pas pourtant entièrement l'écart relativement plus grand dans la marge du CN par rapport à celle du CP.

Il faut se rappeler que les recettes statutaires proviennent d'un certain nombre d'éléments, et pas seulement des tarifs marchandises ou des rabais incitatifs dont elles bénéficient<sup>80</sup>. Même si deux années consécutives de baisse des volumes de grains portent à croire que le creusement de la marge est attribuable à la réduction des recettes qui est fixe et non pas variable, il faut éviter de tirer des conclusions spécifiques en l'absence de données plus détaillées<sup>81</sup>.

En outre, la perception de recettes statutaires inférieures à celles qui sont définies par le plafonnement des recettes révèle que les deux compagnies de chemin de fer ont renoncé à un montant supérieur de leurs recettes que ce qui est prescrit par la loi. Même si la conjoncture concurrentielle a sans doute fait régresser les tarifs ferroviaires marchandises à un niveau légèrement inférieur à celui que prévoyait la nouvelle politique lors de son adoption, les données dont on dispose sont en définitive peu concluantes. Les registres à plus long terme fourniront sans conteste des preuves plus convaincantes quant à l'exactitude de ce point de vue.

À part cela, un certain nombre d'autres paramètres ont eu une incidence sur le calcul des recettes statutaires. Premièrement, le plafonnement des recettes ne s'applique qu'aux chemins de fer qui desservent les quatre ports de l'Ouest du Canada. Étant donné que le trafic à destination de Churchill est assuré par la Hudson Bay Railway, qui est un chemin de fer non prescrit en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, les recettes qui se rattachent à entre 0,3 million et 0,7 million de tonnes ont été exclues des calculs depuis l'avènement du régime de plafonnement des recettes.

Deuxièmement, en 2002, le CN a conclu un accord de transport privé avec BC Rail pour le trafic provenant des silos desservis par le CN dans la région de Dawson Creek. En vertu de cet accord, les grains ont été réacheminés vers Vancouver sur les voies ferrées de BC Rail. Jusqu'alors, ce trafic entrant en ligne de compte dans le calcul des recettes statutaires du CN. À l'instar du trafic à destination de Churchill cependant, l'Office a jugé que la manutention de ce trafic par BC Rail, qui se chiffre à environ 100 000 tonnes par an, a contribué à son retrait du calcul.

Enfin, lorsque le plafonnement des recettes a été adopté, l'Office a énoncé les éléments qui entreraient en ligne de compte dans le calcul des recettes des chemins de fer. Entre autres postes, l'Office a tenu compte des changements apportés par le CN et le CP aux sanctions pécuniaires imposées au titre des wagons dont le chargement ou le déchargement est retardé. En définitive, l'Office a déterminé qu'une partie des sanctions imposées en vertu de ces nouveaux programmes de surestaries devait être traitée comme des recettes statutaires des grains<sup>82</sup>.

---

<sup>80</sup> Le calcul des recettes des grains prescrites pour les chemins de fer en vertu du plafonnement des recettes tient compte d'un certain nombre d'éléments secondaires, comme les sommes perçues pour assurer l'approvisionnement en wagons ou un service supérieur. En outre, la soustraction de certains montants de ces recettes est aussi autorisée, notamment les montants amortis pour l'agrandissement des installations liées au grain dont le chemin de fer n'est pas propriétaire (contributions au titre du Fonds de développement industriel) et les montants payés pour les manœuvres terminales interréseaux. Pour une liste complète des éléments compris dans le calcul des recettes statutaires du grain, veuillez consulter les Décisions 114-R-2001 et 664-R-2001 de l'Office des transports du Canada.

<sup>81</sup> L'Office des transports du Canada ne publie pas les données sur la composition particulière des réductions consenties lorsqu'il calcule les recettes statutaires des grains du CN ou du CP. Une réduction annuelle fixe, comme celle qui peut être symbolisée par les contributions annualisées versées par le CN au titre des silos qui ne lui appartiennent pas (c.-à-d. le Fonds de développement industriel) présuppose aussi que la marge se rétrécira au cas où les volumes de grains reviendraient à un niveau plus normal.

<sup>82</sup> Voir Décision n° 114-R-2001 de l'Office des transports du Canada datée du 16 mars 2001.

Le CP a contesté cette décision en soutenant que le champ de compétence de l'Office se limitait à déterminer si les sommes engrangées par la compagnie pouvaient raisonnablement être caractérisées comme des frais de surestaries, au lieu de se demander si les sanctions proprement dites étaient « raisonnables ». À la suite de l'assertion de l'Office selon laquelle une partie des frais de surestaries perçus par le chemin de fer serait considérée comme des recettes réglementaires, le CP en a appelé de la décision auprès de la Cour fédérale d'appel<sup>83</sup>.

Le 23 juin 2003, la Cour fédérale d'appel a décrété que l'Office n'était pas habilité à juger du caractère raisonnable des sommes globales engrangées par le CP après la réforme de son programme de frais de surestaries. Par conséquent, la décision antérieure de l'Office a été cassée, et la question a été renvoyée devant l'Office pour qu'il calcule à nouveau les recettes réglementaires du CP pour les campagnes 2000-2001 et 201-2002. En vertu de ce nouveau calcul, les recettes du CP ont été réduites de manière rétroactive respectivement de 17 400 \$ et de 45 148 \$, ce qui a majoré d'un montant égal la marge par laquelle elles avaient été inférieures à leur plafonnement au cours de ces campagnes<sup>84</sup>.

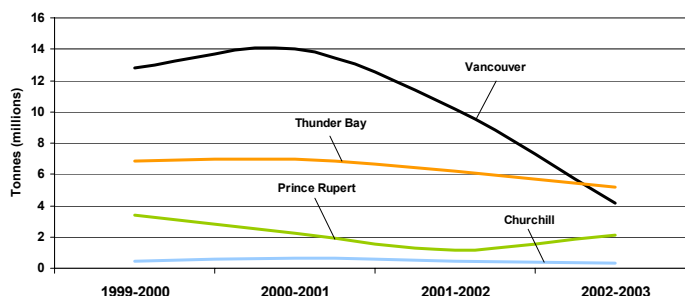
Étant donné que le CN n'a pas fait appel de la décision originale, ses recettes n'ont pas été recalculées pour les campagnes 2000-2001 ou 2001-2002. Néanmoins, le CN a soutenu que ses frais de surestaries devaient être exclus du calcul des recettes réglementaires pour la campagne 2002-2003. En dépit des arguments du CN, l'Office a continué d'inclure une partie des frais de surestaries du CN dans ses recettes pour la campagne 2002-2003, car il a constaté que l'une des conditions du lancement de l'horloge des frais de surestaries lors du placement d'un wagon de chemin de fer pour être déchargé dans un port se soldait par des montants qu'il était raisonnablement impossible de caractériser comme des frais de surestaries.

En dépit de ces anomalies, le gros des grains expédiés dans l'Ouest du Canada (plus de 95,0 %) reste assujéti aux dispositions du plafonnement des recettes. En outre, cette influence se reflète dans les décisions de prix prises par les chemins de fer, décisions qui ne prévoient pas seulement des changements dans les taux tarifaires affichés, mais dans les rabais incitatifs consentis pour le transport du grain par blocs d'au moins 25 wagons.

### 3.4 Performance des silos terminus et des ports [sous-série de mesures 3D]

Le débit des ports durant la campagne 2002-2003, tel que mesuré par le volume de grains expédiés par les silos terminus et les installations de chargement en vrac situés dans les quatre ports de l'Ouest du Canada, s'est élevé au total à 11,8 millions de tonnes<sup>85</sup>. Cela représente une baisse de 34,4 % par rapport aux 18,0 millions de tonnes enregistrées un an plus tôt, et cela concorde avec les tendances générales notées ailleurs dans le SMTG. [Voir tableau 3D-1 à l'annexe 3.]

Figure 57 : Ports de l'Ouest du Canada – Débit des grains



Outre l'influence prépondérante de la baisse des volumes, le facteur primordial qui a affecté le débit durant la campagne 2002-2003 a été le conflit de travail qui a effectivement fermé le port de Vancouver pendant plusieurs mois. De ce fait, les volumes à destination de Vancouver ont chuté de 59,2 % – à 4,2 millions de tonnes contre 10,2 millions de tonnes un an plus tôt. En dépit du doublement virtuel du débit à Prince Rupert qui en est

<sup>83</sup> Voir Décision n° 664-R-2001 de l'Office des transports du Canada datée du 21 décembre 2001.

<sup>84</sup> Voir Décision n° 667-R-2003 de l'Office des transports du Canada datée du 1<sup>er</sup> décembre 2003.

<sup>85</sup> Englobe les grains, les oléagineux et les cultures spéciales visés par la *Loi sur les grains du Canada* selon les registres de la Commission canadienne des grains.

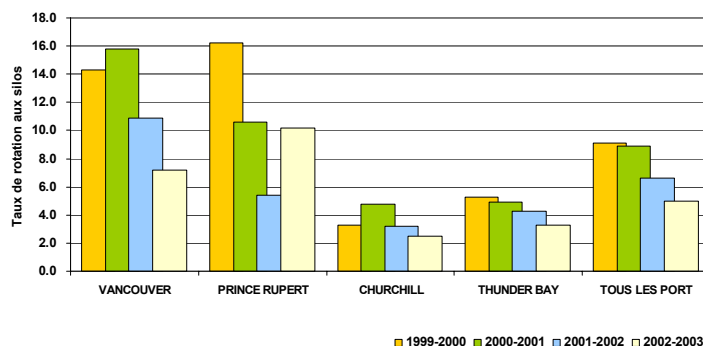
résultat, lequel est passé à 2,1 millions de tonnes contre 1,1 million de tonnes un an plus tôt, la part globale des grains expédiés par ces ports de la côte Ouest a reculé de 62,8 % à 53,3 %.

Dans l'Est, les fluctuations des volumes de grains ont été moins extrêmes, mais ont néanmoins abouti aux plus faibles débits constatés depuis le lancement du PSG. À Thunder Bay, le principal port de l'Est, le débit a régressé de 17,0 % pour s'établir à 5,2 millions de tonnes. Churchill, le port qui a toujours enregistré les volumes les plus bas, a vu son débit reculer de 26,2 % à tout juste 0,4 million de tonnes.

### Rotation aux silos

La baisse de débit est le facteur primordial qui a contribué à une diminution de 24,2 % du taux de rotation dans les silos terminus de SMTG, qui a chuté à 5,0 rotations contre 6,6 un an plus tôt. À l'exception de Prince Rupert, où des volumes supplémentaires ont contribué à pratiquement doubler le taux de rotation, des baisses sur douze mois ont été observées dans chacun des ports : Vancouver, en baisse de 33,9 %; Thunder Bay, en baisse de 23,3 %; et Churchill, en baisse de 21,9 %. [Voir tableau 3D-2 à l'annexe 3.]

Figure 58 : Taux de rotation moyen aux silos terminus

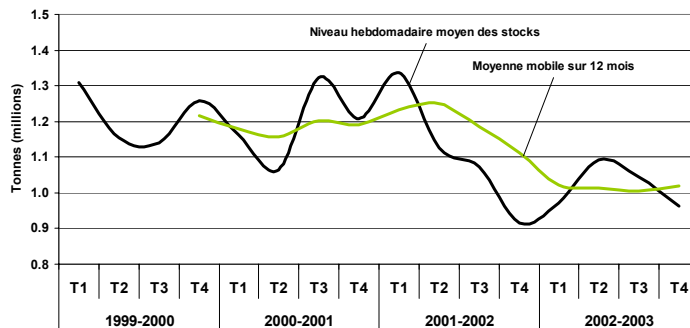


Comme nous l'avons vu plus haut, le réseau de silos terminus s'est étoffé de trois nouveaux silos depuis le lancement du PSG. Et alors que ce gain est essentiellement le résultat de l'agrément effectif de trois silos préexistants, l'augmentation connexe de 176 200 tonnes de la capacité de stockage a un effet néfaste sur le taux de rotation proprement dit. En l'occurrence, l'augmentation de la capacité de stockage a pour effet de réduire ce taux de 6,5 % pour un débit donné. À vrai dire, si l'on n'avait pas tenu compte de la capacité de stockage des silos agréés, le taux aurait été légèrement supérieur, à 5,3 rotations. Généralement parlant, cette hausse de la capacité de stockage donne l'illusion d'une baisse de productivité du SMTG, encore que marginale, alors que celle-ci n'a nullement diminué.

### Inventaires des silos terminus

Outre le taux de rotation, la baisse du débit des silos terminus se reflète dans les volumes de grains gardés en inventaire dans ces silos. Le niveau hebdomadaire moyen des stocks a reculé à 1,0 million de tonnes durant la campagne 2002-2003, soit une baisse de 8,7 % par rapport à la moyenne de 1,1 million de tonnes observée l'année d'avant.

Figure 59 : Silos terminus – Niveau hebdomadaire des stocks

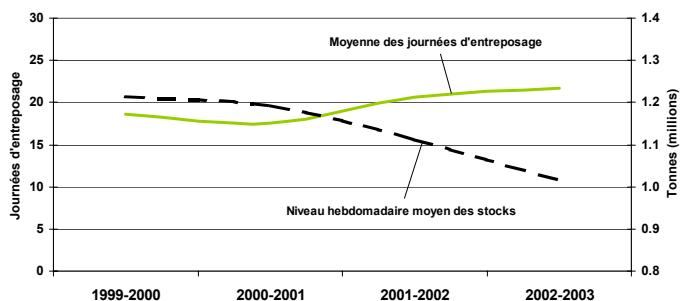


Les stocks de blé, qui représentent à peu près la moitié des inventaires du réseau, sont demeurés essentiellement inchangés à hauteur de 0,5 million de tonnes. La réduction est attribuable essentiellement aux baisses des stocks de blé dur, d'orge, d'avoine et de lin. Le colza-canola a fait exception à la règle, puisque le niveau hebdomadaire moyen des stocks a augmenté de 24,0 % pour s'établir juste en deçà de 0,2 million de tonnes, soit près du cinquième des inventaires totaux. [Voir tableau 3D-3 à l'annexe 3.]



Dans une large mesure, la diminution du débit des silos terminus s'est accompagnée d'un vieillissement des grains en inventaire. Le nombre moyen de journées d'entreposage au cours de la campagne 2002-2003 accuse une hausse sur douze mois de 5,4 %, puisqu'il a augmenté à 21,7 jours contre 20,6 jours l'année d'avant. Les moyennes ont varié considérablement selon le port et le produit.

Figure 60 : Silos terminus – Niveau hebdomadaire des stock et journées d'entreposage



Le changement le plus significatif observé concerne l'avoine, où le nombre moyen de journées d'entreposage a augmenté de 149,8 %, passant à 61,7 jours contre 24,7 l'année d'avant. On a également constaté de fortes hausses en ce qui concerne l'orge, qui a fait un bond de 57,3 % pour s'établir à une moyenne de 98,6 jours, et le blé, qui a augmenté de 34,6 % pour s'établir à une moyenne de 21,4 jours. Le seul grain à avoir passé moins de temps en inventaire dans les silos a été le blé dur, dont la durée d'entreposage a baissé de 40,2 % pour s'établir en moyenne à 15,3 jours, soit le plus bas niveau observé pour un seul grain. [Voir tableau 3D-4 à l'annexe 3.]

Pour savoir si ces stocks ont suffi à répondre à la demande à court terme, on peut partiellement se fonder sur le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition. Ce rapport est calculé pour chacun des principaux grains aux quatre ports en utilisant les statistiques établies par la Commission canadienne des grains. Le rapport permet de se faire une idée du lien entre les niveaux des stocks dans les silos terminus et les volumes de grains expédiés par navire au cours d'une semaine donnée. À titre d'exemple, un rapport de 2,5 indique que deux fois et demie le volume de grains expédiés au cours d'une semaine donnée était en inventaire au début de cette même semaine<sup>86</sup>. Compte tenu de la nature inégale du déchargement des grains, des niveaux des stocks et des expéditions par navire, il faut s'attendre à une grande variabilité dans les comparaisons de ces rapports d'une semaine à l'autre. [Voir tableau 3D-5 à l'annexe 3.]

Pour savoir si ces stocks ont suffi à répondre à la demande à court terme, on peut partiellement se fonder sur le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition. Ce rapport est calculé pour chacun des principaux grains aux quatre ports en utilisant les statistiques établies par la Commission canadienne des grains. Le rapport permet de se faire une idée du lien entre les niveaux des stocks dans les silos terminus et les volumes de grains expédiés par navire au cours d'une semaine donnée. À titre d'exemple, un rapport de 2,5 indique que deux fois et demie le volume de grains expédiés au cours d'une semaine donnée était en inventaire au début de cette même semaine<sup>86</sup>. Compte tenu de la nature inégale du déchargement des grains, des niveaux des stocks et des expéditions par navire, il faut s'attendre à une grande variabilité dans les comparaisons de ces rapports d'une semaine à l'autre. [Voir tableau 3D-5 à l'annexe 3.]

À Vancouver, les moyennes affichées de tous les rapports stock-expédition se situent nettement au-dessus de 2,0. Le rapport relatif au blé affiche l'augmentation la plus notable, de 135,7 % pour s'établir à 5,7. Les principaux produits qui affichent une baisse sont : le blé dur, en baisse de 32,9 % à 2,3; et l'orge, en baisse de 11,2 % à 4,1. À Prince Rupert, le rapport moyen relatif au blé n'a reculé que de 0,7 % à 2,1<sup>87</sup>. Churchill a enregistré des baisses appréciables des rapports moyens à la fois pour le blé et le blé dur, qui ont reculé respectivement de 16,4 % à 2,5 et de 15,5 % à 1,1. À l'instar de Vancouver, les rapports moyens relatifs aux stocks à Thunder Bay se sont situés nettement au-dessus de 1,0. On a constaté des hausses dans les rapports du blé, de l'orge, de colza-canola et du lin, et une baisse dans ceux du blé dur et de l'avoine.

Dans l'ensemble, ces mesures confirment que les silos terminus ont conservé des stocks suffisants face à la baisse du débit et à la demande des navires. Même si les rapports hebdomadaires stock-expédition fondés sur les grades affichent un degré de variabilité plus élevé, ils confirment eux aussi que les stocks conservés dans les ports de l'Ouest du Canada ont été suffisants au cours de la campagne 2002-2003. [Voir tableau 3D-6 à l'annexe 3.]

<sup>86</sup> Un rapport d'au moins un dénote un volume suffisant pour répondre à la demande à court terme. Une hausse ou une baisse de ce rapport indique un changement relatif du niveau des inventaires à court terme.

<sup>87</sup> Le blé est le seul grain dont les expéditions au départ de Prince Rupert affichent une uniformité suffisante pour permettre le calcul des rapports stock-expédition au sujet de chacune des quatre campagnes agricoles visées par le PSB.

## Opérations portuaires

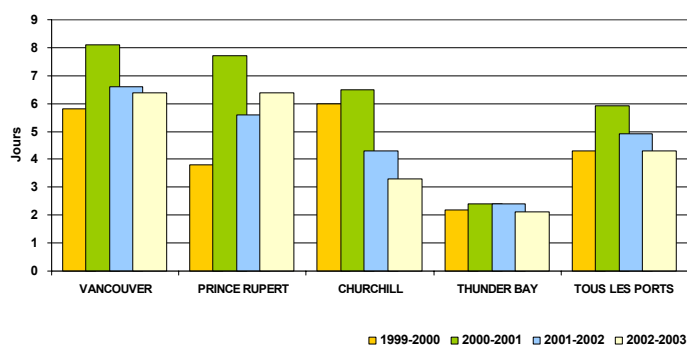
Au total, 520 navires ont mouillé dans les ports de l'Ouest du Canada pour y charger du grain durant la campagne 2002-2003, soit 31,9 % de moins que les 764 navires recensés l'année d'avant. Avec une moyenne de 4,3 jours, ces navires ont passé 12,2 % de temps en moins au port que l'année précédente. De plus, cela a marqué un retour à une moyenne globale qu'on n'avait pas vue depuis le lancement du PSG.

À Vancouver, où le tiers de tous les navires ont mouillé, le temps total passé au port a été en moyenne de 6,4 jours, dont 2,5 jours à attendre d'être chargés et 3,9 jours à être chargés<sup>88</sup>. Cette moyenne générale représente une baisse de 3,0 % par rapport à la moyenne de 6,6 jours enregistrée un an plus tôt, et une baisse de 21,0 % par rapport à la moyenne de 8,1 jours enregistrée en 2000-2001. Néanmoins, elle reste supérieure de 10,3 % à la moyenne de 5,8 jours enregistrée la première année du PSG.

Avec une moyenne de 2,1 jours, le temps total passé par les navires à Thunder Bay a été inférieur de 12,5 % à la moyenne de 2,4 jours enregistrée l'année d'avant. Sur ce temps, 0,7 jour a été passé à attendre d'être chargés, et 1,4 jour à être chargés. Il vaut la peine de mentionner ici que Thunder Bay continue d'afficher la moyenne générale la plus basse de tous les ports de l'Ouest du Canada.

Par comparaison, Churchill a accusé la plus haute amélioration générale. Sa moyenne de 3,3 jours a reculé de près d'un quart par rapport à la moyenne de 4,3 jours de la campagne 2001-2002, et de près de moitié par rapport à la moyenne de 6,5 jours de 2000-2001.

Figure 61 : Temps moyen passé par les navires au port



Prince Rupert est allé à l'encontre de cette tendance générale, puisque le réacheminement des navires au cours des premiers stades du conflit de travail à Vancouver a entraîné une hausse abrupte du temps passé par les navires à attendre au port. Ainsi, la moyenne de 8,4 jours enregistrée au premier trimestre a représenté deux fois et demie la moyenne de 3,3 jours de la campagne 2001-2002. Et même si l'élimination de cet arriéré a finalement abouti à une baisse des temps d'attente, son impact général n'a pu être jugulé. De ce fait, le temps moyen passé par les navires au port a augmenté de 13,6 %, à 6,4 jours contre 5,6 jours un an plus tôt.

Dans l'ensemble, ces résultats témoignent du fait que, avec le peu de pressions qui se sont exercées sur le SMTG durant la campagne 2002-2003 et les stocks suffisants de grains dans les silos terminus, les navires ont réussi à éviter des retards et à améliorer leur cycle de rotation dans les ports. [Voir tableau 3D-7 à l'annexe 3.]

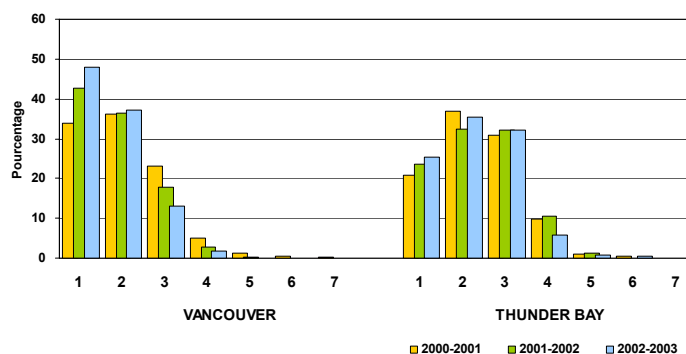
La raison de cette amélioration se reflète partiellement dans les statistiques qui ont trait à la répartition du temps passé par les navires au port. Celles-ci indiquent que les navires ont nécessité généralement moins de temps pour quitter le port que lors des deux campagnes précédentes. Néanmoins, cela est attribuable dans une large mesure aux résultats relatifs de Churchill et de Thunder Bay, où le pourcentage des navires qui ont passé plus de cinq jours au port est nettement inférieur à celui de l'un et l'autre ports de la côte Ouest. À Churchill, à peine un navire sur neuf (ou 11,1 %) qui a mouillé dans le port a passé plus de cinq jours au port, contre 20,0 % l'année d'avant. À Thunder Bay, ce pourcentage est encore plus bas, d'à peine 4,1 % durant la campagne 2002-2003, contre 7,9 % un an plus tôt. [Voir tableau 3D-8 à l'annexe 3.]

À Vancouver, la proportion de navires qui ont passé plus de cinq jours au port a augmenté à 54,9 %, contre 51,8 % l'année d'avant. À Prince Rupert, la proportion a augmenté à 40,7 % contre 37,8 %. Une bonne part de cette hausse résulte néanmoins directement des retards causés par le réacheminement des navires durant le conflit de travail qui a effectivement fermé le port de Vancouver la première moitié de l'année.

<sup>88</sup> Le nombre de jours qu'un navire passe à attendre représente la différence entre le moment où le navire est inspecté par le gardien de port et l'Agence canadienne d'inspection des aliments et celui où commence le chargement.

La proportion de navires nécessitant des postes d'amarrage multiples pour charger des grains à Vancouver a reculé de 57,2 % durant la campagne 2001-2002 à 52,0 % durant la campagne 2002-2003. À Thunder Bay, la baisse proportionnelle a été légèrement inférieure et est passée de 76,4 % à 74,7 % durant la même période. Il faut signaler toutefois que le nombre d'amarrages que chaque navire doit faire avant l'imposition de redevances supplémentaires est négocié dans le cadre du contrat d'affrètement. C'est ainsi que les contrats relatifs aux plus gros navires contiennent sans doute des dispositions qui les autorisent à accoster plus fréquemment que les plus petits bâtiments sans encourir de sanctions financières. [Voir tableau 3D-9 à l'annexe 3.]

Figure 62 : Nombre d'amarrages par navire



### Surestaries et primes de célérité

Les membres de la WGEA et de la CCB ont fourni le total des frais de surestaries des navires et des primes de célérité au sujet des trois campagnes agricoles étudiées<sup>89</sup>. Le long du littoral pacifique, les frais de surestaries durant la campagne 2002-2003 ont nettement reculé, passant de 2,8 millions \$ à 0,7 million \$ (ou 74,3 %). Cela cadre avec les baisses considérables mentionnées plus haut au sujet du nombre moyen de jours passés par les navires au port et des volumes effectifs expédiés. En même temps, les primes de célérité ont reculé de 4,2 millions \$ à 1,9 million \$ (ou 54,7 %). Les frais annuels de surestaries des navires à Churchill, Thunder Bay et le long de la Voie maritime du Saint-Laurent, ont baissé de 62,1 %, passant de 151 700 \$ à 57 500 \$. Les primes de célérité dans l'Est du pays ont régressé de 11,2 %, passant de 2,8 millions \$ à 2,5 millions \$. [Voir tableau 3D-10 à l'annexe 3.]

Le signalement par les navires du montant des frais de surestaries versés et des primes de célérité vise à donner un aperçu de l'efficacité avec laquelle le grain transite par les ports de l'Ouest du Canada. Même si l'on ne peut ignorer la baisse survenue dans les volumes manutentionnés, la diminution générale des deux au cours de la campagne 2002-2003 révèle que les navires chargent de manière plus conforme aux jours de planche prévus dans leur contrat d'affrètement. Dans une large mesure, cela entraîne une baisse du temps moyen que ces navires passent au port. Il est néanmoins important de mettre en contexte ces statistiques et de connaître les stratégies variables de gestion des risques qu'utilisent les exportateurs. Le nombre de jours de planche est négocié dans le cadre du contrat d'affrètement et ne constitue qu'un élément des activités de marchandisage de ces exportateurs.

### Frais moyens de manutention

À l'instar des taux publiés au sujet des activités de manutention des silos de collecte, ceux qui se rapportent aux activités des silos terminus varient beaucoup. Comme tenu de la multitude des taux tarifaires, toute analyse des fluctuations générales des prix doit se faire au moyen d'un indice composé<sup>90</sup>. Tout comme les taux qui se rattachent au réseau de silos de collecte, ceux des activités de réception, d'ensilage et de chargement du grain sont les plus élevés, puisqu'ils variaient d'un minimum d'environ 7,50 \$ la tonne (pour le blé) à un maximum d'environ 12,25 \$ la tonne (pour le lin) au 31 juillet 2003. Ceux-ci sont complétés par les frais quotidiens d'entreposage qui se chiffrent à entre 0,05 \$ et 0,10 \$ la tonne par jour.

Pour ce qui est des taux moyens affichés au sujet de la réception, de l'ensilage et du chargement des grains, la plupart des silos terminus font état de hausses modérées. Effectivement, l'indice composé des prix de ces

<sup>89</sup> Il faut signaler que les données (qui sont à la fois non vérifiées et cumulatives) concernent les expéditions qui ont lieu durant chaque campagne agricole et qu'à ce titre, elles peuvent différer des chiffres figurant dans les états financiers des organisations respectives.

<sup>90</sup> Pour les besoins de l'analyse présentée ici, les fluctuations des prix d'une activité donnée de manutention reposent sur un indice composé des taux tarifaires nominaux.

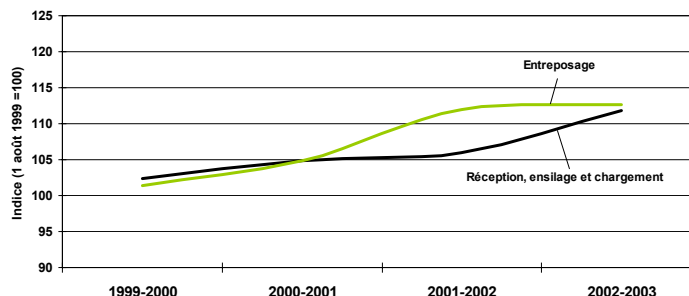
services a affiché une hausse générale de 5,5 % durant la campagne 2002-2003, et de 11,8 % depuis le lancement du PSG.

À Vancouver, ces hausses ont varié entre 1,7 % et 5,9 %. À Prince Rupert, les taux tarifaires publiés de ces services sont demeurés inchangés par rapport à la campagne précédente. Thunder Bay a accusé des hausses qui ont oscillé entre 2,1 % et 6,2 % pour la plupart des produits, la seule exception étant le seigle, qui a affiché une hausse sur douze mois de 12,7 %. [Voir tableau 3D-11 à l'annexe 3.]

Les hausses les plus prononcées ont toutefois été réservées à Churchill, où la majeure partie des taux ont progressé de 10,3 % à 20,3 %, la seule exception étant le lin, qui a progressé dans une mesure relativement moindre, à hauteur de 3,2 %. Il faut signaler toutefois que les hausses enregistrées à Churchill semblaient viser une plus grande parité avec les taux relativement plus élevés par tonne affichés par d'autres compagnies de silos terminus depuis le lancement du PSG.

Il faut également signaler l'augmentation de 12,7 % des frais d'entreposage dans les silos terminus observée depuis le lancement du PSG. Et pourtant, au cours de la campagne 2002-2003, ces frais sont restés essentiellement inchangés. L'indice composé des prix révèle une hausse d'à peine 0,6%. Celle-ci est attribuable à l'augmentation des frais de stockage dans les silos terminus de Vancouver, qui ont oscillé entre un minimum de 1,1 % et un maximum de 2,9 %<sup>91</sup>.

Figure 63 : Fluctuation relative des frais de manutention aux silos



### 3.5 Observations sommaires

Comme on a pu le lire dans les livraisons antérieures des rapports trimestriels et annuels du Surveillant, le modèle de chaîne d'approvisionnement constitue un cadre précieux pour analyser le fonctionnement du SMTG dans son ensemble. Le rapport annuel du Surveillant relatif à la campagne 2001-2002 indique qu'il faut 67,4 jours aux grains pour franchir la chaîne d'approvisionnement. Même si cela est légèrement supérieur aux 64,6 jours enregistrés au cours de la campagne 2000-2001, cette moyenne est néanmoins supérieure de 2,9 % à la moyenne de 69,4 jours observée la première année du PSG.

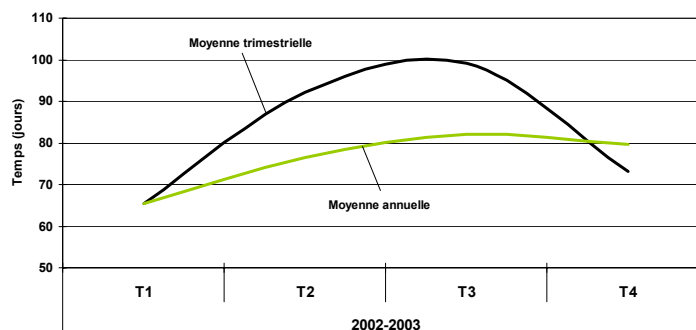
Compte tenu de la moyenne globale de 65,4 jours enregistrée au premier trimestre, tous les indicateurs qui ont servi à calculer le temps qu'il faut aux grains pour franchir le SMTG font état pour commencer d'une légère amélioration du bilan pour la campagne 2002-2003. Or, cette tendance s'est complètement renversée au deuxième trimestre. La moyenne trimestrielle étant passée de 65,4 jours à 92,1 jours au deuxième trimestre, la moyenne annuelle a passé la barre nettement plus élevée de 76,4 jours. Cela a persisté tout au long du troisième trimestre, où la moyenne de 99,1 jours a fait grimper la moyenne annuelle à 82,1 jours<sup>92</sup>. De fait, il a fallu attendre le quatrième trimestre pour que la moyenne trimestrielle retombe enfin à 73,2 jours.

<sup>91</sup> Il faut signaler que ces observations reposent exclusivement sur les silos terminus qui n'ont pas adopté un régime d'*escalade des frais d'entreposage*. Ces chiffres doivent donc être interprétés comme une estimation inférieure des hausses des taux affichés. Cinq silos terminus – deux à Thunder Bay et trois le long du littoral du Pacifique – ont affiché des tarifs reposant sur un régime d'escalade des frais d'entreposage, qui définit une série de taux progressivement supérieurs au fur et à mesure que le temps d'entreposage augmente. À défaut de disposer de données sur le nombre moyen de journées en entreposage au sujet des silos terminus qui appliquent ces taux, il est impossible de calculer un taux précis pour l'incorporer dans les moyennes générales des ports.

<sup>92</sup> Les valeurs citées sont extraites des rapports du Surveillant relatifs aux premier, deuxième et troisièmes trimestres de la campagne 2002-2003.

En outre, la moyenne annualisée de 79,7 jours révèle que les grains ont franchi le SMTG à un rythme nettement plus lent qu'à tout autre moment lors des trois campagnes agricoles précédentes. Cette hausse de 12,3 jours (ou 18,2 %) par rapport à la moyenne de 2001-2002 est essentiellement attribuable à la forte augmentation du temps passé par les grains en entreposage dans les silos de collecte, qui a atteint une moyenne de 47,9 jours contre 38,0 jours un an plus tôt. La moyenne trimestrielle a atteint le cap record de 59,9 jours au troisième trimestre.

Figure 64 : Nombre moyen de jours passés par les grains dans le SMTG



Ce phénomène a été aggravé par l'augmentation de 1,3 jour (ou 15,1 %) du temps de transit moyen des wagons chargés, qui est passé à une moyenne de 10,1 jours contre 8,8 jours la campagne précédente. Le temps passé par le grain en inventaire dans les silos terminus a lui aussi augmenté, la moyenne augmentant de 1,1 jour (ou 5,4 %) à 21,7 jours, contre 20,6 jours un an plus tôt.

Cette baisse d'efficacité de la chaîne d'approvisionnement a sans aucun doute été aggravée par une deuxième année d'affilée de baisses radicales des volumes de grains manutentionnés par les silos de collecte, les chemins de fer et les silos terminus. En outre, il demeure très difficile de faire la distinction entre les fluctuations d'efficacité résultant de ces baisses de volumes et celles qui peuvent être attribuées aux réformes du gouvernement ou à d'autres facteurs. Il n'en reste pas moins que certains éléments doivent être soulignés au sujet du rendement de la chaîne d'approvisionnement au cours de la campagne agricole.

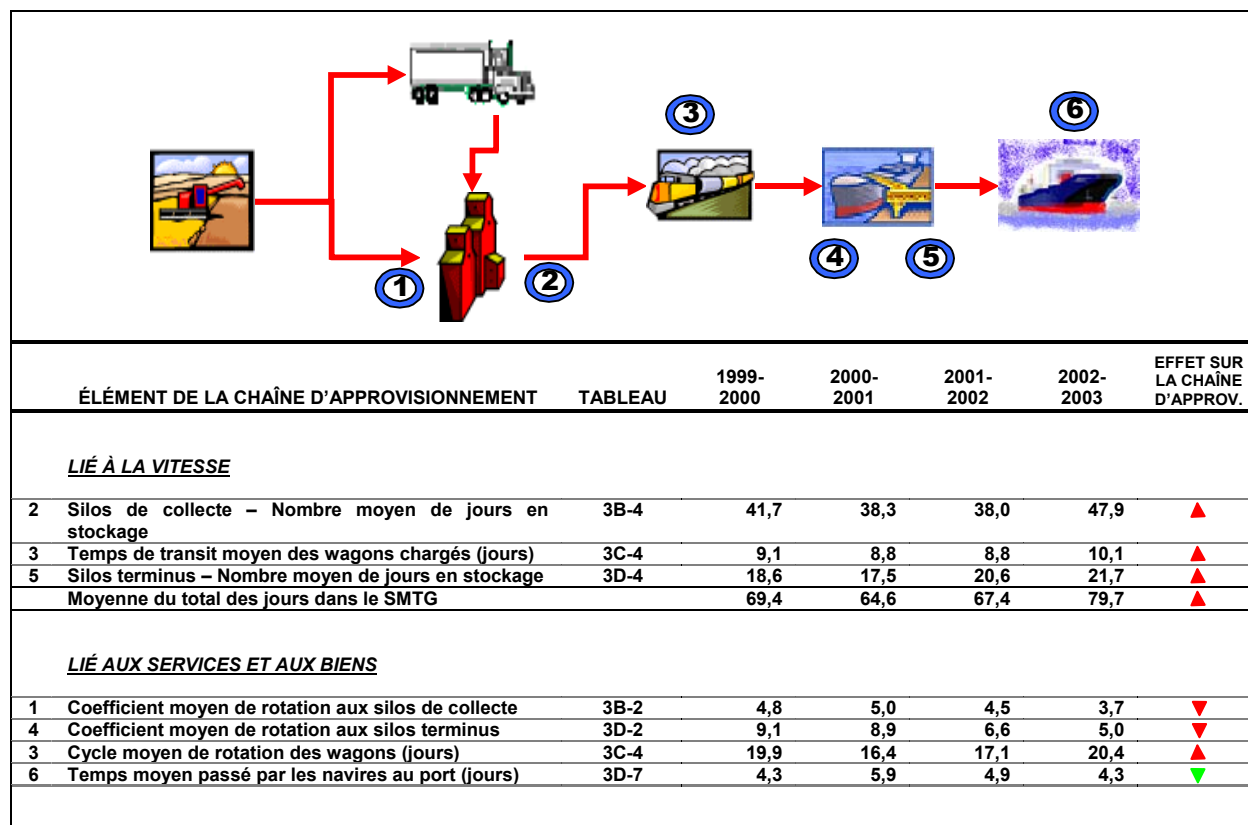
Premièrement, la majeure partie de la détérioration des résultats semble directement attribuable à une baisse radicale des programmes de ventes à la fois des grains CCB et hors CCB. Faute de ventes plus importantes, les inventaires des silos de collecte ont augmenté naturellement, et vieilli, à mesure que les producteurs ont continué de livrer leurs grains aux silos locaux. Cette accumulation des inventaires se reflète sans doute fort bien dans la diminution du volume d'espace disponible dans les silos de collecte au cours du premier trimestre, qui a chuté à environ 25 % de la capacité de travail – et est resté aux alentours de ce niveau pendant la majeure partie des deuxième et troisième trimestres qui ont suivi.

Deuxièmement, une part importante de la hausse relative du temps que les grains ont passé en entreposage dans les silos terminus est faussée par la perturbation des opérations des silos terminus à Vancouver au cours de la première moitié de la campagne 2002-2003. Le port ayant virtuellement cessé toute activité à cause du lock-out du Grain Workers Union, le grain à destination de l'ouest a été réacheminé vers Prince Rupert. Compte tenu de la demande comprimée qui a eu des conséquences sur Prince Rupert en premier lieu, le grain a passé relativement peu de temps en stockage dans ce port, en moyenne 7,4 jours au premier trimestre<sup>93</sup>. Même si cela a contribué à réduire la moyenne globale de temps passé dans le SMTG au premier trimestre, le déblocage de cet arriéré a rapidement cédé le pas à une reprise des opérations, notamment à une hausse des stocks de grains et du temps moyen passé en entreposage. De plus, au moment où le service a été rétabli à Vancouver, les stocks qui avaient vieilli dans les silos terminus du port depuis le commencement du conflit sont subitement devenus disponibles pour être expédiés. L'inclusion de ces stocks plus anciens a eu un impact négatif correspondant sur les moyennes du SMTG pour la campagne agricole<sup>94</sup>.

<sup>93</sup> Le nombre moyen de jours passés par le blé en stockage – le principal grain manutentionné par volume à Prince Rupert durant cette période, a été de 5,4 jours.

<sup>94</sup> Pour éviter les distorsions, les grains stockés dans les silos terminus de Vancouver sont exclus du calcul du nombre moyen de jours en entreposage pendant le conflit de travail. Leur inclusion après coup a abouti à une hausse de la moyenne générale à Vancouver à 28,1 jours au troisième trimestre, et à 24,8 jours sur douze mois, ce qui est nettement supérieur à la moyenne traditionnelle de 15 jours. Un impact semblable a été subi par les moyennes trimestrielles et annuelles du SMTG dans son ensemble.

Figure 65 : Chaîne d'approvisionnement du SMTG



Troisièmement, la baisse des volumes et la distance généralement plus grande parcourue pour acheminer le grain jusqu'à Prince Rupert ont été les principaux facteurs qui expliquent l'augmentation du temps de transit des wagons chargés, qui est passé d'une moyenne de 8,8 jours au cours de la campagne 2001-2002 à 10,1 jours au cours de la campagne 2002-2003<sup>95</sup>. De plus, le réacheminement des grains provenant du CP vers Prince Rupert a obligé le CP à échanger une part importante de son trafic vers l'ouest avec le CN à Edmonton. Cela aussi a contribué à la hausse constatée du temps de transit moyen des wagons chargés.

Enfin, le réacheminement des navires vers Prince Rupert pour y être chargés a entraîné un arriéré, surtout au cours des premiers stades du conflit de travail, qui s'est traduit par une hausse très nette du temps que ces navires ont passé à attendre au port. Le temps moyen passé par les navires à Prince Rupert a grimpé à 10,0 jours au premier trimestre de la campagne 2002-2003, soit un bond de 78,6 % par rapport à la moyenne de 5,6 jours enregistrée durant la campagne précédente dans son ensemble. L'élimination de cet arriéré a entraîné une baisse significative des délais d'attente au deuxième trimestre et a contribué à abaisser la moyenne du temps passé au port à un minimum record de 3,9 jours. Et pourtant, la reprise intégrale des services vers Vancouver a elle aussi entraîné un rallongement des délais moyens de chargement à Prince Rupert et à Vancouver. Par conséquent, la moyenne de temps passé au port a progressé à 5,1 jours au troisième trimestre, et à 4,3 jours pour la campagne dans son ensemble.

La baisse des volumes de grains explique qu'une part importante de la capacité de manutention du SMTG soit restée inutilisée. Cela se reflète sans doute fort bien dans le fait que le lock-out des membres du Grain Workers Union à Vancouver a écarté 34,9 % de la capacité des silos terminus du SMTG pendant une bonne

<sup>95</sup> Les données comparées entre Prince Rupert et Vancouver et un point situé sur le réseau du CN dans l'Ouest comme Edmonton (Alberta), sont respectivement de 955 et 760 routes-milles. Compte tenu de la plus grande zone d'attraction commerciale de Vancouver, cela suppose que la majeure partie du trafic réacheminé vers Prince Rupert a subi une pénalité d'au moins 195 routes-milles en matière de temps et de distance.

part de la première moitié de la campagne. Et pourtant, les volumes sur la côte Ouest ont continué d'être expédiés pratiquement sans entraves par Prince Rupert. De fait, la baisse générale des volumes a contribué à éviter l'encombrement des silos terminus et à accélérer le temps de rotation des navires dans les ports de l'Ouest du Canada.

Malgré cela, la baisse constante des taux de rotation dans les silos de collecte et les silos terminus, qui a été respectivement de 18,1 % et de 24,2 %, témoigne du fait que le système offrait plus de capacité que nécessaire. En fait, si la capacité du SMTG, et en particulier la portion attribuable au réseau des silos de collecte, ne s'était pas comprimée depuis plusieurs années, cette baisse aurait été encore plus marquée. Et si la baisse de capacité souligne le fait que la productivité de manutention a augmenté d'environ 29,7 % au cours des quatre dernières campagnes agricoles, elle soulève également des questions sur la capacité nécessaire. La capacité du système à manutentionner des volumes de grains normalisés reste non vérifiée.

Dans une même mesure, l'allongement du cycle moyen de rotation des wagons de 17,1 jours à 20,4 jours reflète lui aussi la diminution des pressions exercées sur le parc de wagons-trémies et la capacité de manutention inhérente qui est restée inutilisée. Mais surtout, les chemins de fer ont réduit le nombre de leurs locomotives et de leurs équipes de train face à cette baisse de la demande. La capacité de l'industrie à s'adapter à nouveau à des volumes de grains revenus à la normale et à améliorer le cycle de rotation passé des wagons dépendra en définitive de leur aptitude à trouver un nombre suffisant de ces ressources.

Et alors que ces questions relatives à la capacité du SMTG à réagir à une hausse des volumes de grains demeurent sans réponse, les taux affichés pour de nombreux éléments des services du SMTG ont affiché une hausse. Les coûts d'intrants nominaux liés à la manutention dans les silos de collecte, au transport ferroviaire, à la manutention dans les silos terminus et même à l'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent, ont tous augmenté depuis la mise en œuvre du PSG. En soi, une bonne partie de cette augmentation semble correspondre aux pressions inflationnistes et aux efforts visant à répercuter la hausse des coûts sur les clients respectifs. Or, certaines de ces augmentations sont appréciables et occupent une place prépondérante dans l'augmentation générale des coûts de livraison des grains aux postes d'exportation. Ces coûts sont analysés plus en détail à la section 5 – Incidences sur les producteurs.

## SECTION 4 : FIABILITÉ DU SERVICE

*Le vrai test de toute chaîne logistique réside dans sa capacité à assurer la livraison à temps d'un produit, en fonction des besoins (peu importe qu'il s'agisse de matières premières, de produits semi-transformés, de pièces ou de produits finis). Cela s'applique autant aux produits industriels qu'aux produits de consommation et est résumé par une expression d'usage courant dans l'industrie logistique : « livrer le bon produit au bon client au bon moment ». Les indicateurs qui suivent servent principalement à déterminer si le grain s'écoule dans le système dans les délais prescrits, et si le bon grain est stocké au port lorsqu'un navire accoste pour y être chargé.*



### Points saillants – Campagne agricole 2002-2003

#### Performance des ports

- Le volume réduit n'a pas nui à la fiabilité générale du SMTG quant à la livraison des grains aux ports de l'Ouest du Canada.
  - Incidence de phénomènes extraordinaires – conflit de travail à Vancouver.
  - Le réacheminement du trafic par Prince Rupert a atténué les effets délétères possibles.
- La fiabilité s'est traduite :
  - par une diminution du temps moyen passé par les navires au port;
  - par des niveaux suffisants des stocks aux silos terminus aux ports de Vancouver et Thunder Bay.
    - Les rapports stock-navire et stock-expédition se sont généralement maintenus à un niveau supérieur à 2,0.
- La diminution des expéditions de grains dans les silos terminus de l'Ouest du Canada a généralement abouti à des hausses significatives des rapports moyens stock-navire.
  - Vancouver
    - Blé – 4,9; hausse de 109,5 % par rapport à la dernière campagne.
    - Colza-canola – 2,9; baisse de 11,1%.
  - Thunder Bay
    - Blé – 6,8; hausse de 59,2 % par rapport à la dernière campagne.
    - Colza-canola – 4,3; hausse de 64,7 %.
- Les rapports stock-expédition étayent les constatations qui ont trait à la baisse du débit.
  - Vancouver
    - Grains CCB – 4,3; hausse de 38,4 % par rapport à la dernière campagne.
    - Grains hors CCB – 4,3; hausse de 5,1 %.
  - Thunder Bay
    - Grains CCB – 6,6; hausse de 20,1 % par rapport à la dernière campagne.
    - Grains hors CCB – 5,0; hausse de 75,8 %.
- Les revenus de manutention des silos terminus baissent à cause d'une diminution des volumes de grains.
  - Les revenus à Vancouver se chiffrent à 49,7 millions \$.
    - Baisse de 64,4 % par rapport à la dernière campagne.
  - Les revenus à Thunder Bay se chiffrent à 58,6 millions \$.
    - Baisse de 8,7 % par rapport à la dernière campagne.
- Les coûts d'entreposage de la CCB diminuent à cause de la baisse des volumes de grains.
  - Les coûts d'entreposage le long du littoral pacifique se chiffrent à 22,4 millions \$.
    - Baisse de 54,4 % par rapport à la dernière campagne.
  - Les coûts d'entreposage à Thunder Bay se chiffrent à 30,1 millions \$.
    - Baisse de 12,4 % par rapport à la dernière campagne.



## Série de mesures 4 – Fiabilité du service

Tableau	Description	Notes	BASE	CAMPAGNE AGRICOLE (1)			
			1999-2000	2001-2002	2002-2003	VAR %	
<b>Performance des ports [sous-série de mesures 4A]</b>							
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Vancouver – Blé		3,1	2,3	4,9	109,5 %	▲
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Vancouver – Canola		2,5	3,3	2,9	-11,1 %	▼
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Thunder Bay – Blé		5,6	4,3	6,8	59,2 %	▲
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Thunder Bay – Canola		2,8	2,6	4,3	64,7 %	▲
4A-2	Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Grade	(2)					
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Vancouver – Grains Commission		3,5	3,1	4,3	38,4 %	▲
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Vancouver – Grains hors Commission		3,6	4,1	4,3	5,1 %	▲
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Thunder Bay – Grains Commission		4,6	5,5	6,6	20,1 %	▲
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Thunder Bay – Grains hors Commission		3,3	2,9	5,0	75,8 %	▲
4A-4	Revenus de manutention des silos terminus (millions \$) – Vancouver		192,70 \$	139,70 \$	49,70 \$	-64,4 %	▼
4A-4	Revenus de manutention des silos terminus (millions \$) – Thunder Bay		82,10 \$	64,20 \$	58,60 \$	-8,7 %	▼
4A-4	Frais d'entreposage de la CCB (million \$) – Littoral pacifique		63,30 \$	49,10 \$	22,40 \$	-54,4 %	▼
4A-4	Frais d'entreposage de la CCB (million \$) – Thunder Bay		31,30 \$	34,40 \$	30,10 \$	-12,4 %	▼

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les deux campagnes agricoles de 1999-2000 à 2002-2003 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

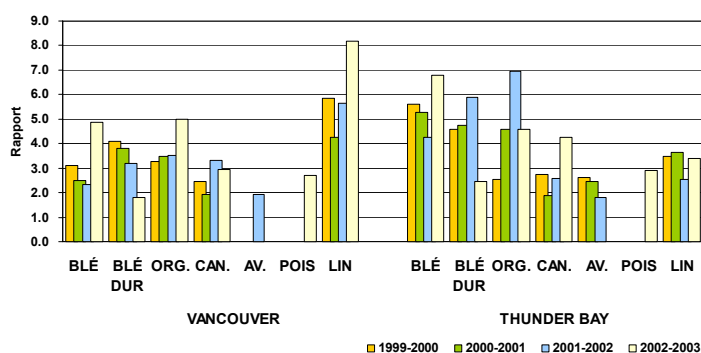
(2) – Les modifications des données indiquées ne peuvent être décrites dans le cadre de ce sommaire. On encourage le lecteur à consulter les données détaillées figurant à l'annexe 3 au besoin.

### 4.1 Performance des ports [sous-série de mesures 4A]

Les rapports hebdomadaires moyens stock-navire sont calculés pour les principaux grains à Vancouver et Thunder Bay d'après les rapports hebdomadaires sur les volumes effectifs en inventaire dans les silos terminus et d'après les prévisions des arrivées de navires au cours de la semaine à venir. Si l'on compare les stocks des silos terminus à la demande des navires dont on prévoit l'arrivée, on peut alors mesurer l'approvisionnement à court terme par rapport à la demande à court terme. À titre d'exemple, un rapport de 2,5 indique que 2,5 tonnes de grains étaient en inventaire pour chaque tonne de grains à charger à bord des navires devant arriver la semaine suivante<sup>96</sup>. Néanmoins, ces rapports affichent une grande variabilité, qui s'explique principalement par le caractère inégal des grains qui arrivent et transitent dans les ports.

À quelques exceptions notoires, les rapports hebdomadaires moyens stock-navire au port de Vancouver durant la campagne 2003-2003 ont affiché des hausses très nettes par rapport à un an plus tôt. Le rapport affiché pour le blé a accusé le gain le plus important (109,5 %) et est passé à 4,9 contre 2,3 durant la campagne 2001-2002. Cela a été accompagné d'une hausse de 44,8 % du rapport moyen relatif au lin, qui est passé à 8,2 par rapport à 5,7, et d'une hausse de 42,4 % en ce qui concerne l'orge. La seule baisse notable a été affichée par le blé dur, dont le rapport moyen a reculé de 43,8 % à 1,8, contre 3,2 un an plus tôt. À l'exception de ce dernier produit, aucun des rapports n'a chuté en deçà de 2,0.

Figure 66 : Rapport stock-navire



<sup>96</sup> Des rapports d'au moins un dénotent un volume suffisant disponible pour répondre à la demande à court terme. Les fluctuations à la hausse ou à la baisse du rapport indiquent un changement relatif du niveau des stocks à court terme.

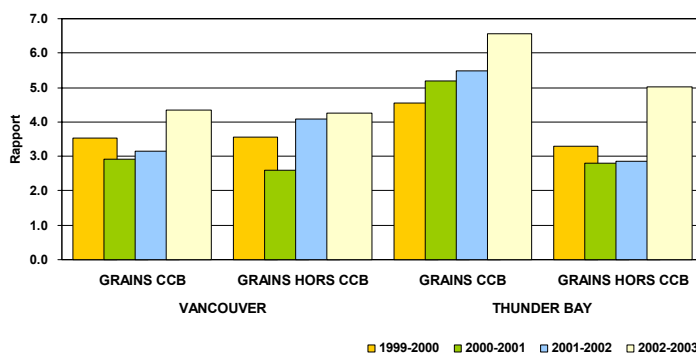
À Thunder Bay, les gagnants ont suivi de près les perdants. Les rapports moyens pour le colza-canola ont augmenté à 4,3 par rapport à 2,6 (ou 64,7 %), alors que les rapports du blé et du lin ont augmenté respectivement de 59,2 % et de 33,4 %. À l'inverse, le blé dur et l'orge ont accusé des baisses respectives de 58,4 % et de 33,9 %. Une fois de plus, aucun des rapports moyens n'a baissé en deçà de 2,0. [Voir tableau 4A-1 à l'annexe 3.]

Les rapports hebdomadaires moyens stock-navire par grade ont été calculés selon la même méthodologie que celle décrite ci-dessus. Ces rapports hebdomadaires varient encore plus en raison de la distorsion créée par les mélanges effectués, comme c'est le cas pour l'expédition annuelle de deux à trois millions de tonnes de « blé de l'Ouest canadien ». [Voir tableau 4A-2 à l'annexe 3.]

Une mesure connexe prévoit le calcul des rapports hebdomadaires moyens stock-expédition tant pour les grains de la CCB que pour ceux hors CCB. Cette mesure donne une indication du rapport entre les réserves stockées dans les silos terminus et le volume de grain effectivement chargé, par opposition à celui que l'on avait prévu de charger, sur les navires au cours d'une semaine quelconque. Cette mesure est interprétée de la même façon que le rapport hebdomadaire moyen stock-navire.

À des fins de segmentation, les rapports hebdomadaires moyens stock-expédition relatifs au blé, au blé dur et à l'orge sont réputés illustrer ceux des grains de la CCB, même s'il est admis qu'une faible proportion des stocks de blé et d'orge, de même que les expéditions à Thunder Bay, sont des grains de provende hors CCB. Les rapports stock-expédition relatifs aux grains hors CCB englobent ceux qui touchent le colza-canola, l'avoine et le lin.

Figure 67 : Rapport stock-expédition



Le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition pour les grains de la CCB à Vancouver a augmenté de 38,4 % durant la campagne 2002-2003, passant de 3,1 à 4,3. Le rapport moyen pour les grains hors CCB a augmenté de 5,1 %, de 4,1 à 4,3. À Thunder Bay, le rapport moyen pour les grains de la CCB est passé de 5,5 à 6,6 (hausse de 20,1 %), alors que le rapport moyen pour les grains hors CCB est passé de 2,9 à 5,0 (hausse de 75,8 %). [Voir tableau 4A-3 à l'annexe 3.]

#### Recettes des silos terminus et coûts d'entreposage de la CCB

Le PSG prévoit la divulgation annuelle des revenus des silos terminus et des frais d'entreposage de la CCB aux silos terminus. La WGEA et ses membres ont conçu une méthode pour rendre compte des revenus totaux des silos terminus au moyen d'un certain nombre de mesures financières clés et ont fourni des données au sujet de leurs silos terminus de Thunder Bay et Vancouver. La CCB a pour sa part fourni une ventilation de ses coûts aux silos terminus à partir des données globales relatives aux silos terminus situés le long du littoral du Pacifique, ainsi qu'à ceux de Thunder Bay. Il faut signaler toutefois que les différences qui existent dans les méthodes comptables complexifient les comparaisons directes entre les revenus totaux et les coûts de la CCB. Les données sur les revenus et les coûts des silos terminus présentées ici n'ont pas été vérifiées. [Voir tableau 4A-4 à l'annexe 3.]

Les revenus totaux des silos terminus au cours de la campagne 2002-2003 ont reculé de façon appréciable à Vancouver, chutant de 139,7 millions \$ à 49,7 millions \$ (ou 64,4 %). À Thunder Bay, les revenus totaux des silos terminus ont subi une baisse moins marquée, passant de 64,2 millions \$ à 58,6 millions \$ (ou 8,7 %). Ces baisses sont directement liées et conformes à la baisse générale du débit dans ces ports mentionnée précédemment.

Le total des frais d'entreposage de la CCB le long du littoral pacifique a diminué de 54,4 % durant la campagne 2002-2003, passant de 49,1 millions \$ l'année d'avant à 22,4 millions \$. À Thunder Bay, les frais d'entreposage ont régressé de 12,4 %, passant de 34,4 millions \$ à 30,1 millions \$. À nouveau, ces baisses sont principalement le fait de la baisse du débit.

## 4.2 Observations sommaires

La baisse des volumes de grains a allégé les pressions qui s'exerçaient sur le SMTG dans son ensemble, et une grande partie de la capacité de manutention aux silos terminus est donc restée inutilisée. Cela s'est traduit dans une large mesure par une augmentation de la durée d'entreposage du grain dans les silos terminus et par une baisse du nombre moyen de jours passés par les navires au port. En même temps, un conflit de travail prolongé à Vancouver a eu des répercussions profondes sur les opérations de la côte Ouest durant la première moitié de la campagne 2002-2003.

Les rapports stock-navire et stock-expédition dont il est question plus haut confirment simplement qu'une quantité suffisante de grains était disponible aux silos terminus pour répondre à la demande en cours. De fait, le niveau de couverture assuré par ces stocks a augmenté de façon prononcée. Dans la mesure où l'on peut juger de la fiabilité d'une chaîne d'approvisionnement par sa capacité à livrer le produit au moment et au lieu prévus, il semble que la fiabilité du SMTG se soit révélée suffisante par rapport aux besoins. Et cela s'est fait en dépit de l'impact du conflit de travail prolongé à Vancouver.

La conciliation du besoin d'efficacité et de fiabilité au sein du SMTG est un défi auquel sont constamment confrontés les intervenants. Pour les exploitants des silos terminus, ce défi se traduit souvent par un compromis entre l'efficacité et la fiabilité du système. D'une certaine façon, toute méthode de gestion des stocks (juste à temps) vise à minimiser au maximum le temps et le coût d'un produit qui doit franchir la chaîne logistique, sans nuire à la fiabilité globale de la chaîne. Dans le cas du SMTG, des rapports stock-navire et stock-expédition d'environ 1,0 peuvent être considérés comme l'objectif ultime visé par une telle méthode<sup>97</sup>.

Pourtant, les valeurs observées au sujet de ces rapport au cours des quatre dernières campagnes agricoles ont largement dépassé 2,0. Ces valeurs témoignent des efforts déployés pour protéger la fiabilité du système pour ce qui est de livrer les grains au port. Mais cette protection se fait aux dépens de l'efficacité du système puisque les stocks sont maintenus à un niveau bien supérieur à ce qui est nécessaire pour répondre à la demande courante. Il est difficile, sinon impossible, de déterminer la juste valeur du rapport qui permettrait d'optimiser l'équilibre entre l'efficacité et la fiabilité du système, d'autant plus que l'on tient compte de la diversité des grains, des grades, de la teneur en protéines et d'autres caractéristiques des stocks. Quoi qu'il en soit, il s'agit là d'une responsabilité qui incombe aux exploitants des installations et aux intervenants. Cela étant, le Surveillant est d'avis que le SMTG fonctionne actuellement de façon fiable.

---

<sup>97</sup> Un rapport de 1,0 indique qu'une tonne de grains était maintenue en inventaire pour chaque tonne de grains qu'il fallait pour charger les navires arrivant la semaine suivante (rapport stock-navire) ou pour chaque tonne effectivement chargée à bord des navires au cours de la semaine qui vient de s'écouler (rapport stock-expédition). Ces valeurs indiquent que l'on conservait des stocks de grains tout juste suffisants pour répondre à la demande immédiate.

## SECTION 5 : INCIDENCES SUR LES PRODUCTEURS

L'un des principaux objectifs du PSG est de déterminer les incidences sur les producteurs des changements qui surviennent dans le SMTG. La principale mesure à cet égard est le revenu net des producteurs, estimation du rendement financier après déduction du « seuil d'exportation » pour les producteurs. La méthode employée pour calculer ces mesures a été conçue à la suite d'une vaste étude réalisée dans le cadre du Programme de travaux supplémentaires au titre du SMTG, et son intégration dans les principaux indicateurs du SMTG a récemment été approuvée par Transports Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada.



### Points saillants – Campagne agricole 2002-2003

#### Revenu net des producteurs et méthode d'échantillonnage

- La méthode d'échantillonnage définit 43 postes de livraison du grain dans neuf zones géographiques de l'Ouest du Canada.

#### Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – Grains de la CCB

- Revenu net des producteurs :
  - Blé – a augmenté de 11,6 % pour s'établir à 212,82 \$ la tonne;
  - Blé dur – a reculé de 6,4 % à 235,10 \$ la tonne.
- Prix moyen pondéré :
  - Blé – a progressé de 10,2 % à 264,45 \$ la tonne par rapport à la dernière campagne.
    - Marque le prix le plus élevé en cinq ans.
    - Gain net de 68,17\$ la tonne depuis la campagne 1999-2000.
  - Blé dur – a baissé de 4,6 % à 293,02 \$ la tonne par rapport à la dernière campagne.
    - Gain net de 61,38 \$ la tonne depuis la campagne 1999-2000.
- Seuil d'exportation moyen :
  - Blé – a augmenté de 11,2 % à 79,81 \$ la tonne.
    - Supérieur de 13,99 \$ la tonne au seuil de la campagne 1999-2000.
  - Blé dur – a baissé de 3,5 % à 78,24 \$ la tonne.
    - Supérieur de 13,45 \$ la tonne au seuil de la campagne 1999-2000.
- Coûts directs moyens :
  - Les coûts directs moyens pondérés ont augmenté de 7,5 % pour le blé et de 4,8 % pour le blé dur.
    - La hausse est attribuable avant tout à l'augmentation des tarifs ferroviaires marchandises.
    - Un facteur secondaire a été l'augmentation du coefficient d'ajustement du fret.
    - Le rabais consenti au titre du transport par le port de Churchill a augmenté de 8,9 %.
  - Les coûts de camionnage ont diminué de 2,6 % grâce à l'élimination de la surtaxe sur le carburant.
  - Les coûts d'ensilage aux silos de collecte ont augmenté de 2,9 % pour le blé et de 3,2 % pour le blé dur.
  - Les coûts de la CCB ont augmenté de 23,7 % pour le blé et reculé de 12,8 % pour le blé dur.
- Avantages pour les producteurs :
  - Primes moyennes de camionnage :
    - Blé – ont augmenté de 9,4 % pour passer de 3,62 \$ à 3,96 la tonne.
    - Blé dur – ont diminué de 9,7 % pour passer de 4,13 \$ à 3,73 \$ la tonne.
  - Les économies de transport réalisées grâce au programme d'appels d'offres de la CCB ont augmenté de 9,3 % à 2,70 \$ la tonne durant la campagne 2002-2003.

#### Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – Produits hors CCB

- Le prix moyen des produits hors CCB a nettement augmenté.
  - Colza-canola – a augmenté de 16,5 %, passant de 355,67 \$ à 414,36 \$ la tonne.
  - Pois – a augmenté de 16,2 % pour passer de 279,85 \$ à 325,14 \$ la tonne.
- Seuil d'exportation moyen dans l'Ouest du Canada pour les produits hors CCB :
  - Colza-canola – a augmenté de 16,6 %, passant de 42,01 \$ à 48,97 \$ la tonne.
  - Pois jaunes – a augmenté de 17,2 %, passant de 70,97 \$ à 83,19 \$ la tonne.

#### Chargement des wagons par les producteurs

- Le nombre d'installations de chargement des wagons par les producteurs a augmenté de 1,0 % pour s'établir à 518.
  - Les installations le long des chemins de fer d'intérêt local ont augmenté de 7,9 %, pour s'établir à 137.
- Les expéditions par les producteurs ont diminué de 51,3 % à 3 200.
  - La baisse correspond à celle des volumes provenant des chemins de fer d'intérêt local.

## Série de mesures 5 – Incidences sur les producteurs

Tableau	Description	Notes	BASE	CAMPAGNE AGRICOLE (1)		
			1999-2000	2001-2002	2002-2003	VAR %
<b>Seuil d'exportation [sous-série de mesures 5A]</b>						
Est du Manitoba						
5A-1A	1 RPOC (\$ par tonne)	(2)	65,44 \$	68,75 \$	77,42 \$	12,6 % ▲
5A-1B	1 DAOC (\$ par tonne)	(2)	57,45 \$	74,62 \$	71,53 \$	-4,1 % ▼
5A-1C	1 Canola du Canada (\$ par tonne)	(2)	61,58 \$	52,37 \$	58,40 \$	11,5 % ▲
5A-1D	Gros pois jaunes canadiens – n° 2 ou mieux (\$ par tonne)	(2)	54,93 \$	71,61 \$	82,71 \$	15,5 % ▲
Ouest du Manitoba						
5A-2A	1 RPOC (\$ par tonne)	(2)	69,04 \$	75,67 \$	82,84 \$	9,5 % ▲
5A-2B	1 DAOC (\$ par tonne)	(2)	62,53 \$	79,04 \$	74,72 \$	-5,5 % ▼
5A-2C	1 colza-canola du Canada (\$ par tonne)	(2)	58,67 \$	52,42 \$	58,66 \$	11,9 % ▲
5A-2D	Gros pois jaunes canadiens – n° 2 ou mieux (\$ par tonne)	(2)	54,93 \$	71,61 \$	82,71 \$	15,5 % ▲
Nord-Est de la Saskatchewan						
5A-3A	1 RPOC (\$ par tonne)	(2)	69,34 \$	73,33 \$	80,65 \$	10,0 % ▲
5A-3B	1 DAOC (\$ par tonne)	(2)	65,47 \$	84,10 \$	80,48 \$	-4,3 % ▼
5A-3C	1 colza-canola du Canada (\$ par tonne)	(2)	54,38 \$	47,60 \$	52,99 \$	11,3 % ▲
5A-3D	Gros pois jaunes canadiens – n° 2 ou mieux (\$ par tonne)	(2)	54,93 \$	70,96 \$	83,33 \$	17,4 % ▲
Nord-Ouest de la Saskatchewan						
5A-4A	1 RPOC (\$ par tonne)	(2)	67,66 \$	72,58 \$	79,92 \$	10,1 % ▲
5A-4B	1 DAOC (\$ par tonne)	(2)	67,69 \$	84,31 \$	80,34 \$	-4,7 % ▼
5A-4C	1 colza-canola du Canada (\$ par tonne)	(2)	50,88 \$	39,88 \$	49,72 \$	24,7 % ▲
5A-4D	Gros pois jaunes canadiens – n° 2 ou mieux (\$ par tonne)	(2)	54,84 \$	71,43 \$	82,87 \$	16,0 % ▲
Sud-Est de la Saskatchewan						
5A-5A	1 RPOC (\$ par tonne)	(2)	70,64 \$	77,56 \$	84,33 \$	8,7 % ▲
5A-5B	1 DAOC (\$ par tonne)	(2)	62,38 \$	79,97 \$	76,33 \$	-4,6 % ▼
5A-5C	1 colza-canola du Canada (\$ par tonne)	(2)	57,47 \$	46,97 \$	52,82 \$	12,4 % ▲
5A-5D	Gros pois jaunes canadiens – n° 2 ou mieux (\$ par tonne)	(2)	54,72 \$	71,60 \$	83,31 \$	16,4 % ▲
Sud-Ouest de la Saskatchewan						
5A-6A	1 RPOC (\$ par tonne)	(2)	68,46 \$	72,84 \$	80,18 \$	10,1 % ▲
5A-6B	1 DAOC (\$ par tonne)	(2)	65,28 \$	82,15 \$	79,71 \$	-3,0 % ▼
5A-6C	1 colza-canola du Canada (\$ par tonne)	(2)	55,75 \$	43,71 \$	50,67 \$	15,9 % ▲
5A-6D	Gros pois jaunes canadiens – n° 2 ou mieux (\$ par tonne)	(2)	54,66 \$	70,67 \$	83,17 \$	17,7 % ▲
Nord de l'Alberta						
5A-7A	1 RPOC (\$ par tonne)	(2)	64,44 \$	69,94 \$	74,99 \$	7,2 % ▲
5A-7B	1 DAOC (\$ par tonne)	(2)	68,83 \$	85,66 \$	81,69 \$	-4,6 % ▼
5A-7C	1 colza-canola du Canada (\$ par tonne)	(2)	50,39 \$	40,76 \$	40,88 \$	0,3 % ▲
5A-7D	Gros pois jaunes canadiens – n° 2 ou mieux (\$ par tonne)	(2)	54,29 \$	70,04 \$	82,71 \$	18,1 % ▲
Sud de l'Alberta						
5A-8A	1 RPOC (\$ par tonne)	(2)	60,05 \$	65,58 \$	70,42 \$	7,4 % ▲
5A-8B	1 DAOC (\$ par tonne)	(2)	63,22 \$	77,80 \$	75,31 \$	-3,2 % ▼
5A-8C	1 colza-canola du Canada (\$ par tonne)	(2)	48,07 \$	35,53 \$	41,12 \$	15,7 % ▲
5A-8D	Gros pois jaunes canadiens – n° 2 ou mieux (\$ par tonne)	(2)	54,93 \$	69,60 \$	82,71 \$	18,8 % ▲
Peace River						
5A-9A	1 RPOC (\$ par tonne)	(2)	64,81 \$	71,10 \$	79,47 \$	11,8 % ▲
5A-9B	1 DAOC (\$ par tonne)	(2)	68,16 \$	87,32 \$	82,21 \$	-5,9 % ▼
5A-9C	1 colza-canola du Canada (\$ par tonne)	(2)	52,14 \$	41,08 \$	42,87 \$	4,4 % ▲
5A-9D	Gros pois jaunes canadiens – n° 2 ou mieux (\$ par tonne)	(2)	54,93 \$	71,61 \$	82,63 \$	15,4 % ▲
Ouest du Canada						
5A-10A	1 RPOC (\$ par tonne)	(2)	65,82 \$	71,74 \$	79,81 \$	11,2 % ▲
5A-10B	1 DAOC (\$ par tonne)	(2)	64,79 \$	81,10 \$	78,24 \$	-3,5 % ▼
5A-10C	1 colza-canola du Canada (\$ par tonne)	(2)	52,51 \$	42,01 \$	48,97 \$	16,6 % ▲
5A-10D	Gros pois jaunes canadiens – n° 2 ou mieux (\$ par tonne)	(2)	54,76 \$	70,97 \$	83,19 \$	17,2 % ▲
<b>Chargement par les producteurs [sous-série de mesures 5B]</b>						
5B-1	Installations de chargement par les producteurs (nombre) – Transporteurs de classe 1		415	386	381	-1,3 % ▼
5B-1	Installations de chargement par les producteurs (nombre) – Transporteurs de classes 2 et 3		120	127	137	7,9 % ▲
5B-1	Installations de chargement par les producteurs (nombre) – Tous les transporteurs		535	513	518	1,0 % ▲
5B-2	Expéditions par les wagons de producteur (nombre) – Wagons-trémies couverts		3 441	6 583	3 209	-51,3 % ▼

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles de 1999-2000 à 2002-2003 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

(2) – Le seuil d'exportation comprend les coûts suivants : fret (rajusté pour la FAF et le RTFPC le cas échéant), camionnage, ensilage, enlèvement des impuretés, pesée et inspection, coûts de la CCB, primes de camionnage et économies de transport de la CCB.

## 5.1 Présentation du seuil d'exportation et du revenu net des producteurs [sous-série de mesures 5A]

L'un des principaux objectifs que le gouvernement du Canada a fixés pour le PSG était d'estimer le coût logistique global du transport du grain des Prairies vers le marché que l'on appelle couramment « seuil d'exportation », et le « revenu net » qui en découle pour les producteurs<sup>98</sup>. Par définition, autant le calcul du seuil d'exportation que celui du revenu net est propre à un emplacement donné et comprend les frais d'ensilage, de nettoyage et d'entreposage dans les silos, ainsi que les frais de transport (qu'il s'agisse de transports routier, ferroviaire ou maritime). Ces frais tiennent aussi compte de tout incitatif ou rabais qui peut s'appliquer.

Compte tenu des centaines de postes de livraison des grains disséminés dans les Prairies et des quatre grands ports d'exportation, le nombre de paires origine-destination qui peuvent servir à transporter le grain de l'Ouest du Canada dépasse facilement le millier<sup>99</sup>. De plus, compte tenu de la grande diversité des grains, des grades, des frais de service des compagnies céréalières et des tarifs marchandises, les permutations inhérentes au calcul du seuil d'exportation et des revenus nets des divers producteurs revêtent des dimensions inimaginables. Ces calculs peuvent facilement se métamorphoser en centaines de milliers d'estimations distinctes. La seule façon pratique de gérer ces calculs consiste à normaliser les estimations autour d'un échantillon représentatif de grains et de postes de livraison des grains.

Cela étant, les responsables du PSG ont délibérément limité ces estimations à quatre grains en particulier : le blé; le blé dur; le colza-canola et les pois<sup>100</sup>. De plus, un modèle d'échelle pondérée a alors servi à sélectionner 43 postes distincts de livraison des grains comme échantillon représentatif pour le calcul du seuil d'exportation et du revenu net des producteurs. Ces postes de livraison ont ensuite été regroupés en neuf zones géographiques, dont chacune compte entre quatre et six postes de livraison, à savoir<sup>101</sup> :

- Est du Manitoba;
- Ouest du Manitoba;
- Nord-Est de la Saskatchewan;
- Nord-Ouest de la Saskatchewan;
- Sud-Est de la Saskatchewan;
- Sud-Ouest de la Saskatchewan;
- Nord de l'Alberta;
- Sud de l'Alberta;
- Peace River.

Ces zones sont illustrées à la figure 68. Dans ce contexte élargi, ces 43 postes de livraison des grains comportent :

- 30 postes avec au moins un silo de forte capacité;
- 27 postes avec au moins un silo classique;
- 19 postes locaux du réseau d'embranchements ferroviaires;
- 10 postes directement desservis par des transporteurs ferroviaires régionaux et d'intérêt local.

---

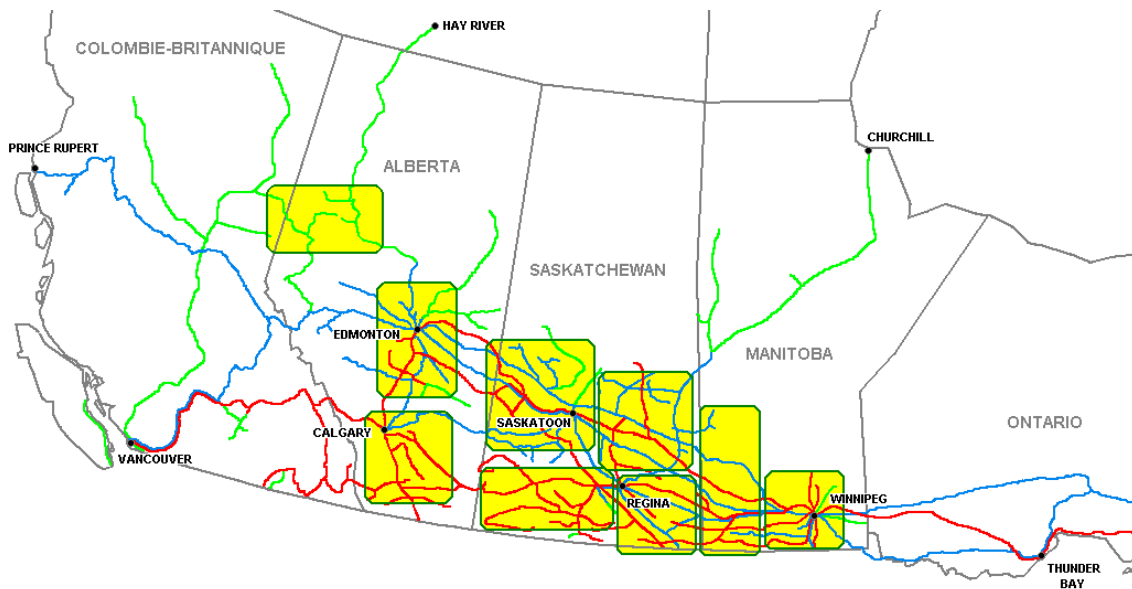
<sup>98</sup> Sous sa forme élémentaire, le revenu net des producteurs équivaut à ce qui reste après avoir défalqué les coûts logistiques du prix de vente des grains.

<sup>99</sup> Les postes de livraison des grains désignent les emplacements où est situé au moins un silo de collecte agréé. En sont exclues les installations de chargement des producteurs désignées par les chemins de fer.

<sup>100</sup> Outre les grains proprement dits, le PSG précise aussi les grades à utiliser, à savoir : 1 RPOC; 1 DAOC; 1 colza-canola du Canada; et gros pois jaunes canadiens (n° 2 ou supérieur).

<sup>101</sup> Compte tenu des pressions concurrentielles, bon nombre des intervenants du SMTG recourent à une certaine forme d'incitatif financier pour attirer des volumes de grains vers leurs installations (c.-à-d. les silos de collecte) ou leurs réseaux (c.-à-d. les chemins de fer). Bon nombre de ces incitatifs sont de nature commerciale hautement confidentielle. Pour protéger ces renseignements, les estimations du seuil d'exportation et du revenu net des producteurs sont établies à un niveau de regroupement plus élevé que le poste de livraison des grains.

Figure 68 : Secteurs d'échantillonnage



### Éléments du calcul

La méthode employée par le Surveillant pour calculer à la fois le seuil d'exportation et le revenu net des producteurs a été conçue à l'issue de nombreuses consultations avec les intervenants du SMTG. Bien qu'un certain nombre de suggestions aient été avancées et que bon nombre d'entre elles aient été suivies d'effets, il s'est avéré impossible en définitive d'opter à l'unanimité pour une méthode particulière. La méthode adoptée par le Surveillant pour calculer les valeurs qui suivent a été approuvée pour être utilisée dans le cadre du PSG durant l'été 2002<sup>102</sup>.

Il est important se rappeler que le barème des coûts de chaque producteur est différent. De ce fait, on ne doit pas s'attendre à ce qu'une méthode générale de calcul permette de déterminer avec précision le seuil d'exportation et le revenu net propre à chaque producteur. La méthode employée ici vise à décrire la situation propre à chacune des neuf zones géographiques. Il faut donc faire preuve de circonspection dans toute comparaison entre les valeurs générales présentées et celles qui sont attribuables aux divers producteurs au sein de chacune de ces zones.

On a prêté une attention toute particulière aux activités de marchandisage distinctes liées aux produits de la CCB et aux produits hors CCB, qui obligent à utiliser des méthodes distinctes pour calculer le seuil d'exportation et le revenu net des producteurs. Les différences entre ces deux méthodes sont décrites dans le tableau ci-joint. Le lecteur a tout intérêt à s'imprégner de ce document avant d'essayer de tirer des conclusions des données figurant dans l'analyse qui suit.

<sup>102</sup> La méthode a été approuvée par Transports Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada, et elle est présentée dans l'étude de Quorum Corporation intitulée « *Report on the development and formulation of a methodology for the calculation of Producer Netback Measures* », mai 2002. Les lecteurs que ce rapport intéresse peuvent le télécharger sur le site Web du Surveillant ([www.quorumcorp.net](http://www.quorumcorp.net)).

## Facteurs à prendre en compte dans le calcul du seuil d'exportation et du revenu net des producteurs

ÉLÉMENT	GRAINS DE LA CCB	PRODUITS HORS CCB
<b>Prix du grain</b>	<p>Le prix moyen pondéré du blé et du blé dur représente la moyenne par tonne des recettes et autres revenus indiqués par la CCB dans son rapport annuel.</p> <p>Puisque ces recettes excluent les coûts d'exploitation de la CCB et que le seuil d'exportation comprend une disposition distincte pour ces coûts, les coûts (nets) de la CCB sont rajoutés pour produire les prix moyens pondérés rajustés.</p>	<p>Le prix du canola du Canada 1 est le prix au comptant moyen pondéré de Vancouver<sup>1</sup>. Les facteurs de pondération utilisés pour correspondre aux exportations mensuelles sont consignés par la Commission canadienne des grains (CCG)<sup>2</sup>.</p> <p>Le prix des gros pois jaunes canadiens est fondé sur le prix de clôture hebdomadaire moyen du courtier, voie ferrée de Vancouver, indiqué par Stat Publishing pour les mois d'octobre et de novembre<sup>3</sup>.</p>
<b>Fret applicable pondéré</b>	<p>Pour chaque poste dans une zone géographique donnée, le producteur paie le montant le moins élevé du tarif marchandises par wagon simple à Vancouver<sup>4</sup>, ou du taux correspondant à Thunder Bay plus le facteur d'ajustement du fret (FAF)<sup>5</sup>. Le tarif marchandises applicable décrit est une moyenne pondérée pour la zone dans son ensemble, compte tenu de la proportion des livraisons effectuées à chacun des postes compris dans la zone.</p>	
<b>Rabais au titre du transport de fret par le port de Churchill</b>	<p>Le rabais au titre du transport de fret par le port de Churchill a été offert au cours de la campagne agricole 2000-2001 comme mécanisme visant à répercuter sur les agriculteurs de l'aire de collecte de Churchill le rabais du fret correspondant au marché.</p>	
<b>Coûts de camionnage</b>	<p>Les coûts de camionnage sont fondés sur les taux de camionnage commerciaux de courte distance pour une distance moyenne de 40 milles conformément au tableau 3A-1.</p> <p>Le Surveillant sait que les coûts de camionnage des producteurs varient considérablement en fonction du type d'équipement utilisé, du recours aux services fournis par le propriétaire par rapport aux services fournis par le transporteur, et de la distance en cause. Nous ne disposons pas actuellement de renseignements détaillés liés à la structure de ces coûts et une valeur estimative doit donc être utilisée<sup>6</sup>.</p>	<p>Les coûts de camionnage sont fondés sur les taux de camionnage commerciaux de courte distance pour une distance moyenne de 40 milles conformément au tableau 3A-1.</p> <p>Le Surveillant sait que les coûts de camionnage des producteurs varient considérablement en fonction du type d'équipement utilisé, du recours aux services fournis par le propriétaire par rapport aux services fournis par le transporteur, et de la distance en cause. Nous ne disposons pas actuellement de renseignements détaillés liés à la structure de ces coûts et une valeur estimative doit donc être utilisée.</p>
<b>Coûts des silos de collecte</b>	<p>Les détenteurs de permis de silo de collecte sont tenus d'afficher les taux des silos de collecte auprès de la CCG, au début de chaque campagne agricole et chaque fois qu'ils changent, soit les taux d'ensilage, de nettoyage des impuretés, d'entreposage et de services connexes. Les coûts indiqués pour les silos de collecte sont fondés sur la moyenne provinciale applicable présentée au tableau 3B-6 au 1<sup>er</sup> août de chaque campagne agricole.</p>	
<b>Coûts de nettoyage des impuretés</b>	<p>Les détenteurs de permis de silo de collecte sont tenus d'afficher les taux de silo de collecte auprès de la CCG, au début de chaque campagne agricole et chaque fois qu'ils changent, soit les taux d'ensilage, de nettoyage des impuretés, d'entreposage et de services connexes. Les coûts indiqués pour les silos primaires sont fondés sur la moyenne provinciale applicable présentée au tableau 3B-6 au 1<sup>er</sup> août de chaque campagne agricole.</p>	
<b>Coûts de pesée et d'inspection de la CCG</b>	<p>Les coûts d'inspection et de pesée de la CCG sont évalués de diverses façons selon la compagnie céréalière. Certaines compagnies ont intégré une disposition à cet égard dans leurs tarifs de silo de collecte. D'autres déduisent ce montant directement de leurs bons au comptant.</p> <p>La déduction moyenne par tonne des bons au comptant utilisée ici a été rajustée pour éviter un chevauchement avec le tonnage déjà prévu au titre des tarifs de silo de collecte, et une distorsion possible du seuil d'exportation.</p>	
<b>Coûts de la CCG</b>	<p>Les coûts (bruts) de la CCG représentent les coûts d'exploitation par tonne de chaque compte de mise en commun figurant dans le rapport annuel de la CCG, plus la valeur ventilée de ses économies globales de transport<sup>7</sup>.</p>	



ÉLÉMENT	GRAINS DE LA CCB	PRODUITS HORS CCB
<b>Écart de prix</b>		<p>Pour le canola du Canada 1, un écart est calculé entre le prix au comptant pondéré de Vancouver et le prix au comptant moyen pondéré de chacune des neuf zones.</p> <p>Pour les pois jaunes, un écart est calculé en se servant du prix de clôture moyen hebdomadaire du courtier, voie ferrée de Vancouver, et du prix de clôture moyen hebdomadaire du cultivateur pour les mois d'octobre et de novembre.</p> <p>Ces écarts de prix représentent effectivement les coûts intégrés par tonne de fret, d'ensilage, de stockage et de tout autre élément accessoire. Ces coûts englobent une grande partie du seuil d'exportation.</p>
<b>Associations des cultivateurs de légumineuses et de colza-canola</b>		<p>Toutes les livraisons de colza-canola sont assujetties à un prélèvement de 0,50 \$ par tonne pour les frais de cotisation de l'association provinciale de colza-canola. De même, un montant représentant 0,5 % est déduit pour les associations de cultivateurs de légumineuses à la livraison des pois jaunes<sup>9</sup>.</p>
<b>Primes de camionnage</b>	<p>Les compagnies céréalières indiquent les primes de camionnage qu'elles paient aux producteurs à chacune des installations figurant dans la méthode d'échantillonnage<sup>9</sup>. Les montants indiqués correspondent à la valeur moyenne par tonne de toutes les primes payées pour le grade désigné de blé ou de blé dur à l'intérieur de la zone visée par le rapport.</p>	<p>Les compagnies céréalières utilisent leur seuil (l'écart entre leur encaisse et le prix à terme à échéance la plus proche) comme mécanisme pour attirer les livraisons des producteurs. Le rétrécissement du seuil, aboutissant à un rendement plus élevé pour les producteurs, est le signal qu'une compagnie a besoin d'un produit. Inversement, un seuil important indique l'absence de demande pour le produit. Toutefois, certaines compagnies offrent des primes au-dessus de leur seuil pour attirer des livraisons de quelques produits hors Commission. Ces primes, sous la forme de primes de camionnage, sont donc prises en compte dans le seuil d'exportation du PSG et sont présentées comme un avantage pour le producteur. Lorsque ces primes sont pondérées en fonction du tonnage applicable et prises en compte au niveau régional, on arrive à des sommes relativement peu élevées étant donné le nombre limité de compagnies qui utilisent ce mécanisme.</p>
<b>Économies de transport de la CCB</b>	<p>Les économies de transport de la CCB constituent un montant réparti par tonne représentant les rendements financiers totaux aux comptes de mise en commun à la suite de la soumission de la compagnie céréalière, aux rabais des silos terminus et de transport et de toute pénalité pour non-exécution.</p>	
<b>Autres déductions</b>	<p>D'autres déductions comme les frais de séchage, la TPS sur les services, etc. peuvent aussi être appliquées au bon au comptant de toute livraison de grain et figurer sur le bon en tant qu'inscription distincte. Nous n'avons pas tenté d'intégrer ces déductions au cadre employé ici.</p>	<p>D'autres déductions comme les frais de séchage, la TPS sur les services, etc. peuvent aussi être appliquées au bon au comptant de toute livraison de grain et figurer sur le bon en tant qu'inscription distincte. Nous n'avons pas tenté d'intégrer ces déductions au cadre employé ici.</p>
<p>1) – La Bourse des marchandises de Winnipeg relève les prix au comptant de Vancouver et les prix au comptant de certains emplacements de silos de collecte chaque semaine.</p> <p>2) – En raison des dispositions de contrat à terme et de livraison différée, il est impossible de pondérer de façon exacte les données touchant le prix du colza-canola. Des essais ont été effectués sur les données hebdomadaires de livraison des producteurs et les données d'exportation mensuelles. En consultation avec la Bourse des marchandises de Winnipeg, la pondération en fonction des exportations mensuelles a été jugée la méthode la plus adéquate.</p> <p>3) – Données présentées par Stat Publishing. Une période ponctuelle de deux mois au cours de l'automne, lorsque les prix de la nouvelle récolte sont relativement élevés, a été jugée une représentation adéquate des prix des producteurs, permettant ainsi d'éviter l'intégration d'un facteur de pondération.</p> <p>4) – Les tarifs marchandises par wagon simple employés correspondent à ceux trouvés parmi les tarifs affichés à la fin de chaque campagne agricole (31 juillet).</p> <p>5) – Les facteurs d'ajustement du fret (FAF) ont été établis au cours de la campagne agricole 1995-1996 pour prendre en compte un changement relatif à la mise en commun pour l'Est, depuis Thunder Bay jusqu'au Bas-Saint-Laurent, et l'avantage relatif à l'emplacement des expéditions coordonnées depuis les postes de livraison près de Churchill et les marchés aux États-Unis. Les FAF sont établis avant le début de chaque campagne agricole pour dénoter les changements touchant les possibilités de ventes, les tendances des cultures et les tarifs marchandises de la Voie maritime.</p> <p>6) – Un examen des coûts de camionnage réels des producteurs a été recommandé dans l'étude de Quorum Corporation intitulée « <i>Report on the Identification of Producer Impacts Over and Above those Identified in the Producer Netback Methodology</i> », mai 2002, qui peut être téléchargée à partir du site Web du Surveillant (<a href="http://www.quorumcorp.net">www.quorumcorp.net</a>). La question des coûts de camionnage est analysée plus en détail à la section 5.5.</p> <p>7) – Les coûts publiés dans le rapport annuel de la CCB sont nets des économies de transport.</p> <p>8) – Les prélèvements sont remboursables pour les producteurs du Manitoba et de l'Alberta. Le prélèvement pour la Saskatchewan a augmenté de 0,75 % le 1<sup>er</sup> août 2002 et grimpera à 1,00 % le 1<sup>er</sup> août 2003.</p> <p>9) – Diverses expressions sont utilisées par les compagnies céréalières pour décrire les primes offertes aux producteurs pour attirer les livraisons vers leurs installations, c'est-à-dire primes de camionnage, primes de marchandisage et primes d'emplacement. L'expression la plus courante reste toutefois « prime de camionnage » et elle sert généralement au calcul du seuil d'exportation.</p>		

## 5.2 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – Grains de la CCB (blé et blé dur)

À compter de la campagne 2002-2003, la CCB a apporté une série de modifications à la façon dont elle traitait jusqu'ici certains postes des recettes et des dépenses d'exploitation. Ces modifications résultent des recommandations formulées par le vérificateur général du Canada, et elles ont été apportées pour accroître la transparence, l'utilité et la compréhension des états des résultats d'exploitation<sup>103</sup>.

Le fait que les coûts directs de la CCB englobent désormais des charges estimatives au titre du fret océanique et ferroviaire qui étaient traitées auparavant comme revenus revêt une importance particulière pour le PSG. Étant donné que le fret océanique est désormais considéré comme un coût pour la CCB, les comparaisons avec les prix en stockage à Vancouver ou sur la Voie maritime du Saint-Laurent ne sont plus possibles. En conséquence, le calcul par le Surveillant du revenu net des producteurs pour le blé et le blé dur ne peut plus tenir compte de ces prix. En revanche, il doit être fondé sur les revenus totaux déclarés pour le blé et le blé dur dans les comptes des livraisons en commun de la CCB. De ce fait, un prix moyen pondéré du blé et du blé dur a remplacé les prix finals de la CCB en ce qui concerne le blé 1RPOC et le blé dur 1DAOC qui étaient utilisés auparavant<sup>104</sup>.

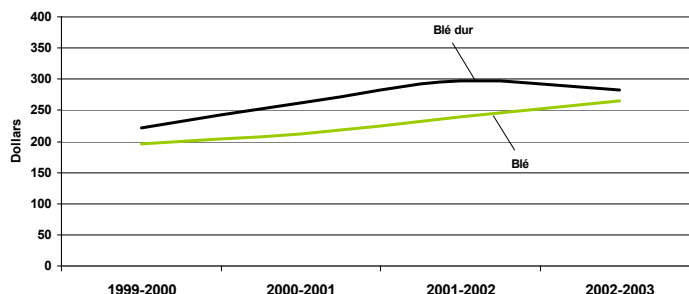
Pour se conformer aux nouvelles modalités de traitement de la CCB, le Surveillant a rectifié les valeurs calculées auparavant pour le seuil d'exportation et le revenu net des producteurs au cours des trois premières années du PSG. Il faut signaler que cette révision a pour effet que les coûts de la CCB englobent désormais une part beaucoup plus importante des coûts directs que l'on trouve dans le seuil d'exportation. Le gain est plus spectaculaire dans le cas du blé, mais il est tout aussi important dans le cas du blé dur. [Voir tableaux 5A-1 à 5A-10 à l'annexe 3.]

### Prix moyens pondérés des grains

Le prix moyen pondéré du blé des comptes de livraisons en commun de la CCB est passé de 196,28 \$ la tonne durant la campagne 1999-2000 à 212,69 \$ la tonne en 2000-2001. L'étiollement des stocks de blé mondiaux et la perspective d'approvisionnements plus serrés aux États-Unis sont les principales forces qui expliquent la première augmentation des prix du blé depuis la campagne 1995-1996. Au cours de la campagne 2001-2002, le prix moyen pondéré a encore augmenté de 12,9 % pour atteindre 240,03 \$ la tonne. Cela s'explique principalement par la sécheresse qui a sévi au Canada et dans d'autres pays producteurs. Durant la campagne 2002-2003, un gain supplémentaire de 10,2 % a porté le prix moyen pondéré à 264,45 \$ la tonne, le plus élevé en cinq ans, et le deuxième prix le plus élevé jamais enregistré<sup>105</sup>. D'autres gains ont été modérés par la moisson tardive d'une récolte réduite par la sécheresse, par la concurrence internationale plus forte de pays comme la Russie, l'Ukraine et le Kazakhstan, et par une appréciation de la valeur du dollar canadien.

De même, les prix du blé dur se sont redressés après plusieurs années de diminution. En dépit d'une hausse de la production au Canada, aux États-Unis et dans les pays de l'Union européenne en

Figure 69 : Prix moyens pondérés des grains (dollars la tonne)



<sup>103</sup> Ces recommandations ont été formulées par le vérificateur général dans « Commission canadienne du blé – Rapport de vérification spécial », et ont été présentées au conseil d'administration de la CCB le 27 février 2002.

<sup>104</sup> Il importe de signaler qu'en raison de l'emploi d'un prix moyen pondéré, il est impossible de se concentrer sur un grade particulier de blé et de blé dur pour déterminer le revenu net des producteurs.

<sup>105</sup> Le syndicat du blé en 2002-2003 a en fait essuyé un déficit de 85,4 millions \$. Les gains des ventes ont été en réalité inférieurs de 9,86 \$ la tonne par rapport à ce qui a été versé aux producteurs.

2000, le prix moyen pondéré du blé dur est passé de 221,64 \$ la tonne en 1999-2000 à 262,13 \$ la tonne en 2000-2001. Cette hausse initiale a été alimentée par les réserves limitées de blé dur de meunerie de grade supérieur, et a poursuivi son ascension en 2001-2002 en raison d'une piètre saison de croissance qui a sérieusement réduit la production nord-américaine et a porté la moyenne du prix à 296,76 \$ la tonne. Durant la campagne 2002-2003, cette tendance s'est inversée lorsque le prix moyen pondéré a reculé de 4,6 % pour s'établir à 283,02 \$ la tonne. La baisse relative de qualité du blé dur est la principale raison qui explique la baisse du prix moyen par tonne.

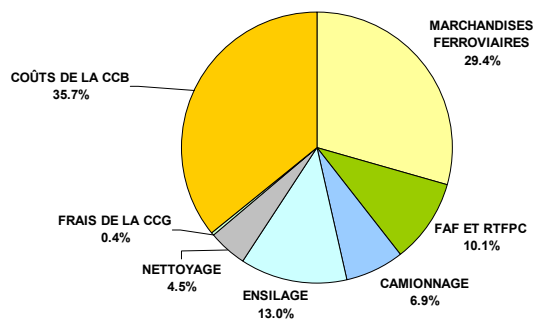
### Seuil d'exportation – Blé

Le seuil d'exportation qui se rattache au blé a régulièrement augmenté au cours des quatre dernières campagnes agricoles. D'un prix plancher de 65,82 \$ la tonne en 1999-2000, le seuil d'exportation est passé à 69,01 \$ durant la campagne 2000-2001, à 71,74 \$ en 2001-2002 et à 79,81 \$ en 2002-2003. Cela représente une augmentation nette de 13,99 \$ la tonne (ou 21,3 %).

Le seuil d'exportation compte deux éléments structuraux. Le premier se rapporte aux coûts directs encourus par les producteurs pour livrer leurs grains jusqu'aux marchés. Ces coûts englobent le fret, le camionnage, l'ensilage, le nettoyage des impuretés, la pesée et l'inspection par la CCG, ainsi que les coûts d'exploitation applicables de la CCB (coûts bruts de la CCB). Le deuxième élément englobe tous les avantages financiers dont bénéficient les producteurs, dont les dépenses sont réduites de façon compensatoire, habituellement en raison des primes de camionnage et des économies de transport de la CCB<sup>106</sup>. La hausse de ce deuxième élément a contribué à partiellement juguler l'augmentation des coûts directs, qui sont passés d'une moyenne de 68,14 \$ la tonne en 1999-2000 à 86,47 \$ la tonne en 2002-2003, soit une hausse nette de 26,9 %.

L'élément le plus important des coûts directs des grains de la CCB est le transport applicable. Cela comprend non seulement les frais directs au titre du transport ferroviaire par wagon simple, mais aussi le facteur d'ajustement du fret (FAF), le cas échéant. Ensemble, ces éléments définissent les frais de transport qui se rattachent au transport des grains vers un port de la côte Est ou de la côte Ouest. Le transport pondéré moyen qui s'applique au blé dans l'Ouest du Canada s'est élevé à 31,87 \$ la tonne en 1999-2000, soit 46,8 % des coûts directs. Même si la moyenne par tonne était remontée à 34,73 \$ à la fin de la campagne 2002-2003, sa part des coûts directs totaux a reculé à 40,2 %.

**Figure 70 : Seuil d'exportation du blé – Coûts directs**



La diminution de la part des coûts directs totaux attribuables au transport provient d'une hausse significative des coûts bruts de la CCB, le deuxième élément par ordre d'importance. Ces coûts reflètent effectivement les coûts par tonne de transport, de manutention, d'entreposage, d'administration et autres charges d'exploitation connexes de la CCB, et sont en définitive payés par les producteurs par le biais des comptes des livraisons en commun de la CCB. Ces coûts ont régulièrement augmenté au cours des quatre années visées par le PSG, passant de 16,64 \$ la tonne en 1999-2000 à 30,88 \$ la tonne en 2002-2003. Dans une certaine mesure, cette hausse par tonne provient du fait que les charges d'exploitation fixes de la CCB ont porté sur un volume de grains très fortement réduit. Quoi qu'il en soit, sa part des coûts directs totaux est passée de 24,4 % à 35,7 %. Les autres éléments des coûts directs qui s'appliquent au blé englobent :

- Coûts de camionnage : on estime que les coûts commerciaux liés au transport sur une distance de 40 milles ont reculé de 6,10 \$ à 5,94 \$ la tonne au cours de la campagne 2002-2003. Cela s'explique par une baisse des surtaxes sur le carburant perçues pendant la majeure partie des campagnes 2000-2001

<sup>106</sup> Ces économies, qui se composent des soumissions acceptées à l'issue du processus d'appels d'offres, des rabais au titre du transport et de la manutention dans les silos terminus et des sanctions financières en cas de mauvais rendement, sont répercutées sur les producteurs par le biais des comptes des livraisons en commun de la CCB.

et 2001-2002. Et, même si cela signifie que le coût nominal du camionnage a retrouvé la valeur enregistrée la première année du PSG, sa part des coûts directs totaux a elle aussi diminué, passant de 8,7 % en 1999-2000 à 6,7 % en 2002-2003.

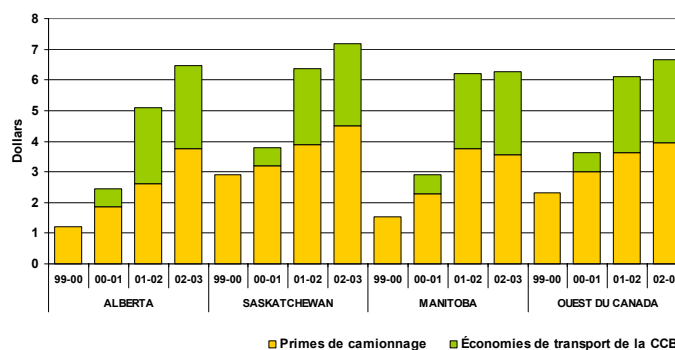
- Coûts des silos de collecte : ces coûts ont été en moyenne de 9,75 \$ la tonne en 1999-2000, et ont représenté 14,3 % des coûts directs totaux du blé. Les hausses des taux tarifaires ont entraîné une augmentation des coûts d'ensilage de 15,0 % qui se sont établis en moyenne à 11,22 \$ la tonne en 2002-2003. Face à d'autres hausses des coûts plus importantes, ces coûts n'ont plus représenté que 13,0 % des coûts directs totaux. Les tarifs affichés reflètent le montant maximum que les compagnies céréalières peuvent facturer aux producteurs au titre des services fournis dans leurs installations. Même si les compagnies céréalières peuvent facturer moins cher que les taux tarifaires affichés, les données relatives aux bons au comptant incitent à croire que cela est rarement le cas.
- Coûts de nettoyage des impuretés : les coûts de nettoyage aux silos terminus se sont chiffrés en moyenne à 3,56 \$ la tonne en 1999-2000, soit 5,2 % des coûts directs totaux du blé. Ces coûts ont progressé de 10,4 % pour atteindre une moyenne de 3,93 \$ la tonne en 2002-2003, même si leur part des coûts directs totaux a diminué à 4,5 %. À l'instar des tarifs des silos de collecte, les taux affichés dans les tarifs applicables représentent le montant maximum que les compagnies céréalières peuvent facturer. L'analyse des bons au comptant réalisée par le Surveillant incite à croire que cela est généralement la norme.
- Coûts de pesée et d'inspection de la CCG : ces coûts sont restés inchangés, à hauteur de 0,38 \$ la tonne tout au long des quatre dernières campagnes. Proportionnellement, ils représentent environ 0,5 % des coûts directs totaux<sup>107</sup>.

Comme nous l'avons vu plus haut, les coûts directs analysés ci-dessus sont neutralisés par les avantages financiers qui découlent pour les producteurs des primes de camionnage et des économies de transport de la CCB<sup>108</sup>. Les primes de camionnage que les compagnies céréalières déclarent avoir versées au titre des livraisons de blé dans les neuf zones géographiques ont augmenté de 70,7 % entre 1999-2000 et 2002-2003, passant en moyenne de 2,32 \$ à 3,96 \$ la tonne. Proportionnellement, ces primes ont neutralisé la part de plus en plus importante des coûts directs à la charge des producteurs : 3,4 % en 1999-2000; 4,1 % en 2000-2001; et 4,6 % à la fois en 2001-2002 et en 2002-2003.

Le recours par les compagnies céréalières à ces primes afin d'attirer des grains vers leurs installations n'est ni une nouveauté ni le résultat des récentes réformes du SMTG. En fait, leur utilisation est une pratique de longue date. Toutefois, les preuves dont on dispose incitent à croire que la concurrence a entraîné une hausse de ces primes, en particulier dans le cas du blé.

Les économies de transport de la CCB proviennent directement et coïncident avec le lancement du programme d'appels d'offres de la CCB en 2000-2001. Cette

Figure 71 : Seuil d'exportation du blé – Avantages pour les producteurs (dollars la tonne)



<sup>107</sup> Les coûts de pesée et d'inspection de la CCG ont été rajustés pour éviter de recouper la partie des frais imposés par les compagnies céréalières par le biais de leurs tarifs des silos de collecte et une éventuelle distorsion du seuil d'exportation.

<sup>108</sup> Il existe un certain nombre d'autres méthodes que les compagnies céréalières emploient pour attirer des grains vers leurs silos, et qu'elles appellent leurs outils de promotion. Outre les primes de camionnage, les compagnies céréalières ont aussi recours aux promotions de grade, aux rabais sur les fournitures agricoles, aux facilités de crédit favorables et même à l'absorption des coûts de camionnage. Ces avantages, qui se répercutent sur les producteurs, ne sont pas systématiquement contrôlés par les méthodes comptables des compagnies céréalières. Le volet des avantages pour les producteurs du seuil d'exportation ne cherche même pas à quantifier ces avantages. Du propre aveu des compagnies céréalières, le suivi exact de ces avantages dans l'ensemble du système est irréalisable. Les données relatives à ces méthodes qui consistent à attirer des grains contiennent un important élément de subjectivité et ne sont donc pas comprises dans ces calculs.

année-là, ces économies se sont chiffrées à 0,61 \$ la tonne et ont compensé de 0,8 % les coûts directs liés au blé. En 2001-2002, ces économies avaient quadruplé, passant à 2,47 \$ la tonne, et réduit de 3,2% les coûts directs s'y rattachant. Les données relatives à la campagne 2002-2003 révèlent une autre augmentation de ces économies, qui ont progressé de 9,3 % pour s'établir à 2,70 \$ la tonne. Face à l'augmentation des coûts des intrants, cependant, la valeur de correction de ces économies a reculé à un pourcentage légèrement inférieur, 3,1 %.

Dans l'ensemble, la diminution nette des coûts directs résultant de ces avantages a régulièrement augmenté, passant de 2,32 \$ la tonne (ou 3,4 %) en 1999-2000 à 3,62 \$ (ou 5,0 %) en 2000-2001, à 6,09 \$ (ou 7,8 %) en 2001-2002 et à 6,66 \$ (ou 7,7 %) en 2002-2003.

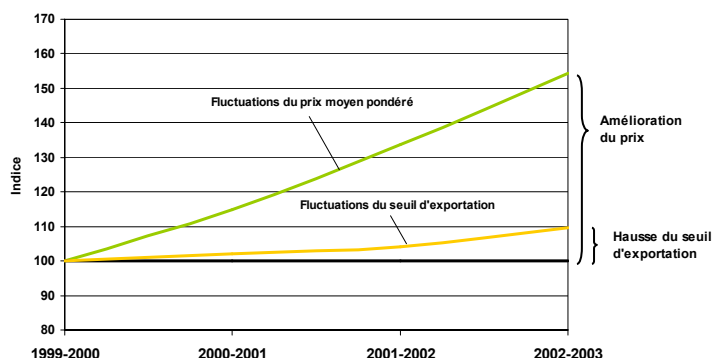
#### Fluctuations du revenu net des producteurs – Blé (dollars la tonne)

	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2002-2003/1999-2000		
					ÉCART	% D'ÉC.	
Prix	212,92 \$	234,55 \$	262,52 \$	292,63 \$	79,71 \$	37,4 %	▲
Coûts directs	68,14	72,63	77,83	86,47	18,33	26,9 %	▲
Moins : Primes de camionnage	-2,32	-3,01	-3,62	-3,96	-1,64	70,7 %	▲
Économies de la CCB	0,00	-0,61	-2,47	-2,70	-2,70	N/D	▲
Seuil d'exportation	65,82	69,01	71,74	79,81	13,99	21,3 %	▲
Revenu net des producteurs	147,10 \$	165,54 \$	190,78 \$	212,82 \$	65,72 \$	44,7 %	▲

#### Revenu net des producteurs – Blé

Dans tout l'Ouest du Canada, le revenu net visible découlant pour les producteurs des livraisons de blé a augmenté de 65,72 \$ la tonne (ou 44,8 %) depuis le lancement du PSG, passant d'une moyenne de 147,10 \$ la tonne en 1999-2000 à 212,82 \$ en 2002-2003. Compte tenu des hausses de divers coûts directs des intrants, cette amélioration générale résulte d'une amélioration du prix moyen pondéré. Une part de 79,71 \$ la tonne est attribuable aux fluctuations positives du prix moyen pondéré. Celui-ci a néanmoins baissé de 13,99 \$ (ou 17,6 %) à cause d'une hausse du seuil d'exportation proprement dit.

Figure 72 : Fluctuations relatives du revenu net des producteurs – Blé



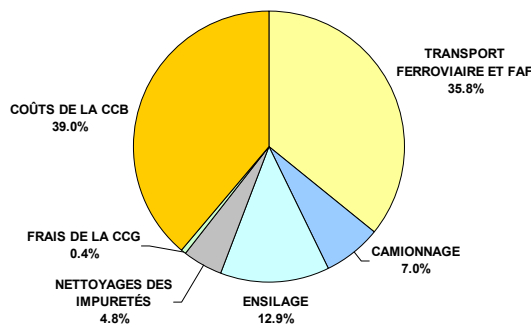
Alors que, pour chaque tonne, les producteurs bénéficient manifestement de meilleurs rendements financiers, cela ne veut pas dire que les revenus agricoles bruts provenant de la vente de blé augmentent eux aussi. Les expéditions de blé des silos de l'Ouest du Canada ont diminué de 50,1 % au cours des quatre dernières campagnes, passant de 16,5 millions de tonnes en 1999-2000 à 8,3 millions de tonnes en 2002-2003.

#### Seuil d'exportation – Blé dur

Au cours de la campagne 2002-2003, le seuil d'exportation du blé dur a baissé de 6,4 % pour s'établir à 78,24 \$ la tonne. Cela a entraîné une inversion partielle de la hausse en vertu de laquelle le seuil d'exportation était passé de 64,79 \$ la tonne en 1999-2000 à 81,10 \$ en 2001-2002.

Les coûts directs payés par les producteurs de blé dur sont passés d'une moyenne de 67,93 \$ la tonne en 1999-2000 à 84,67 \$ en 2002-2003, soit un gain net de 24,6 %. À l'instar du blé, les coûts de transport ont été l'élément le plus important des coûts directs du blé durant les deux premières années du PSG. Depuis lors, toutefois, la position des coûts de transport a été délogée par les coûts de la CCB (bruts). Au cours de cette période, la proportion attribuable au transport a reculé de 44,3 % à 35,8 %.

Figure 73 : Seuil d'exportation du blé dur – Coûts directs



Contrairement au blé, le FAF constitue une infime portion des coûts de transport applicables, soit 1,4 % en 1999-2000. De plus, le FAF moyen pour le blé dur 1DAOC a régulièrement baissé. Même s'il n'est pas important en termes absolus, le FAF moyen a reculé de 0,41 \$ la tonne en 1999-2000 à un crédit de -0,16 \$ en 2002-2003<sup>109</sup>.

Les coûts de la CCB (bruts) sont passés de 18,48 \$ la tonne en 1999-2000 à un plafond record de 37,87 \$ en 2001-2002, avant de retomber à 33,02 \$ la tonne en 2002-2003. Mais, surtout, ces coûts représentent une part de plus en plus importante des coûts directs totaux, qui ont augmenté de 27,2 % à 40,0 % durant la même période.

Les autres éléments des coûts directs qui s'appliquent au blé dur sont :

- Coûts de camionnage : les coûts commerciaux de transport sur une distance de 40 milles ont reculé de 6,10 \$ à 5,94 \$ la tonne en 2002-2003. Il s'agit des mêmes valeurs mentionnées plus tôt au sujet du blé, ce qui témoigne d'un retour semblable aux coûts de camionnage nominaux enregistrés la première année du PSG. En proportion des coûts directs totaux, ils ont reculé de 8,7 % en 1999-2000 à 7,0 % en 2002-2003.
- Coûts des silos de collecte : ces coûts se sont chiffrés à 9,44 \$ la tonne en 1999-2000, ce qui représente 13,9 % des coûts directs totaux du blé dur. Des augmentations des taux tarifaires ont rehaussé les coûts d'ensilage de 16,1 % pour s'établir à une moyenne de 10,96 \$ la tonne en 2002-2003, ce qui représente un pourcentage inférieur des coûts directs totaux, à hauteur de 12,9 %.
- Coûts de nettoyage des impuretés : les coûts de nettoyage des impuretés aux silos terminus se sont élevés à 3,62 \$ la tonne en 1999-2000, soit 5,3 % des coûts directs totaux du blé dur. Bien que ces coûts aient augmenté de 11,3 % pour atteindre une moyenne de 4,03 \$ la tonne, leur part des coûts directs totaux a baissé à 4,8 %.
- Coûts de pesée et d'inspection de la CCG : ces coûts sont restés inchangés à hauteur de 0,38 \$ la tonne tout au long des quatre dernières campagnes. Proportionnellement, ils ne représentent que 0,5 % des coûts directs totaux.

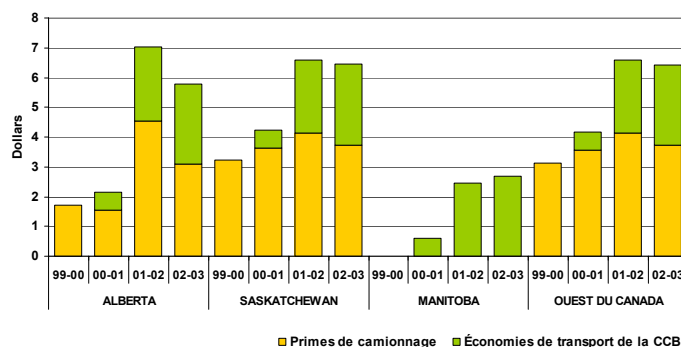
Les primes de camionnage déclarées par les compagnies céréalières pour les livraisons de blé dur 1DAOC dans chacune des neuf zones géographiques ont augmenté de 31,5 % entre 1999-2000 et 2001-2002, passant d'une moyenne de 3,14 \$ à 4,13 \$ la tonne. En 2002-2003, toutefois, ces primes ont reculé de 9,7 % pour s'établir à 3,73 \$ la tonne. En tant que facteur de neutralisation des coûts directs, ces primes ont autorisé des réductions de 4,6 % l'année de référence, de 5,1 % en 2000-2001, de 4,7 % en 2001-2002 et de 4,4 % en 2002-2003. Il faut signaler qu'en raison des volumes nettement inférieurs de blé dur manutentionnés au Manitoba, les primes de camionnage versées aux producteurs ont été insignifiantes.

<sup>109</sup> Aux postes d'expédition situés dans le Sud du Manitoba et le Sud-Est de la Saskatchewan, le FAF a en fait affiché une valeur négative. En tant que crédit, le FAF a en fait servi à réduire les coûts de transport payés par les producteurs. Pour tous les autres emplacements, le FAF a été nul.

Les économies sur les coûts de transport de la CCB mentionnées plus haut au sujet du blé s'appliquent également au transport du blé dur. En 2000-2001, elles se sont chiffrées à 0,61 \$ la tonne et ont neutralisé 0,9 % des coûts directs du blé dur. En 2001-2002, ces économies avaient quadruplé, à 2,47 \$ la tonne, réduisant ainsi les coûts directs de 2,8 %. En 2002-2003, les économies par tonne ont atteint 2,70 \$ et ont permis une compensation légèrement supérieure, à 3,2 %.

Confondus, ces avantages ont régulièrement augmenté, passant de 3,14 % la tonne en 1999-2000 à 4,17 \$ en 2000-2001; et à 6,60 \$ en 2001-2002. Compte tenu de la réduction constatée dans les primes de camionnage en 2002-2003, la valeur de ces primes a reculé pour la première fois en vertu du PSG, à 6,43 \$ la tonne. Pour ce qui est de neutraliser les coûts directs, ces avantages sont passés de 4,6 % à 8,7 %.

Figure 74 : Seuil d'exportation du blé dur – Avantages pour les producteurs (dollars la tonne)



#### Fluctuations du revenu net des producteurs – Blé dur (dollars la tonne)

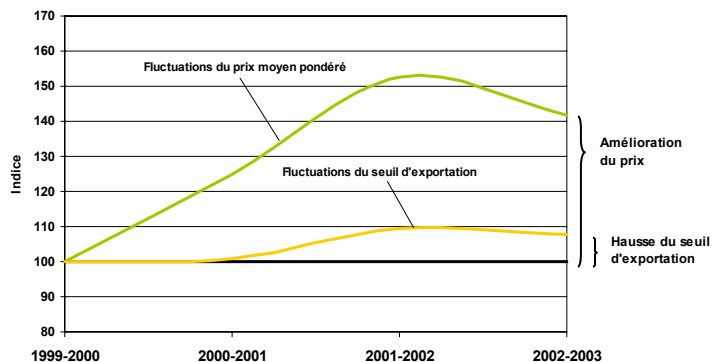
	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2002-2003/1999-2000		
					ÉCART	% D'ÉC.	
Prix	240,12 \$	283,62 \$	332,16 \$	313,34 \$	73,22 \$	30,5 %	▲
Coûts directs	67,93	70,40	87,70	84,67	16,74	24,6 %	▲
Moins : Primes de camionnage	-3,14	-3,56	-4,13	-3,73	-0,59	18,8 %	▲
Économies de la CCB	0,00	-0,61	-2,47	-2,70	-2,70	N/D	▲
Seuil d'exportation	64,79	66,23	81,10	78,24	13,45	20,8 %	▲
Revenu net des producteurs	175,33 \$	217,39 \$	251,06 \$	235,10 \$	59,77 \$	34,1 %	▲

#### Revenu net des producteurs – Blé dur

Comme on l'a vu en ce qui concerne le blé, le revenu net visible découlant du blé dur pour les producteurs a augmenté de 59,77 \$ la tonne (ou 34,1 %) au cours des quatre dernières campagnes, passant d'une moyenne de 174,33 \$ la tonne en 1999-2000 à 235,10 \$ en 2002-2003. Et, à l'instar du blé, la majeure partie de cette amélioration est due à une hausse significative des prix du blé dur.

À l'instar du blé, ces gains ne signifient pas forcément que les recettes brutes des agriculteurs résultant de la vente de blé dur aient augmenté. Les expéditions de blé dur depuis les silos de l'Ouest du Canada ont baissé de 9,8 % durant la même période, reculant de 3,7 millions de tonnes en 1999-2000 à 3,3 millions de tonnes en 2002-2003.

Figure 75 : Fluctuations relatives du revenu net des producteurs – Blé dur



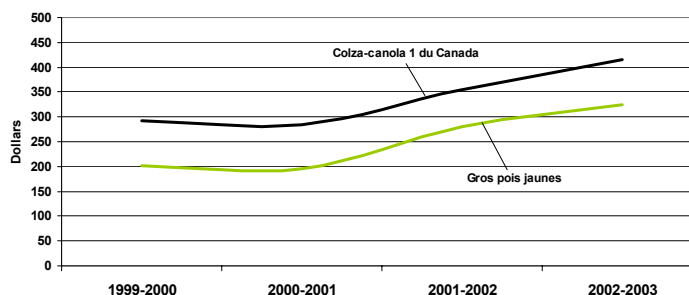
### 5.3 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – Produits hors CCB (colza-canola et pois)

#### Prix des produits

À l'instar des grains de la CCB, les fluctuations de prix du colza-canola du Canada 1 et des gros pois jaunes se sont révélées être les facteurs décisifs d'une amélioration du revenu net des producteurs au titre de ces produits. Le prix de ces deux produits est sensible aux influences plus profondes des changements qui surviennent dans l'offre et la demande internationales de produits connexes. Toutefois, le prix des gros pois jaunes, l'une des principales catégories de pois alimentaires cultivés dans l'Ouest du Canada, est plus sensible aux fluctuations intérieures<sup>110</sup>.

Malgré une légère baisse durant la campagne 2000-2001, le prix annuel moyen du colza-canola a augmenté de 42,1 % entre 1999-2000 et 2002-2003, passant de 291,61 \$ à 414,36 \$ la tonne. Le prix du colza-canola a un rapport étroit avec la chaîne mondiale de l'huile végétale. L'augmentation du prix constatée auparavant, attribuable dans une large mesure à un resserrement général des réserves mondiales, s'est poursuivie tout au long de 2002-2003. En dépit d'une production record de soja en Amérique du Sud, l'attente d'un niveau record de concassage des oléagineux face à une hausse de la consommation a suffi à maintenir les prix. En outre, la sécheresse a réduit la production canadienne de colza-canola en 2002-2003 à 4,1 millions de tonnes, soit la plus faible en dix ans. Bien que le prix mensuel moyen au comptant du colza-canola du Canada 1 à Vancouver ait augmenté à plus de 470,00 \$ la tonne en novembre 2002, il avait reculé à moins de 360,00 \$ la tonne en juillet 2003. Ce terrain perdu est attribuable aux espoirs d'une production agricole nettement supérieure en 2003, à la concurrence accrue sur les marchés d'exportation et à l'appréciation de la valeur du dollar canadien.

Figure 76 : Prix des produits hors CCB (dollars la tonne)



La production de pois secs dans l'Ouest du Canada a reculé à 1,4 million de tonnes en 2002, soit environ la moitié de la production record de 2,9 millions de tonnes enregistrée en 2000. Comme nous l'avons déjà vu, les prix subissent plus les effets de l'offre et de la demande intérieures pour les gros pois jaunes. Malgré une baisse modérée en 2000-2001, le prix annuel moyen des pois jaunes a augmenté de 60,5 % entre 1999-2000 et 2002-2003, passant de 202,54 \$ à 325,14 \$ la tonne. La baisse de production due à la sécheresse et les inquiétudes générales suscitées par la qualité ont contribué à maintenir des prix fermes durant la période de commercialisation d'automne.

#### Seuil d'exportation – Colza-canola du Canada 1

Jusqu'à la dernière campagne, le seuil d'exportation du colza-canola du Canada 1 a baissé de 20,0 %, chutant d'une moyenne de 52,51 \$ la tonne en 1999-2000 à 42,01 \$ la tonne en 2001-2002. En 2002-2003, le seuil d'exportation a augmenté de 16,6 % pour s'établir à 48,97 \$ la tonne. À l'instar des grains de la CCB, le seuil d'exportation des produits hors CCB comporte deux éléments structuraux : les coûts directs encourus par les producteurs pour livrer les grains aux marchés; et les avantages qui découlent pour les producteurs d'une neutralisation de ces dépenses.

Contrairement au blé et au blé dur, les coûts directs liés au colza-canola du Canada 1 ont reculé au cours des premières années du PSG, d'une moyenne de 54,99 \$ la tonne en 1999-2000 à 42,85 \$ en 2001-2002. Toutefois, la tendance s'est inversée en 2002-2003, les coûts directs ayant augmenté de 14,5 % pour s'établir

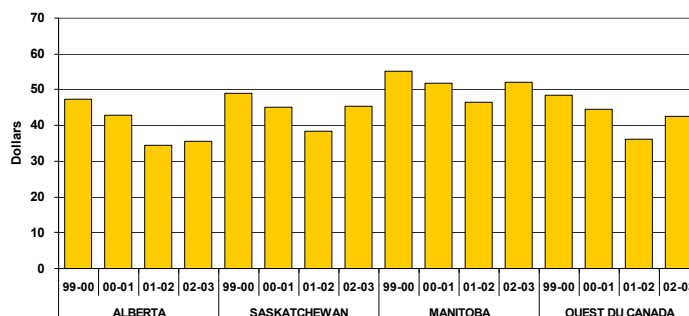
<sup>110</sup> Avant 2002, le Canada concentrait plus de 25 % de la production mondiale de pois secs, et 55 % du volume mondial des exportations. Se reporter au *Bulletin bihebdomadaire* d'Agriculture et Agroalimentaire Canada daté du 28 septembre 2001. Le rôle dirigeant du Canada a dû être cédé à la France en 2002 à la suite de la baisse de production.



à une moyenne de 49,08 \$ la tonne. Une part importante des coûts directs liés aux produits hors CCB ne peut pas être examinée directement. En revanche, un écart des prix entre le prix au comptant à Vancouver et le prix réalisé au silo ou à l'usine de transformation est calculé à la fois pour le colza-canola et les pois. Cet écart englobe les coûts de transport, de manutention, de nettoyage, d'entreposage, de pesée et d'inspection ainsi que les coûts de renonciation ou les primes de risques.

Dans le cas du colza-canola, l'écart de prix représente l'écart entre le prix au comptant à Vancouver et le prix du disponible dans chacune des neuf zones géographiques. L'écart des prix s'est rétréci de 25,3 % au cours des trois premières années du PSG, reculant d'une moyenne de 48,55 \$ la tonne en 1999-2000 à 36,25 \$ en 2001-2002. Le rétrécissement de l'écart des prix indique que la demande du produit est forte et que les acheteurs sont prêts à restituer aux producteurs une plus grande part du prix à Vancouver. L'écart des prix englobe la plus importante part des coûts directs liés au colza-canola, qui s'établit aux alentours de 85 %.

Figure 77 : Colza-canola 1C – Écart de prix (dollars la tonne)

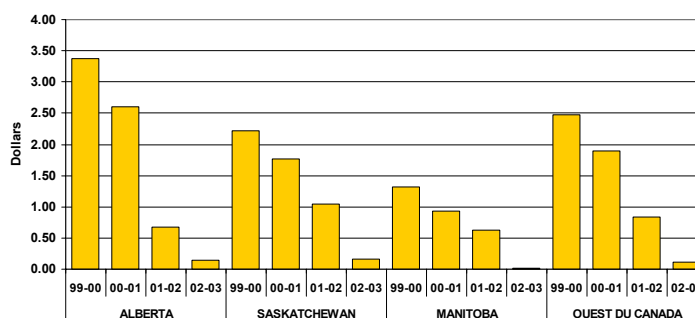


Au cours de la campagne 2002-2003, l'écart des prix du colza-canola du Canada 1 s'est creusé de 17,6 % pour s'établir à 42,64 \$ la tonne. Cela a indiqué une baisse de la demande du produit et a révélé que les acheteurs n'étaient plus prêts à restituer une part aussi importante du prix à Vancouver qu'ils ne l'avaient fait jusque-là. Une analyse des inventaires dans les silos de collecte révèle que les stocks hebdomadaires moyens de colza-canola ont augmenté de 57,1 %, s'établissant à 388 000 tonnes contre 247 000 tonnes un an plus tôt. Avec des inventaires aussi importants, les compagnies céréalières ont dû réduire leur prix du disponible pour dissuader les producteurs d'effectuer d'autres livraisons.

Le deuxième élément le plus important des coûts directs du colza-canola sont les coûts de camionnage depuis la ferme jusqu'à un silo ou une usine de transformation. À l'instar des grains de la CCB, on estime que ces coûts ont retrouvé les mêmes niveaux qu'en 1999-2000. Se chiffrant à 5,94 \$ la tonne, ils ont représenté 12,1 % du total des coûts directs en 2002-2003. Le solde des coûts directs (1,0 %) est attribuable à un prélèvement de 0,50 \$ la tonne en vigueur dans chaque province pour financer l'association des producteurs de colza-canola.

Les primes de camionnage ne servent pas autant à attirer les livraisons de produits hors CCB. Les primes de camionnage que les compagnies céréalières ont déclaré avoir payées pour les livraisons de colza-canola du Canada 1 dans chacune des neuf zones géographiques ont diminué de 95,6 % entre 1999-2000 et 2002-2003, baissant d'une moyenne de 2,48 \$ à 0,11 \$ la tonne. Ces primes représentent une compensation de 4,5 % sur les coûts directs l'année de référence, de 3,7 % en 2000-2001 et de 2,0 % en 2001-2002. En 2002-2003, cependant, elles n'ont représenté une compensation que de 0,2 %.

Figure 78 : Colza-canola 1C – Avantages pour les producteurs (dollars la tonne)



Il faut également signaler que, jusqu'à la campagne 2002-2003, la baisse des primes de camionnage a coïncidé avec le rétrécissement de l'écart des prix. Cela concorde avec les observations formulées par les compagnies céréalières selon lesquelles celles-ci préfèrent utiliser l'écart entre le prix du disponible et le prix à

terme comme principal instrument pour attirer des livraisons. À vrai dire, selon leurs déclarations, tout porte à croire que les primes de camionnage joueront un rôle très limité à l'avenir.

#### Fluctuations du revenu net des producteurs – Colza-canola du Canada 1 (dollars la tonne)

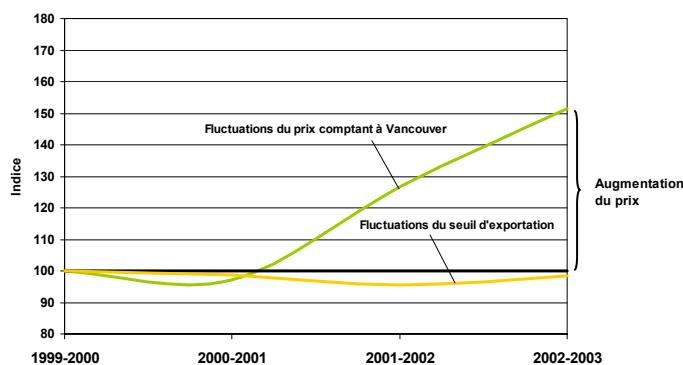
	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2002-2003/1999-2000		
					ÉCART	% D'ÉC.	
Prix	291,61 \$	284,46 \$	355,67 \$	414,36 \$	122,75 \$	42,1 %	▲
Coûts directs	54,99	51,00	42,85	49,08	-5,91	-10,7 %	▼
Moins : Primes de camionnage	-2,48	-1,89	-0,84	-0,11	2,37	-95,6 %	▼
Seuil d'exportation	52,51	49,11	42,01	48,97	-3,54	-6,7 %	▼
Revenu net des producteurs	239,10 \$	235,35 \$	313,66 \$	365,39 \$	126,29 \$	52,8 %	▲

#### Revenu net des producteurs – Colza-canola du Canada 1

Dans tout l'Ouest du Canada, le revenu net visible découlant pour les producteurs de la livraison de colza-canola du Canada 1 a augmenté de 126,29 \$ la tonne (ou 52,8 %) au cours des quatre dernières campagnes agricoles, passant d'une moyenne de 239,10 \$ en 1999-2000 à 365,39 \$ la tonne en 2002-2003. Même si cela est attribuable aux effets confondus d'une hausse simultanée des prix du marché et d'une baisse du seuil d'exportation, la majeure partie de l'amélioration globale est attribuable au deuxième phénomène.

De fait, sur le gain mentionné de 126,29 \$ la tonne, 122,75 \$ (ou 97,2 %) est attribuable aux fluctuations positives survenues dans le prix comptant à Vancouver. Le solde de 3,54 \$ (ou 2,8 %) est attribuable à une baisse du seuil d'exportation proprement dit.

Figure 79 : Fluctuations relatives du revenu net des producteurs – Colza-canola du Canada 1

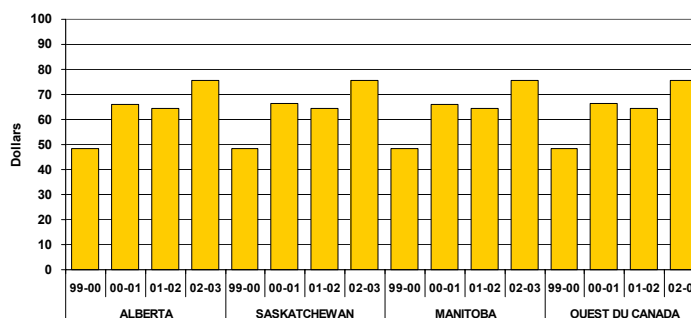


#### Seuil d'exportation – Gros pois jaunes

Au cours des quatre dernières campagnes agricoles, le seuil d'exportation des gros pois jaunes canadiens a augmenté de 51,9 %, passant d'une moyenne de 54,76 \$ en 1999-2000 à 83,19 \$ la tonne en 2002-2003. Au cours de cette même période, les coûts directs des gros pois jaunes canadiens ont augmenté de 51,7 %, passant d'une moyenne de 54,94 \$ en 1999-2000 à 83,33 \$ la tonne en 2002-2003. À l'instar du colza-canola, la plus grosse part des coûts directs est attribuable à un écart des prix.

Pour les gros pois jaunes, cet écart des prix dépend de l'écart entre le prix en

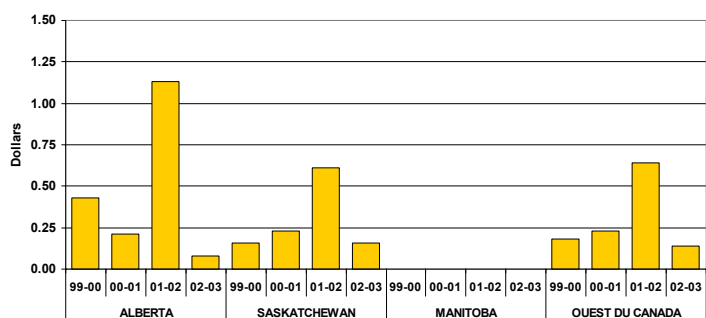
Figure 80 : Gros pois jaunes – Écart des prix (dollars la tonne)



clôture du négociant et le prix en clôture du cultivateur. Au cours des quatre dernières campagnes agricoles, cet écart de prix a augmenté de 56,6 %, passant de 48,23 \$ en 1999-2000 à 75,52 \$ la tonne en 2002-2003. Cet écart de prix a représenté 90,6 % du total des coûts directs en 2002-2003.

Le deuxième élément primordial des coûts directs sont les coûts de camionnage. Comme ailleurs, ces coûts sont estimés selon une distance moyenne de 40 milles et sont réputés être revenus au même niveau que celui observé la première année du PSG. Se chiffrant à environ 5,94 \$ la tonne en 2002-2003, ces coûts ont représenté 7,1 % des coûts directs totaux. Le solde de 2,2 % est attribuable à un prélèvement de 0,5 % par l'Association provinciale des producteurs de légumineuses au moment de la livraison.

**Figure 81 : Gros pois jaunes – Avantages pour les producteurs (dollars la tonne)**



Le recours aux primes de camionnage pour encourager les livraisons de pois est encore moins courant que pour le colza-canola. Dans l'Ouest du Canada, ces primes ont augmenté d'une moyenne de 0,18 \$ la tonne en 1999-2000 à 0,64 \$ en 2001-2002. En 2002-2003, cependant, ces primes sont retombées au niveau le plus bas jamais observé en vertu du PSG, soit 0,14 \$ la tonne. Ces primes représentent une compensation équivalant à moins de 0,2 % des coûts directs encourus, soit moins d'un cinquième du pourcentage de 0,9 % qu'elles représentaient en 2001-2002.

**Fluctuations du revenu net des producteurs – Gros pois jaunes (dollars la tonne)**

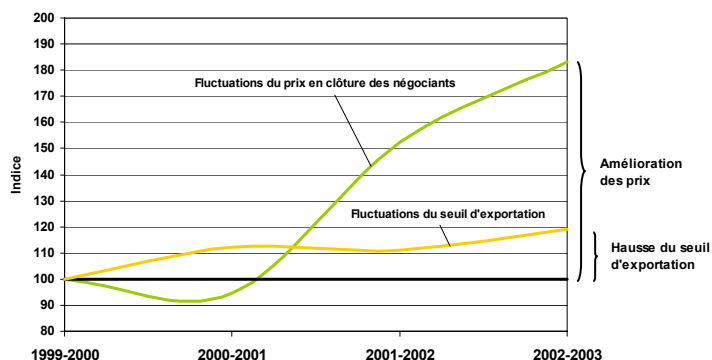
	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2002-2003/1999-2000		
					ÉCART	% D'ÉC.	
Prix	202,54 \$	194,60 \$	279,85 \$	325,14 \$	122,60 \$	60,5 %	▲
Coûts directs	54,94	72,95	71,61	83,33	28,39	51,7 %	▲
Moins : Primes de camionnage	-0,18	-0,23	-0,64	-0,14	0,04	-22,2 %	▼
Seuil d'exportation	54,76	72,72	70,97	83,19	28,43	51,9 %	▲
Revenu net des producteurs	147,78 \$	121,88 \$	208,88 \$	241,95 \$	94,17 \$	63,7 %	▲

**Revenu net des producteurs – Gros pois jaunes**

Comme on l'a vu dans le cas du colza-canola, le revenu net visible découlant pour les producteurs de la livraison de gros pois jaunes canadiens a augmenté de 94,17 \$ la tonne (ou 63,7 %) au cours des quatre dernières campagnes agricoles, passant d'une moyenne de 147,78 \$ en 1999-2000 à 241,95 \$ la tonne en 2002-2003. Et, tout comme pour le colza-canola, la majeure partie de l'amélioration globale du revenu net est résultée d'une hausse significative du prix des pois.

Sur le gain mentionné de 94,17 \$ la tonne, 122,60 \$ est attribuable aux fluctuations positives du prix en clôture des négociants. Cette amélioration a cependant été partiellement annulée par une augmentation nette de 28,43 \$ du seuil d'exportation. Sur les quatre produits suivis dans le cadre du PSG, les pois ont été le seul à afficher une hausse significative du seuil d'exportation, et à empêcher une amélioration du revenu des producteurs.

Figure 82 : Fluctuations relatives du revenu net des producteurs – Gros pois jaunes



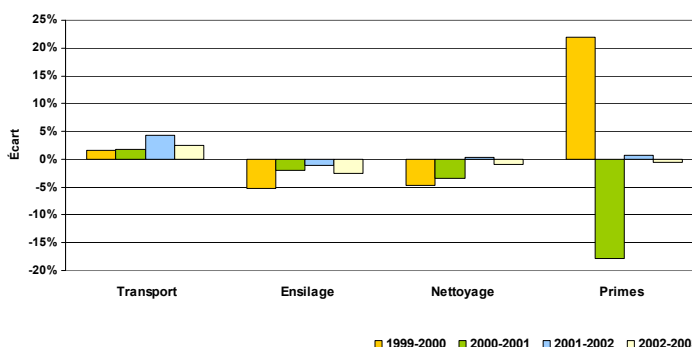
#### 5.4 Analyse des bons au comptant

Pour valider l'analyse qui précède, un certain nombre de compagnies céréalières ont fait parvenir au Surveillant un échantillon des bons au comptant émis par les silos à chacun des 43 postes désignés par la méthode d'échantillonnage. Ces bons devaient représenter au minimum 3 % des reçus émis à l'égard des grains étudiés. Dans certains cas, les compagnies céréalières ont fourni des échantillons plus importants.

La figure 83 illustre l'écart observé dans une comparaison des déductions et des primes particulières relevées sur les bons au comptant et des moyennes dérivées dans le calcul du seuil d'exportation du blé. Durant la campagne 2002-2003, les écarts observés au sujet des coûts de transport, d'ensilage, de nettoyage des impuretés et des primes concurrentielles ont été minimes. En outre, la variabilité des données ayant trait aux primes concurrentielles s'est nettement améliorée depuis le lancement du PSG.

Le PSG utilise les taux tarifaires affichés pour refléter les coûts de transport, d'ensilage et de nettoyage des impuretés. Les déductions de transport constatées dans l'échantillon des bons au comptant dépassaient nettement celles des moyennes pondérées utilisées dans l'analyse au sujet du transport applicable. Toutefois, cet écart est demeuré dans des proportions raisonnables<sup>111</sup>.

Figure 83 : Écart des bons au comptant d'après les moyennes cumulatives



Pour l'essentiel, les frais d'ensilage et de nettoyage des impuretés relevés sur les bons au comptant ont été légèrement supérieurs aux moyennes provenant des tarifs applicables. Les taux tarifaires représentent de fait le maximum que les compagnies céréalières peuvent facturer au titre de ces services. Même si les preuves incitent à croire que la plupart des frais sont au même niveau que les taux tarifaires, certaines compagnies ont déclaré que leurs déductions étaient inférieures au niveau des tarifs. En outre, la valeur moyenne pondérée des données de l'échantillon peut donner des résultats qui divergent de la moyenne des tarifs nominaux. Quoi qu'il en soit, l'écart se situe dans les limites de l'erreur statistique.

<sup>111</sup> L'échantillon de bons au comptant utilisé représente 3 % du nombre de bons effectivement émis, et ne correspond pas forcément à 3 % du volume livré. Cependant, les frais moyens de transport présentés dans les tableaux des données sont pondérés par volume.

On a constaté une variabilité nettement supérieure au sujet des primes que les compagnies déclarent avoir payées sur ces bons au comptant. En 1999-2000, les données extraites des bons au comptant ont révélé des primes de camionnage qui, en moyenne, étaient supérieures de 22 % à celles déclarées par les compagnies céréalieres à titre cumulatif. En 2000-2001, les données extraites des bons au comptant ont révélé des primes de camionnage inférieures d'environ 18 %. Les écarts observés en 2001-2002 et 2002-2003 se sont avérés nettement inférieurs, ne divergeant que d'environ 1 %.

L'écart des données des bons au comptant se rapportant aux primes de camionnage au cours des deux premières campagnes agricoles doit être perçu en tenant compte de la difficulté qu'il y a à obtenir ce genre de données. Les systèmes informatiques utilisés par les compagnies céréalieres n'ont pas été conçus pour extraire ces données. En conséquence, il a fallu déployer des efforts considérables pour s'assurer que les données recueillies avaient une base commune et qu'elles pouvaient être rapprochées pour les besoins de l'analyse. Les plus grands écarts observés durant les campagnes 1999-2000 et 2000-2001 traduisent ces difficultés initiales.

À la lumière de ce phénomène, le Surveillant a été heureux de constater l'amélioration survenue lors des deux plus récentes campagnes agricoles. Le Surveillant a maintenant confiance que la méthode utilisée pour déterminer à la fois le seuil d'exportation et le revenu net des producteurs, de même que les données cumulatives qu'il reçoit des compagnies céréalieres, permettent de se faire une idée assez juste des rendements financiers des producteurs céréaliers de l'Ouest du Canada.

## 5.5 Calculatrice du revenu net

Pour améliorer la base de données qui sert à estimer le seuil d'exportation et permettre aux producteurs de consulter la base de données utilisée pour analyser leur revenu, le Surveillant a conçu la Calculatrice du revenu net des producteurs (CRNP). La CRNP est un instrument exploitable sur le Web que l'on trouvera à l'adresse [www.netback.ca](http://www.netback.ca).

Un grand problème pour de nombreux intervenants est l'impact que le rétrécissement du réseau du SMTG a eu sur la distance que le grain doit parcourir par camion depuis la ferme jusqu'au silo. Même si toutes les preuves incitent à croire que les distances parcourues par camion augmentent à cause de la diminution du nombre de postes de livraison, le volume exact (ou même approximatif) de cette hausse est inconnu. À l'issue des discussions tenues avec les intervenants et le gouvernement, on a conçu une méthode qui devrait permettre au Surveillant de recueillir les données nécessaires pour améliorer la qualité et la fiabilité de cet élément du seuil d'exportation<sup>112</sup>. La CRNP a été conçue comme moyen rentable et discret de collecte de ces données.

En même temps, et pour répondre aux demandes des producteurs, le Surveillant donnera accès aux données sur les coûts qui se rattachent au transport du grain depuis certaines exploitations jusqu'aux

The screenshot shows the 'Calculatrice du revenu net du producteur' web application. The interface is in French and includes a navigation menu with options like 'Mon Profil', 'Nouveau Calcul', 'Mon Historique', 'Quitter', and 'Aide'. The main form is titled 'Calcul du revenu net du producteur' and contains various input fields for location, product, and transportation costs. A 'Calculer l'évaluation' button is at the bottom.

Figure 84 : Image de l'écran de saisie de la Calculatrice du revenu net de la Quorum Corporation.

<sup>112</sup> Le PSG intègre actuellement les coûts de camionnage en fonction des taux commerciaux de transport par camion sur de courtes distances pour une distance moyenne de 40 milles, selon ce qui figure au tableau 3A-1.

postes d'exportation (le seuil d'exportation). Ces coûts sont les mêmes que ceux qui figurent comme déduction sur les bons au comptant. La CRNP a été conçue pour aider les agriculteurs à sélectionner les options de livraison qui procurent les meilleurs rendements pour leur blé et leur blé dur. Lorsqu'on défalque ces coûts de l'Aperçu le plus récent des rendements des livraisons en commun de la CCB (PRO), le calcul du revenu net des producteurs qui en résulte autorise la meilleure estimation possible des rendements effectifs que les producteurs peuvent tirer de leurs grains.

Pour avoir accès à la CNRP, les producteurs recevront leur propre nom d'utilisateur et mot de passe. Une fois qu'ils seront entrés en communication avec le système, toutes les communications seront sécurisées par la technique du cryptage de 128 bits, identique à celle qu'utilisent les principales banques pour permettre à leurs clients d'avoir accès à leurs comptes sur Internet. Cela garantira la confidentialité rigoureuse des renseignements transmis et stockés, tout en permettant au Surveillant de classer les données selon les paramètres démographiques propres à chaque producteur. Les participants ont la garantie que toutes les données seront traitées sous le sceau du secret et qu'aucune donnée propre à identifier l'un d'entre eux ne sera publiée ou partagée par la Quorum Corporation.

Le calcul du seuil d'exportation estimatif et du revenu net d'un producteur dépend de la saisie de données propres aux mouvements (c.-à-d. poste de livraison, compagnie céréalière, grain, grade, etc.). Après avoir introduit ces données de base, le producteur peut effectuer un calcul qui lui fournira une comptabilité sous forme de tableaux du seuil d'exportation et du revenu net d'après le PRO. Le producteur a également la possibilité de « recalculer » ces estimations en retournant à un écran précédent et en modifiant l'un quelconque des paramètres ayant servi au calcul (c.-à-d. poste de destination, compagnie céréalière, etc.).

Chaque estimation sera enregistrée et accessible au producteur grâce à une liste (des antériorités). C'est par cet écran que les producteurs pourront créer des rapports comparés présentant ces estimations (ou celles qu'ils veulent voir) sous forme sommaire ou détaillée, et sous forme imprimée ou électronique (tableur). C'est également dans cette section du système que le producteur déterminera les estimations qui ont ensuite entraîné le mouvement effectif des grains.

Le Programme de surveillance du grain permettra à son tour de recueillir des données précieuses sur la logistique des grains en conservant un registre de chaque transaction ayant trait aux livraisons effectives. En particulier, ces données serviront à analyser la distance moyenne de transport jusqu'aux silos, le mode utilisé et d'autres éléments de la livraison entre la ferme et le silo. Ces données seront intégrées dans le calcul du revenu net des producteurs dans les rapports futurs du Surveillant.

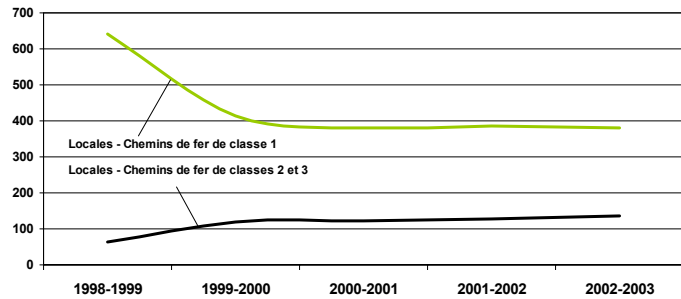
Figure 85 : Image de l'écran de sortie de la Calculatrice du revenu net de la Quorum Corporation.

## 5.6 Installations de chargement et expéditions des producteurs [sous-série de mesures 5B]

Le nombre global d'installations de chargement des wagons des producteurs a considérablement diminué depuis le début de la campagne 1999-2000, reculant d'environ 706 à 518 à la fin de la campagne 2002-2003 (ou 26,6 %). Une bonne partie de cette baisse générale est attribuable à la diminution nette du nombre d'installations locales situées le long des voies des plus grands transporteurs de classe 1, qui a diminué de 40,7 % durant la même période, passant de 643 à 381. À l'inverse, le nombre d'installations locales situées le long des voies des plus petits transporteurs de classes 2 et 3 a plus que doublé, passant de 63 à 137 (ou 177,5 %). [Voir tableau 5B-1 à l'annexe 3.]

À l'échelle régionale, le Manitoba et l'Alberta ont accusé les taux d'attrition les plus importants, puisque le nombre d'installations de chargement des wagons des producteurs y a baissé respectivement de 41,6 % et 34,7 %. Le rythme de baisse en Saskatchewan a été nettement inférieur, puisque le nombre d'installations y a reculé de 12,3 % au cours de la même période de quatre ans. Ces statistiques dissimulent le fait que même si le nombre global d'installations de chargement des wagons des producteurs a radicalement baissé, il y a des signes comme quoi le réseau pourrait se stabiliser. Après avoir chuté à un minimum de 503 au cours de la campagne 2000-2001, le nombre d'installations de chargement des wagons des producteurs a remonté la pente depuis, encore que d'un pourcentage modéré de 3,0 % pour s'établir à 518.

Figure 86 : Installations de chargement des producteurs (estimées au 31 juillet)



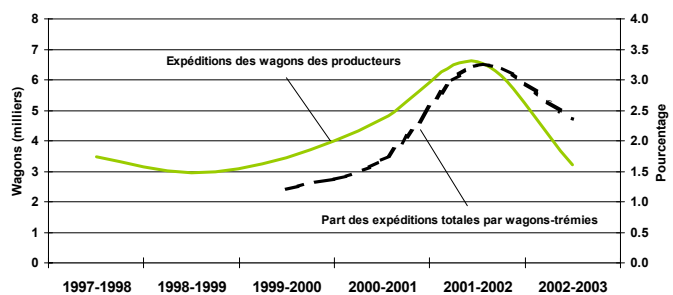
Comme nous l'avons vu plus haut, cette impulsion résulte de l'aménagement récent d'installations de chargement des wagons des producteurs qui ne sont pas agréées. À la clôture de la campagne 2001-2002, cinq de ces installations (toutes situées en Saskatchewan) avaient bénéficié d'exemptions d'agrément de la part de la CCG. Le nombre de ces installations a continué d'augmenter. Au 31 juillet 2003, 30 installations de ce type avaient bénéficié d'exemptions. Et si elles demeurent essentiellement concentrées en Saskatchewan, quatre au total ont ouvert leurs portes ailleurs, deux au Manitoba et deux en Alberta.

#### Expéditions des wagons des producteurs

En dépit d'une baisse générale du nombre d'installations de chargement des wagons des producteurs, les expéditions des wagons des producteurs sont à la hausse. Au cours des trois premières années du PSG, le volume annuel de ces expéditions a pratiquement doublé (passant de 3 441 à 6 583 wagons). Et même s'il est encore nettement inférieur aux pics enregistrés au début des années 1990 (alors que les expéditions annuelles des wagons des producteurs se chiffraient en moyenne à 12 500), ces volumes affichent une tendance à la hausse.

La disparition des services des silos locaux attribuable à leur fermeture, l'avènement d'installations de chargement des wagons des producteurs et le dynamisme des campagnes de commercialisation menées par les chemins de fer d'intérêt local, les groupements locaux de producteurs spécialisés et la CCB ont tous contribué à accroître les expéditions des wagons des producteurs. Toutefois, la campagne 2002-2003 a vu le premier revirement de cette tendance. L'évolution sur douze mois des expéditions des wagons des producteurs a reculé de 51,3 % pour s'établir à 3 209 wagons, soit moins que les expéditions enregistrées en 1999-2000.

Figure 87 : Expéditions des wagons des producteurs



Malgré cela, leur part par rapport au nombre total de wagons-trémies expédiés se situe à environ 2,4 %, soit deux fois le 1,2 % estimé pour la campagne 1999-2000<sup>113</sup>. [Voir tableau 5B-2 à l'annexe 3.]

<sup>113</sup> Durant la campagne 2001-2002, les expéditions des wagons des producteurs ont représenté près de 3,2 % du volume global des grains expédiés par wagons-trémies couverts vers les ports de l'Ouest du Canada. Tandis que cette part a reculé à 2,4 % en 2002-2003, la réduction n'est pas proportionnelle à la chute des volumes de grains.

Pratiquement toutes les expéditions des wagons des producteurs portent sur le transport de grains de la CCB. De fait, les produits hors CCB ont représenté moins de 5 % du total des expéditions des wagons des producteurs qui ont eu lieu au cours de chacune des quatre dernières campagnes agricoles.

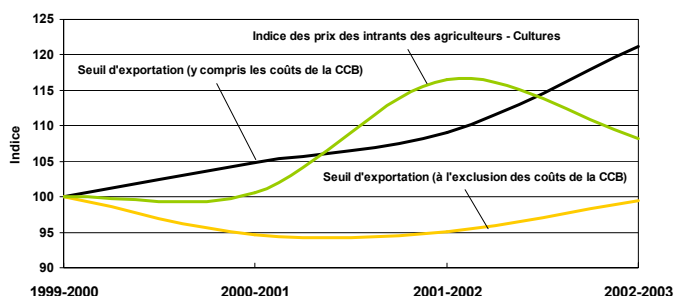
## 5.7 Observations sommaires

Les données relatives aux quatre dernières campagnes agricoles démontrent clairement que les revenus des producteurs se sont nettement améliorés, essentiellement à cause de la hausse régulière des prix des produits sur les marchés mondiaux. Comme on peut le constater dans le cas du blé, le revenu net des producteurs a augmenté de 65,72 \$ la tonne (ou 44,7 %), passant de 147,10 \$ en 1999-2000 à 212,82 \$ en 2002-2003. Quant aux produits hors CCB comme le colza-canola, la hausse a été encore plus spectaculaire, à hauteur de 52,8 %, le revenu net des producteurs passant de 238,10 \$ à 365,39 \$ la tonne durant la même période.

Les charges d'exploitation ont néanmoins elles aussi un impact sur les revenus des producteurs. Ces charges se reflètent dans le seuil d'exportation, qui englobe également les avantages compensateurs dont peuvent bénéficier les producteurs. Pour le blé, le seuil d'exportation a augmenté de 65,82 \$ la tonne en 1999-2000 à 79,81 \$ en 2002-2003, soit une hausse de 13,99 \$ (ou 21,3 %). Après avoir reculé pendant trois ans, le seuil d'exportation du colza-canola a augmenté en 2002-2003 à 48,97 \$, valeur qui est toujours inférieure d'environ 3,54 \$ la tonne (ou 6,7 %) à celle déclarée la première année du PSG.

À compter de la campagne 2002-2003, la CCB a apporté une série de changements à la façon dont elle traitait jusque-là certaines recettes et dépenses d'exploitation dans les comptes des livraisons en commun. Le fait que les coûts directs de la CCB comportent désormais des provisions au titre du transport océanique et ferroviaire qui était jusque-là traité comme des recettes revêt une importance particulière pour le PSB. Le Surveillant a révisé les valeurs calculées jusque-là pour le seuil d'exportation et le revenu net des producteurs afin de se conformer aux nouvelles modalités de traitement de la CCB.

Figure 88 : Incidence sur les coûts de la CCB – Seuil d'exportation



Du fait de ces changements, le seuil d'exportation du blé a augmenté de 13,99 \$ la tonne au cours des quatre années visées par le PSG. De plus, cette hausse est essentiellement attribuable à une augmentation de 14,24 \$ la tonne des seuls coûts de la CCB.

Il faut signaler que les comparaisons utiles sont particulièrement difficiles à cause des variations sur douze mois qui surviennent dans les coûts de transport liés aux ventes réalisées en magasin, franco à bord et au comptant. De plus, si l'on exclut les coûts de la CCB, on constate que d'autres éléments des coûts du seuil d'exportation ont commencé par baisser et ne se sont remis à augmenter que tout récemment. En même temps, on peut voir que ces coûts n'ont pas augmenté de manière aussi spectaculaire que ceux qui se reflètent dans des mesures inflationnistes comme l'Indice des prix des entrées agricoles de Statistique Canada pour la production agricole dans l'Ouest du Canada, qui a augmenté d'une valeur de 122,4 à 132,4 (ou de 8,2 %) au cours de la même période<sup>114</sup>.

En même temps, les divers avantages dont bénéficient les producteurs, que ce soit sous forme de primes de camionnage ou d'économies de transport de la CCB, se sont révélés la véritable force qui explique la baisse de la portion du seuil d'exportation qui a un rapport avec les coûts hors CCB. Dans le cas du blé, les avantages pour les producteurs ont pratiquement triplé, passant de 2,32 \$ la tonne en 1999-2000 à 6,66 \$ en 2002-2003.

<sup>114</sup> Statistique Canada rend compte de l'indice des prix des entrées agricoles chaque année (1992 ayant un indice de 100).



Les primes de camionnage payées par les compagnies céréalières semblent avoir augmenté face au relèvement de la concurrence, à l'étiollement du réseau de silos et à la baisse de la production céréalière. Ce n'est toutefois pas le cas des produits hors CCB. Et le colza-canola et les gros pois jaunes donnent droit à beaucoup moins que les grains de la CCB pour ce qui est des primes par tonne. Mais surtout, les primes de camionnage versées au titre du colza-canola et des pois ont sérieusement baissé au cours des quatre dernières campagnes agricoles. Dans le cas du colza-canola, les primes de camionnage ont pratiquement disparu, puisqu'elles ont reculé de 2,48 \$ la tonne en 1999-2000 à à peine 0,11 \$ la tonne en 2002-2003. Cette baisse correspond à la préférence avouée des compagnies céréalières pour l'utilisation d'un seul instrument d'établissement des prix, à savoir le seuil, pour attirer ces produits vers leurs installations.

Il faut également signaler le degré de variation du seuil d'exportation entre les neuf zones géographiques qui ont servi à évaluer les incidences du PSG sur les producteurs, que ce soit en termes absolus ou relatifs. Ces variations englobent une foule de différences particulières dans les coûts de transport, le FAF, les coûts d'ensilage et les avantages pour les producteurs. Le résultat net en 2002-2003 est que le seuil d'exportation dans une région peut s'écarter très nettement de la moyenne enregistrée dans l'Ouest du Canada. À titre d'exemple, le seuil d'exportation du blé peut varier de jusqu'à 11,8 %.

En dépit des ces hausses du revenu net des producteurs, les valeurs par tonne sont inextricablement liées aux volumes effectifs de grains récoltés et expédiés. Alors que les producteurs réalisent peut-être aujourd'hui un revenu net nettement supérieur à ce qui était le cas auparavant, cette hausse par tonne est tempérée lorsqu'on la compare aux volumes de grains qui ont diminué de 40 % ou plus au cours des quatre dernières campagnes.

En guise de conclusion, pour améliorer les données qui servent au calcul du seuil d'exportation et de permettre aux producteurs de consulter la base de données qui a servi à l'analyse de leur revenu net, le Surveillant a conçu la Calculatrice du revenu net des producteurs. Cet instrument exploitable sur le Web permettra aux producteurs d'entrer des données propres à leurs installations et d'estimer les revenus qu'ils pourront tirer de la livraison de leurs grains vers divers silos. En même temps, les données qu'ils saisisent fourniront des renseignements précieux au sujet de la distance moyenne de transport jusqu'aux silos, du choix de matériel et d'autres éléments de la livraison entre la ferme et le silo, autant d'éléments qui serviront à améliorer les rapports futurs du Surveillant.



**Membres du Conseil consultatif de la Quorum Corporation (en date du 30 novembre 2003)**

Mark A. Hemmes

*Président du Conseil consultatif  
Président, Quorum Corporation  
Edmonton (Alberta)*

J. Marcel Beaulieu

*Directeur – Recherche et analyse, Quorum Corporation  
Sherwood Park (Alberta)*

Richard B. Boyd

*Vice-président principal, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (à la retraite)  
Edmonton (Alberta)*

A. Bruce McFadden

*Directeur – Recherche et analyse, Quorum Corporation  
Edmonton (Alberta)*

Shelley J. Thompson

*Présidente, SJ Solutions  
Souhey (Saskatchewan)*

**Membres de l'Équipe de surveillance du grain de la Quorum Corporation**

Mark Hemmes

Président

Marcel Beaulieu

Directeur – Recherche et analyse

Bruce McFadden

Directeur – Recherche et analyse

Vincent Roy

Agent technique principal

Hongliang (Bill) Zhuang

Concepteur principal

**Bureaux de la société**

Quorum Corporation  
9707 – 110 Street, Bureau 701  
Edmonton (Alberta)  
T5K 2L9

Téléphone : (780) 447-2111

Télécopieur : (780) 447-2630

Site Web : [www.quorumcorp.net](http://www.quorumcorp.net)

Courriel : [info@quorumcorp.net](mailto:info@quorumcorp.net)

*Des copies supplémentaires de ce rapport peuvent être téléchargées directement sur le site Web de l'entreprise.*



## **ANNEXE 1 : CONTEXTE DU PROGRAMME**

---

Le 19 juin 2001, le gouvernement du Canada annonçait le choix de la Quorum Corporation comme Surveillant du Système canadien de manutention et de transport du grain (SMTG). Pendant son mandat de deux ans et demi, la Quorum Corporation doit présenter au gouvernement une série de rapports annuels et trimestriels visant à mesurer l'efficacité du système et à évaluer l'effet de deux grandes réformes du gouvernement, soit :

- l'adoption et la généralisation progressive d'un régime d'appels d'offres pour les expéditions de grains de la Commission canadienne du blé;
- le remplacement du barème des taux maximaux pour le grain par un plafonnement du revenu annuel des compagnies de chemin de fer tiré du transport du grain réglementé.

De manière plus générale, ces réformes devraient modifier les relations commerciales entre les principaux intervenants du SMTG, soit les producteurs, la Commission canadienne du blé, les compagnies céréalières, les compagnies de chemin de fer et les exploitants des silos terminus portuaires. En se fondant sur une série de mesures, le Programme de surveillance du grain (PSG) du gouvernement vise à évaluer l'efficacité du système dans son ensemble et de ses composantes, à mesure qu'évoluera ce système. C'est dans ce but que le PSG est conçu pour révéler si le transport du grain depuis la ferme jusqu'au navire (la chaîne d'approvisionnement) s'effectue de manière plus efficace et fiable qu'auparavant.

À cette fin, le PSG comporte plusieurs mesures précises du rendement, regroupées en cinq grandes séries :

- Série 1 – Aperçu de l'industrie  
Mesures portant sur la production de grain, les flux du trafic et les changements dans les infrastructures du SMTG (silos de collecte, silos terminus et voies ferrées).
- Série 2 – Relations commerciales  
Mesures portant sur les activités d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé, qui prend une orientation plus commerciale tout en modifiant ses politiques et pratiques d'exploitation liées à la logistique du grain.
- Série 3 – Efficacité du système  
Mesures d'évaluation du rendement opérationnel du déplacement du grain dans la chaîne logistique.
- Série 4 – Fiabilité du service  
Mesures indiquant si le SMTG permet de livrer le grain au port en temps opportun pour répondre à la demande courante du marché.
- Série 5 – Incidences sur les producteurs  
Mesures de la valeur pour les producteurs des changements apportés au SMTG, principalement axées sur le calcul du revenu net des producteurs.



## ANNEXE 2 : REMERCIEMENTS

---

Compte tenu de l'ampleur de cet examen, celui-ci n'aurait pas été possible sans le concours des divers intervenants qui ont fait part de leurs points de vue sur la conception détaillée du programme de surveillance et qui ont fourni les données nécessaires du PSG. La Quorum Corporation tient à remercier les organismes suivants et, en particulier, les personnes qui en font partie, au titre de la collaboration dont ils l'ont assurée dans l'exécution du Programme de surveillance du grain. Nous avons non seulement apprécié leur coopération comme fournisseurs de données pour le programme, mais nous attachons beaucoup de valeur à l'aide qu'ils nous ont apportée pour améliorer la qualité du programme dans son ensemble. Nous nous réjouissons à la perspective de poursuivre cette collaboration pendant toute la durée du programme de surveillance.

Agricore United	Mid-Sask Terminal Ltd.
Agricultural Producers Association of Saskatchewan	Mission Terminal Inc.
Agriculture et Agroalimentaire Canada Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et du Développement rural de l'Alberta	Syndicat national des cultivateurs
Ministère des Transports de l'Alberta	North East Terminal Ltd.
Alberta RailNet	North West Terminal Ltd.
British Columbia Railways	OmniTRAX Canada, Inc.
Canadian Canola Growers Association	Parrish & Heimbecker Ltd.
Commission canadienne des grains	N.M. Paterson & Sons Limited
Chambre de commerce maritime du Canada	Port de Churchill
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	Port de Prince Rupert
Canadien Pacifique Limitée	Port de Thunder Bay
Canadian Ports Clearance Association	Port de Vancouver
Association des armateurs canadiens	Prairie West Terminal
Canadian Special Crops Association	Prince Rupert Grain Ltd.
Office des transports du Canada	Rail America
Commission canadienne du blé	Red Coat Road and Rail Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation de Saskatchewan
Cando Contracting Ltd.	Ministère de la Voirie et des Transports de Saskatchewan
Cargill Limited	Saskatchewan Association of Rural Municipalities
CMI Terminal	Saskatchewan Wheat Pool
ConAgra Grain, Canada	South West Terminal
Gardiner Dam Terminal	Statistique Canada
Gouvernement de C.-B.	Terminal 22 Inc
Grain Growers of Canada	Transports Canada
Great Sandhills Terminal	United Grain Growers Association
Great Western Rail	Vancouver Wharves Ltd. (BCR Marine)
Inland Terminal Association of Canada	Western Barley Growers Association
James Richardson International Ltd. (Pioneer Grain)	Western Canadian Wheat Growers Association
Keystone Agricultural Producers	Western Grain By-Products Storage Ltd.
Louis Dreyfus Canada Ltd.	Western Grain Elevator Association
Mainline Terminal Ltd.	Weyburn Inland Terminal Ltd.
Ministère de l'Agriculture du Manitoba Ministère des Transports et des Services gouvernementaux du Manitoba	Wild Rose Agricultural Producers
	Bourse des marchandises de Winnipeg

