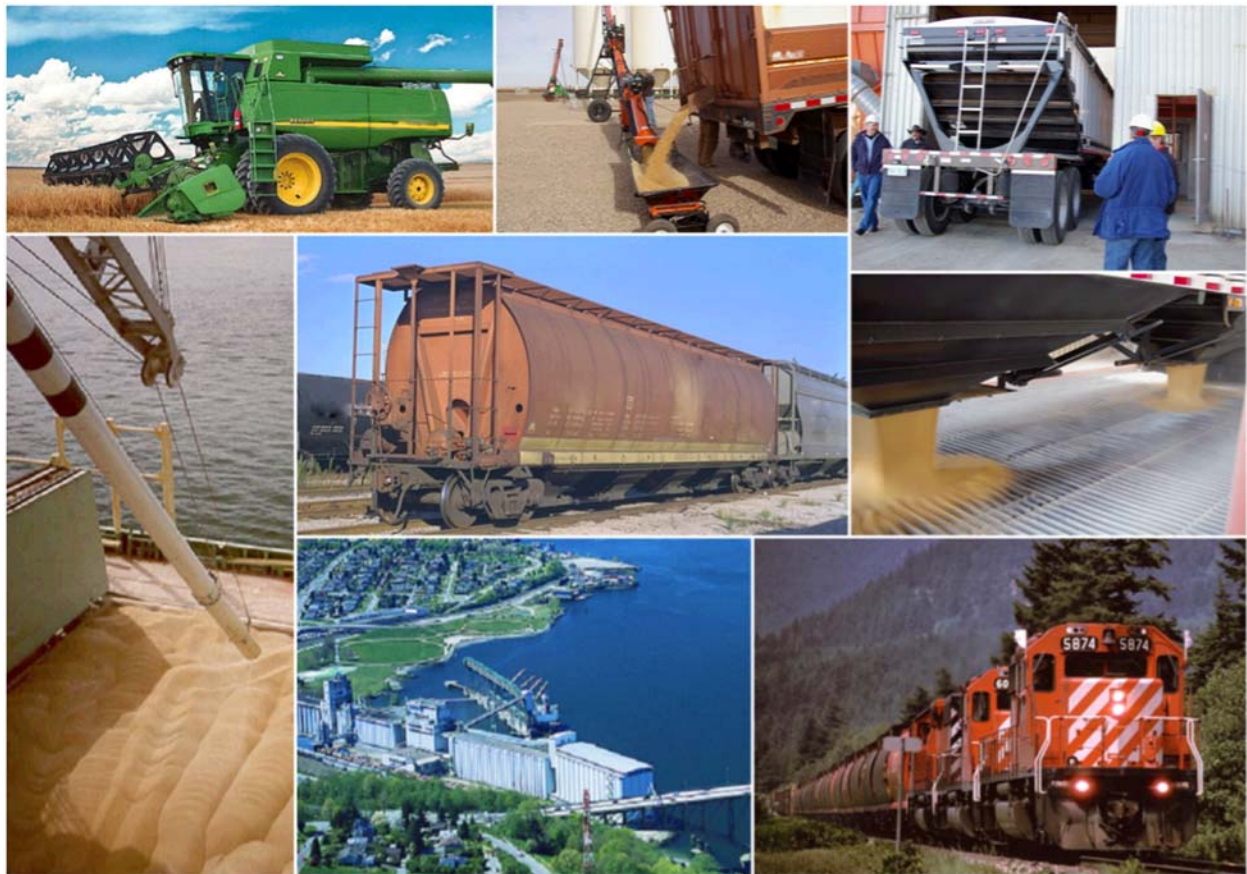


Rapport annuel

Campagne agricole 2004-2005



Government of Canada Gouvernement du Canada



AVANT-PROPOS

Le rapport qui suit rend compte en détail du rendement du système de manutention et de transport du grain (SMTG) du Canada durant la campagne agricole qui a pris fin le 31 juillet 2005, 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 cinquième rapport annuel présenté par la Quorum Corporation en sa qualité de Surveillant du SMTG, nommé en vertu du Programme de surveillance du grain (PSG).

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 – Efficience 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 2004-2005 est en grande partie évalué par rapport au rendement de la campagne 2003-2004.

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 six campagnes agricoles. Ces données constituent le point de départ du PSG, et représentent pour une variété d'intervenants (industrie, compagnies de chemin de fer, milieux bancaires, commerciaux, universitaires et autres) une source précieuse de renseignements pour cerner les tendances et les changements importants 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 4.

QUORUM CORPORATION

Edmonton (Alberta)
Décembre 2005

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	1
Section 1 : APERÇU DE L'INDUSTRIE	10
1.1 Production et approvisionnement [<i>sous-série de mesures 1A</i>].....	12
1.2 Trafic ferroviaire [<i>sous-série de mesures 1B</i>].....	15
1.3 Infrastructures des silos de collecte [<i>sous-série de mesures 1C</i>].....	17
1.4 Infrastructure ferroviaire [<i>sous-série de mesures 1D</i>].....	21
1.5 Infrastructure des silos terminaux [<i>sous-série de mesures 1E</i>].....	27
1.6 Observations sommaires	29
Section 2 : RELATIONS COMMERCIALES	32
2.1 Programme d'appels d'offres [<i>sous-série de mesures 2A</i>].....	34
2.2 Programme d'attribution de wagons à l'avance [<i>sous-série de mesures 2B</i>].....	46
2.3 Relations commerciales – autres événements.....	51
2.4 Observations sommaires	60
Section 3 : EFFICIENCE DU SYSTÈME	62
3.1 Camionnage [<i>sous-série de mesures 3A</i>].....	64
3.2 Silos de collecte primaires [<i>sous-série de mesures 3B</i>].....	64
3.3 Opérations ferroviaires [<i>sous-série de mesures 3C</i>].....	69
3.4 Performance des silos terminaux et des ports [<i>sous-série de mesures 3D</i>].....	78
3.5 Observations sommaires	84
Section 4 : FIABILITÉ DU SERVICE	88
4.1 Performance des ports [<i>sous-série de mesures 4A</i>].....	89
4.2 Observations sommaires	91
Section 5 : INCIDENCES SUR LES PRODUCTEURS	92
5.1 Présentation du seuil d'exportation et du revenu net des producteurs [<i>sous-série de mesures 5A</i>] 94	94
5.2 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – Produits de la CCB (blé et blé dur)	98
5.3 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – Produits hors CCB (canola et pois)	104
5.4 Analyse des bons au comptant.....	109
5.5 Calculatrice du revenu net	110
5.6 Installations de changement et expéditions des producteurs [<i>sous-série de mesures 5B</i>].....	111
5.7 Observations sommaires	112
ANNEXE 1: CONTEXTE DU PROGRAMME	117
ANNEXE 2: CALCULATRICE DU REVENU NET DES PRODUCTEURS	119
ANNEXE 3: REMERCIEMENTS	121

RÉSUMÉ

Le présent rapport est le cinquième 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.



Le présent rapport marque la cinquième année du Programme de surveillance du grain (PSG) et l'aboutissement de six années de mesures détaillées sur le rendement du Système de manutention et de transport du grain dans l'Ouest du Canada. Les six campagnes agricoles couvertes par le PSG ont chacune dégagé un portrait particulier de la manutention du grain dans l'Ouest canadien. Lors des deux premières campagnes, les expéditions ferroviaires dépassaient les 25 millions de tonnes chaque année. Ensuite, deux années de sécheresse ont fait chuter ces volumes, de moitié pendant la campagne 2002-2003. Même avec l'amélioration des conditions culturales pendant la campagne 2003-2004 et la plus récente campagne, le volume manutentionné peut seulement être qualifié de presque normal, et la qualité de discutable.

Au fil de ces six années, l'industrie céréalière de l'Ouest canadien a dû affronter tout un éventail de situations difficiles, dans un contexte en constante évolution. Pendant cette période, le réseau des silos a connu une réduction en nombre comme en capacité, un conflit de travail a fermé le port de Vancouver pendant quatre mois, des conditions hivernales extrêmes ont perturbé gravement les expéditions de grain de la côte Ouest à plusieurs reprises, et l'escalade des taux de fret maritime a altéré les flux traditionnels du trafic à l'intérieur du continent nord-américain.

Le Rapport annuel sur la campagne agricole 2004-2005 examine les mouvements du grain dans le SMTG.

Production et volumes

La campagne agricole 2004-2005 devait s'avérer une autre campagne décevante pour de nombreux intervenants du Système de manutention et de transport du grain. L'effet combiné d'une saison de croissance fraîche et d'un gel précoce s'est traduit par une récolte tardive et un recul significatif de l'approvisionnement en grain de qualité supérieure. Néanmoins, la production céréalière totale de l'Ouest canadien a progressé de 12 %, passant de 47,7 millions de tonnes en 2003 à plus de 53 millions de tonnes en 2004.

Bien que les conditions culturales relativement meilleures aient entraîné une production de grain plus élevée en 2004, on constatait des différences notables parmi les provinces. La Saskatchewan et l'Alberta, les plus affectées par la sécheresse des dernières années, ont toutes deux connu une deuxième hausse consécutive de leur production annuelle, de l'ordre de 20 % et 17 % respectivement. Des conditions culturales moins favorables au Manitoba ont entraîné un recul de 13 % de la production et la Colombie-Britannique, avec des conditions encore pires, a connu un déclin de 27 %. La production de tous les grains importants a augmenté, à l'exception du lin.

L'ajout de 7 millions de tonnes aux stocks de report a fait progresser l'approvisionnement global de grain de 13 %, à 60 millions de tonnes. Cependant, les volumes de grains réglementés acheminés par chemin de fer vers les ports de l'Ouest du Canada n'ont connu qu'une hausse marginale, de seulement 0,8 % par rapport à l'année précédente, en conséquence de l'affaiblissement des programmes de vente des grains tant de la CCB que hors CCB, qui découlait surtout d'une baisse généralisée de la qualité du grain.

Les ports de Vancouver et Thunder Bay constituaient toujours les principales destinations ferroviaires pour le transport de ce grain, le trafic à destination Vancouver s'accroissant de 7 %, tandis que celui vers les trois autres ports de l'Ouest canadien reculait de jusqu'à 12 % (Churchill) par rapport à l'année précédente.

Infrastructure

La diminution du nombre de silos de collecte agréés situés dans l'Ouest du Canada demeure l'un des éléments les plus notables de l'évolution du SMTG. À l'issue de la campagne agricole 2004-2005, il restait 385 silos, environ 61,9 % de moins qu'en 1999, à la création du PSG. Cependant, la capacité de stockage globale du réseau a connu un recul plus modéré pendant cette période, de l'ordre de 17 %. Cette évolution témoigne clairement de la stratégie des compagnies céréalières au cours de cette période, de fermer des petits silos moins efficaces avec en parallèle l'expansion ou la construction d'installations de plus grande taille. Les silos à forte capacité représentent maintenant 45 % du nombre total de silos et 77 % de la capacité de stockage globale, des proportions se démarquant nettement de leurs parts respectives de 12 % et 39 % au début du PSG.

Les deux plus importantes compagnies céréalières au Canada, Agricore United (AU) et le Saskatchewan Wheat Pool (SWP), ont été les principaux artisans de la rationalisation des silos, réduisant leurs réseaux respectivement de 87 % et 78%. Qui plus est, les initiatives de ces deux compagnies sont à l'origine de 91 % de l'ensemble des réductions touchant les silos du SMTG. Les deux compagnies comptent pour environ le tiers du total des silos et de la capacité du SMTG, et elles continuent de dominer la manutention du grain dans l'Ouest du Canada.

Le réseau ferroviaire de l'Ouest canadien a relativement peu changé depuis le début du PSG. Seulement 59 routes-milles de voies ont été retranchées du réseau pendant la campagne agricole 2004-2005 (par le CP, dans trois sections en Alberta et la Saskatchewan). Le total des voies abandonnées représente maintenant 4 % de l'infrastructure au début du PSG, pour aboutir à un réseau de 18 763,7 routes-milles. Le changement le plus notable dans l'infrastructure ferroviaire a découlé de la faillite au début du quatrième trimestre d'un exploitant de chemin de fer d'intérêt local en Saskatchewan, la Prairie Alliance for the Future (PAFF). Cet événement faisait reculer l'ampleur totale de l'infrastructure exploitée par des transporteurs de classes 2 et 3 à une proportion des trois quarts de ce réseau au début du PSG.

Le Surveillant a également relevé chez les compagnies céréalières une tendance marquée à investir beaucoup plus dans les installations desservies par les transporteurs de classe 1, en situant presque tous leurs silos à forte capacité le long des routes primaires des transporteurs. L'effet de cette évolution commence à se faire sentir dans les statistiques de trafic du PSG. Ainsi, les volumes provenant du réseau non tributaire du grain ont augmenté de près de 6 % comparativement à l'année précédente, tandis que les volumes provenant de postes du réseau tributaire du grain ont en fait reculé de 7 %. Parallèlement, le tonnage manutentionné par les transporteurs d'intérêt local perd du terrain relativement aux grands transporteurs. Alors que les volumes confiés aux grands transporteurs augmentaient de 4 % pendant la campagne 2004-2005, ceux des transporteurs de moindre envergure baissaient de plus de 16 %. Il s'agissait de la première fois depuis le début du PSG que la variation de volume d'une année à l'autre ne suivait pas la même tendance dans les deux groupes.

À la fin de la campagne agricole 2004-2005, le réseau de silos terminaux agréés dans l'Ouest canadien englobait 16 installations, avec une capacité de stockage collective de 2,6 millions de tonnes. Bien que le réseau n'ait connu aucune modification matérielle au cours de la campagne 2004-2005, deux propositions ont été avancées, qui pourraient se traduire par des changements opérationnels. La première porte sur une initiative du Saskatchewan Wheat Pool (SWP) et de la James Richardson International Limited (JRI), visant l'exploitation conjointe de leurs silos terminaux voisins sur la rive nord de l'inlet Burrard de Vancouver. La seconde proposition vise la cession possible par Agricore United de l'ancien silo de la United Grain Growers à un consortium d'exploitants indépendants de silos terminaux de l'intérieur, Terminal One Vancouver Ltd.

Appels d'offres et attribution de wagons à l'avance par la CCB

La campagne agricole 2004-2005 représentait la cinquième année du programme d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé (CCB), et seulement la deuxième année pour laquelle la CCB visait à faire transporter une proportion de 40 % du grain qu'elle expédie aux quatre ports de l'Ouest du Canada, en

appliquant une formule combinée d'appels d'offres et d'attributions de wagons à l'avance. En vertu de ces modalités, la CCB peut choisir de lancer des appels d'offres pour un maximum de 20 % de son volume total.

La dernière campagne a été l'occasion d'un déplacement fondamental de l'équilibre entre l'offre et la demande, découlant de l'effet combiné d'une saison de croissance plus fraîche et d'un gel précoce en août 2004. Ces facteurs ont entraîné une baisse considérable de la qualité du grain à transporter pendant la campagne 2004-2005. Lorsque l'ampleur de cette baisse de qualité est devenue manifeste, la CCB a dû s'adapter à la situation, tout comme l'ensemble de l'industrie en fait.

Durant la campagne agricole 2004-2005, la CCB a lancé au total 343 appels d'offres visant l'expédition d'environ 6,2 millions de tonnes de grain, un peu plus du double des 3 millions de tonnes visés la campagne précédente, et le plus important volume global de grain proposé en appels d'offres depuis le début du programme lors de la campagne 2000-2001. Dans une grande mesure, l'ampleur croissante de ces appels d'offres témoigne des efforts déployés pour établir les quantités et les qualités de grain effectivement disponibles.

Les appels d'offres lancés par la CCB ont donné lieu à la réception de 1 048 soumissions visant le transport de 5,7 millions de tonnes de grain, à peine 8 % de moins que le volume sollicité. Au total, 445 contrats ont été adjugés pour le transport de presque 2,4 millions de tonnes de grain, seulement 38 % des volumes en appels d'offres. Cela représente 18 % des volumes expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada au cours de la campagne 2004-2005, à peine moins que son objectif de 20 %. La difficulté de garantir des approvisionnements de grain de qualité supérieure se manifeste de manière évidente dans le volume de 3,7 millions de tonnes en appels d'offres qui n'a pas été adjugé, de manière complète ou partielle.

Compte tenu de l'approvisionnement restreint de grains de qualité supérieure, la nature des soumissions s'est trouvée considérablement modifiée pendant la campagne agricole de 2004-2005. Les rabais que la CCB avait pu obtenir des compagnies céréalières ont commencé à diminuer. Les soumissions du premier trimestre illustraient initialement la situation un an plus tôt, mais ont ensuite commencé à chuter à mesure que le problème lié à la qualité du grain devenait plus apparent. Les rabais offerts par les compagnies céréalières ont chuté de 14,12 \$ la tonne au deuxième trimestre à 3,06 \$ la tonne au quatrième. Le facteur qui distingue la campagne agricole 2004-2005 de celles qui l'ont précédée a trait au fait que les soumissions des compagnies céréalières ont commencé à exiger que la CCB verse une prime en vue de l'expédition d'une part de grain soumissionné de haute qualité. Au cours du premier trimestre, les soumissionnaires demandaient de fait à la CCB de payer jusqu'à 5,00 \$ la tonne en sus du prix initial pour veiller à ce que ce grain soit transporté à bon port en vue de son expédition. Au deuxième trimestre, la prime exigée avait doublé, pour finalement atteindre 10,75 \$ la tonne au quatrième trimestre. Selon la CCB, cette augmentation a entraîné une réduction appréciable des économies liées aux coûts de transport qui pouvaient, en bout de ligne, se répercuter aux producteurs par le biais des comptes de livraison en commun. La CCB estime que les économies découlant de ces activités, au cours de la campagne 2004-2005, ont diminué de 48,9 %, passant de 51,1 millions de dollars l'année précédente à 26,1 millions de dollars.

Le programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB a compté pour l'expédition d'un total de 2,1 millions de tonnes de grain pendant la campagne 2004-2005, soit presque 16 % du total des expéditions de la CCB vers des ports de l'Ouest du Canada. Lorsqu'on ajoute le volume transporté en vertu du programme d'appels d'offres, les deux programmes ont compté pour 34 % du total des expéditions de la CCB, un peu moins que les 40 % prévus dans les engagements de la CCB, mais un peu plus que les 32 % enregistrés pour la campagne agricole 2003-2004.

Relations commerciales

Évidemment, d'autres événements commerciaux et connexes ont touché le SMTG au cours de la campagne agricole 2004-2005, y compris :

- Le gouvernement fédéral a amorcé une nouvelle étape de pourparlers avec les membres de l'industrie, en vue de céder le parc de wagons-trémies de l'État, annonçant, en mars 2005, qu'il avait décidé de mener des négociations avec la Farmers Railcar Coalition (FRCC), dans la perspective du transfert éventuel des wagons-trémies. Avant que cette décision ne soit prise, on avait invité les intervenants à exprimer leurs points de vue par le biais de séances d'information technique appuyées par le gouvernement et par l'intermédiaire des Comités permanents des transports et de l'agriculture

de la Chambre des communes. Bon nombre des perspectives contradictoires qui avaient caractérisé les discussions antérieures concernant la vente possible des wagons ont été ravivées. Plusieurs intervenants ont exprimé leur scepticisme relativement au plan de la FRCC. Quoi qu'il en soit, le gouvernement a indiqué qu'il avait examiné attentivement le dossier commercial présenté par la FRCC, afin de s'assurer que le plan de cette dernière était financièrement viable et réalisable, et que l'analyse de l'organisme était conforme aux objectifs établis du gouvernement, axés sur l'élaboration d'un SMTG plus commercial et efficace qui réponde aux besoins de l'ensemble des intervenants. À la fin de la campagne agricole de 2004-2005, le contexte donnait à croire qu'une décision définitive, y compris les modalités et conditions afférentes, viendrait plus tard.

- Ainsi qu'on le précisait dans des rapports antérieurs du Surveillant, les taux de fret maritime ont sensiblement augmenté, souvent de façon irrégulière, au cours des dernières années. Bien que les taux aient légèrement diminué pendant la campagne agricole 2004-2005, ils correspondaient environ au double de leur niveau 12 mois auparavant. Cette hausse des prix, qui illustre la demande actuelle et prévue de navires pour desservir les échanges commerciaux croissants de la Chine en matières brutes et produits finis, a eu une incidence considérable sur les programmes d'exportation de grain CCB et de grain hors CCB. De plus – ce qui est sans doute plus important –, la hausse des taux de fret maritime a modifié les décisions conventionnelles en matière de routage. Par exemple, les expéditions de grain canadien à destination du Mexique, qui s'effectuaient traditionnellement par navires océaniques qui mettaient le cap vers le Sud à partir de ports de la côte Ouest, sont maintenant assurées par liaisons ferroviaires directes – ce changement était entièrement motivé par l'économie de marché. De même, des fluctuations semblables ont touché l'ensemble des marchés nord-américains et, ultérieurement, l'équilibre entre l'approvisionnement d'équipement et les capacités de transport accessibles. À la fin de la campagne 2004-2005, les taux de fret maritime avaient diminué pour atteindre le double de leur niveau du début du PSG, alors que l'irrésistible expansion économique de la Chine était toujours considérée comme le principal facteur. Par ailleurs, le coût relativement élevé du fret maritime a continué d'influer sur l'exportation du grain canadien.
- En mars 2005, le Saskatchewan Wheat Pool (SWP) a achevé avec succès un réaménagement de son capital qui a officiellement mis fin à son statut de coopérative d'entreprises dirigée par les agriculteurs. Ce réaménagement a été suivi, en avril, de mesures visant à accroître l'investissement de 150 millions de dollars en capitaux, essentiellement afin de rembourser une part appréciable de la dette à long terme de l'entreprise par le biais d'une offre de droits à ses nouveaux actionnaires ordinaires. Le même mois, le SWP a également annoncé qu'il s'associait à la société James Richardson International Limited (JRI) en vue d'exploiter conjointement leurs installations terminales adjacentes de la rive nord de l'inlet Burrard de Vancouver. Bien que la société Pacific Gateway Terminal Ltd. nécessite l'approbation réglementaire officielle du Bureau de la concurrence, l'entreprise est entrée en fonction le 11 juillet 2005, avec l'assentiment provisoire du Bureau, afin de régler certains aspects de l'intégration pendant que le dossier demeure à l'étude.
- En mai 2005, JRI a annoncé qu'il avait acquis quatre silos à forte capacité de la société ConAgra Ltd. Ces installations représentaient une petite partie seulement des activités internationales de la société-mère américaine de l'entreprise. Bien qu'il s'agisse d'une entreprise relativement jeune – elle a été fondée au milieu des années 1990 – ConAgra a choisi de ne pas étendre sa présence au Canada en construisant d'autres installations. Ayant ainsi restreint son rôle national possible, en choisissant de vendre la majeure partie de ses intérêts canadiens à JRI, la société semble démontrer sa détermination stratégique à se retirer de ce secteur du marché. En même temps, l'acquisition de ces quatre installations à forte capacité semble compléter les initiatives commerciales de JRI en vue d'accroître l'efficacité de son propre réseau de collecte de grain, et paver la voie à la fermeture éventuelle de ses petites installations.
- En 2001, à titre de condition préalable à son approbation de la fusion d'Agricore et de United Grain Growers, le Bureau de la concurrence a exigé que Agricore United (AU) vende une partie de ses intérêts dans des silos terminaux de Vancouver, afin d'empêcher ce qu'il considérait comme une réduction possible de la concurrence. AU a consenti à la vente du silo terminal détenu et exploité par UCG; en outre, malgré sa recherche active d'un acheteur possible, en bout de ligne, l'entreprise n'a été en mesure de conclure la vente finale du silo qu'en mai 2005, lorsqu'elle a annoncé qu'elle avait conclu un accord relatif à la vente de l'ancienne installation d'UCG à Terminal One Vancouver Ltd., consortium représentant cinq terminaux céréaliers intérieurs appartenant à des agriculteurs de la

Saskatchewan, moyennant un prix non dévoilé.. Néanmoins, on estimait que les partenaires du consortium étaient en mesure de collecter environ le tiers seulement du 1,6 million de tonnes considéré comme le volume minimal essentiel pour assurer la viabilité de l'entreprise. Dès lors, on a signalé que le consortium s'était employé énergiquement, au cours du quatrième trimestre, à inciter d'autres expéditeurs à se joindre au partenariat ou à conclure avec lui des accords relatifs à la manutention du grain. La tâche s'est cependant révélée ardue, puisque les transporteurs avaient déjà conclu des accords avec d'autres exploitants d'installations terminales relativement à la manutention de leur grain. De fait, ces difficultés ont empêché le transfert définitif de la propriété avant la fin de la campagne agricole 2004-2005. Malgré tout, il semblait improbable que l'accord puisse être conclu à une date ultérieure. La question est présentement à l'étude par un tribunal du Bureau de la concurrence.

- En novembre 2004, la société Mainline Terminal Ltd. (MTL) de la Saskatchewan a lancé un appel de déclarations d'intérêt en vue de la vente éventuelle de son exploitation. Depuis que MTL a ouvert son installation de Moosomin, en 1997, la société s'est heurtée à une rude concurrence et a ainsi accumulé des pertes importantes. Même l'actionnaire majoritaire de l'entreprise, Cargill Limited, ne semblait pas intéressé à accroître son intérêt dans l'exploitation. En fin de compte, Parrish and Heimbecker Limited (P&H) a manifesté un intérêt à acquérir les biens de MTL et, en mars 2005, a présenté – avec succès – une proposition en vue de reprendre la société. La transaction, achevée dans les derniers jours du troisième trimestre, devait marquer la première augmentation des intérêts dans les installations de P&H en presque quatre ans.
- Le 25 juin 2005, après un mois de négociations infructueuses entre la Vancouver Container Truckers' Association (VCTA) et 46 entreprises de camionnage de la côte Ouest, plus de 1 000 membres de la VCTA ont déclenché la grève afin de s'élever contre les faibles taux de rémunération horaire et la hausse du coût de l'essence. Compte tenu du fait que plus de 40 % des conteneurs manutentionnés au port de Vancouver sont transportés par camion, des pressions considérables ont été exercées par le milieu des affaires. Les gouvernements provincial et fédéral ont réagi en annonçant leur intention de nommer un médiateur qui tenterait de régler le conflit pendant que la grève se poursuivait. À la fin de juillet 2005, au terme de longues négociations, le médiateur a proposé une entente biennale qui prévoyait la hausse immédiate des taux de roulage et des suppléments carburant applicables aux expéditions de conteneurs dans la région de Vancouver. Le 31 juillet 2005, cette recommandation a été approuvée par plus de 90 % des membres de l'organisme; cependant, les entreprises de camionnage qui les embauchent l'ont rejetée à l'unanimité. Le 1^{er} août 2005, l'Administration portuaire de Vancouver a réagi promptement et annoncé que les entreprises de camionnage qui tentaient de desservir les terminaux pour conteneurs du port devraient obtenir un permis en vertu d'un système provisoire qui serait mis en place pendant 90 jours. Cette mesure était appuyée par un décret émis en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada*, qui permettait de prendre ce type de mesure exceptionnelle afin de stabiliser le réseau de transport national. Parallèlement, un groupe de travail mixte serait mis sur pied par les gouvernements provincial et fédéral, afin d'examiner les diverses questions liées à l'expédition de conteneurs dans les basses-terres continentales. En bout de ligne, la grève a duré au-delà de 37 jours; en outre, on estime qu'elle a entraîné, pour l'industrie, des coûts de plus de 30 millions de dollars par jour.
- En septembre et en octobre 2004, les employés de la Commission canadienne des grains (CCG) représentés par l'Alliance de la fonction publique du Canada (AFPC) ont organisé une série de grèves rotatives touchant les installations terminales de l'ensemble du Canada. Le processus a commencé le 20 septembre 2004, par un débrayage illégal d'un jour des inspecteurs de grains de Vancouver. Au cours des semaines suivantes, les peseurs de grains et le personnel administratif de la CCG ont également participé à une série de débrayages d'un jour légaux et illégaux. Outre les installations terminales autorisées de Vancouver, celles de Prince Rupert et de Thunder Bay ont également été touchées par les manifestations. Bien qu'au début les débrayages aient empêché le chargement des navires, en bout de ligne, ils n'ont entraîné qu'un ralentissement restreint des opérations terminales. De fait, la CCB a affirmé que les grèves rotatives n'avaient eu aucune incidence sur sa capacité de respecter ses engagements en matière de ventes à l'exportation. L'unique exception est survenue le 24 septembre 2004, lorsque les travailleurs de silos-élévateurs et les débardeurs syndiqués ont refusé de franchir les lignes de piquetage établies dans cinq installations terminales de Vancouver. Les débrayages ont cessé à la fin d'octobre 2004, lorsque les employés en grève de l'AFPC ont conclu un accord de principe avec le gouvernement fédéral et la CCG.

Effizienz et fiabilité du système

Le programme de surveillance aborde le SMTG du point de vue du modèle de gestion de la chaîne et du processus d'approvisionnement et examine la rapidité avec laquelle le grain est acheminé dans le système. À cet égard, dans le rapport annuel de surveillance de la campagne agricole 2003-2004, on affirmait que le temps passé par le grain dans la chaîne d'approvisionnement avait atteint son niveau le plus bas enregistré dans le cadre du PSG, soit 62,3 jours. Au début de la campagne agricole en cours, le système affichait un temps moyen de 48,3 jours au premier trimestre, soit un délai passablement plus court que ceux enregistrés antérieurement.

Toutefois, ce résultat était largement influencé par la récolte tardive qui avait entraîné la réduction rapide des stocks reportés, grugeant radicalement le temps passé par le grain dans les silos de collecte primaires et les silos terminaux. Par conséquent, à la fin du quatrième trimestre, le délai avait augmenté de sorte que, pendant la campagne 2004-2005, le grain mettait en moyenne 58 jours pour circuler dans la chaîne d'approvisionnement. Il s'agissait d'un autre chiffre record, soit une diminution de 4,3 jours (c.-à-d., 7 %) comparativement à la moyenne de 62,3 jours enregistrée au cours de la campagne 2003-2004. Le fait que ce résultat soit décevant par rapport à la moyenne du premier trimestre illustre l'incidence des obstacles auxquels le système et l'industrie ont fait face tout au long de la campagne agricole.

Même si le volume de grain transporté par le biais du SMTG était comparable à celui transporté pendant la dernière campagne agricole, les mouvements effectués au cours de la campagne 2004-2005 ont été, ainsi que nous l'avons souligné ci-dessus, fortement influencés par des facteurs qui n'étaient pas intervenus au cours de la campagne 2003-2004, principalement celui de la qualité de grain accessible. Les grains de qualité supérieure qui constituent habituellement l'essentiel des exportations du Canada, notamment le blé RPOC n° 1 et le blé dur DAOC n° 1, faisaient l'objet d'un approvisionnement très restreint. Le SMTG a donc subi des pénuries périodiques et a contribué à la manutention d'une proportion exceptionnellement élevée de grains de qualité inférieure.

Bien que le rythme des expéditions par liaisons ferroviaires directes vers le Mexique ait été légèrement inférieur à celui établi l'année dernière, elles continuent d'indiquer des volumes considérablement plus importants que ceux enregistrés pendant les années initiales de la mise en oeuvre du PSG. Bien que la demande de capacité de transport vers les marchés national et international ait incité les compagnies ferroviaires à louer plus de matériel, la pénurie de wagons a continué de poser un problème à de nombreux expéditeurs.

Néanmoins, l'examen des rapports stock-navire et stock-expédition révèle que la quantité de grain aux installations terminales suffisait pour satisfaire à la demande. Dans la mesure où la fiabilité d'une chaîne d'approvisionnement peut être évaluée selon sa capacité d'assurer l'expédition d'un produit au moment et au lieu prescrits, le SMTG semble avoir été relativement, mais non pas entièrement fiable. Selon les évaluations établies, le Surveillant ne peut qu'affirmer que le SMTG continue d'offrir un degré de fiabilité semblable à celui initialement observé au début du PSG.

Conséquences sur les producteurs

L'examen du rendement financier que les producteurs tirent du blé, du blé dur, du canola et des gros pois jaunes révèle que le rendement de la plupart des produits s'est amélioré depuis la campagne agricole 1999-2000. Sauf en ce qui concerne les gros pois jaunes, dont le rendement net, pour les producteurs, a diminué de 18,7 %, les gains allaient de 6,3 %, en ce qui concerne le blé RPOC n° 1, à 13,0 %, en ce qui concerne le canola Canada n° 1. Dans presque tous les cas, l'amélioration découlait principalement de la hausse du prix des denrées proprement dites.

Dans le contexte d'une série temporelle plus étendue (1999 – 2005), on constate que les rendements nets obtenus par les producteurs ont, de fait, diminué de jusqu'à 50,3 % comparativement aux sommets atteints deux ans plus tôt. Cette constatation souligne clairement l'exposition des producteurs à la fluctuation des prix des denrées. En fait, les changements les plus importants touchant les bénéfices des producteurs au cours des six dernières campagnes agricoles ont découlé de la fluctuation à la hausse ou à la baisse des prix.

Dans une large mesure, le caractère minimal des fluctuations sur le plan de l'exportation de blé et de blé dur découle des avantages financiers que tirent les producteurs sous la forme de primes de camionnage et de

réductions des frais de transport de la CCB. Ces économies se sont élevées à 5,17 \$ la tonne et à 5,73 \$ la tonne en ce qui concerne le blé et le blé dur respectivement; en outre, elles ont servi de contreponds à l'escalade des coûts directs, notamment les coûts totaux de transport, d'élévation, de nettoyage et d'entreposage.

L'accroissement des avantages pour les producteurs illustre également la mesure dans laquelle la concurrence entre les compagnies céréalières s'est accentuée. Tandis que les producteurs ont su exploiter davantage cette rivalité à leur avantage, s'opposant souvent mutuellement afin d'obtenir la prime de camionnage la plus avantageuse dans le contexte de l'expédition de grains, les forces dominantes du marché entrent également en ligne de compte. En ce qui concerne la campagne agricole 2004-2005 en particulier, la diminution marquée de la qualité du grain a été largement responsable d'une réduction appréciable des primes de camionnage versées aux producteurs par les compagnies céréalières, de même que de la chute radicale des économies liées aux frais de transport réalisées par la CCB et transmises, en bout de ligne, aux producteurs par le biais des comptes de livraison en commun.

Il n'en a pas été ainsi des produits de la CCB. Le canola et les gros pois jaunes bénéficient nettement moins des primes la tonne que les grains CCB. Mais surtout, les primes de camionnage versées pour ces deux produits ont radicalement diminué au cours des six dernières campagnes agricoles. En ce qui concerne le canola, les primes ont pratiquement été éliminées, étant passées de 2,48 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000 à 0,34 \$ seulement pendant la campagne 2004-2005. Cette diminution concorde avec la préférence des compagnies céréalières pour l'utilisation d'un mécanisme unique d'établissement des pris, notamment le mécanisme concurrentiel de base qui leur permet d'attirer les denrées dans leurs installations.

Perspective historique

Alors que le Programme de surveillance du grain (PSG) a pris naissance dans le cadre des changements découlant du processus Estey-Kroeger de la fin des années 1990, la conception du SMTG actuellement en place dans l'Ouest canadien a commencé avec l'adoption de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO), au début des années 1980, et la création de l'Office du transport du grain. Vint ensuite le transfert graduel de certaines responsabilités à l'industrie, aux compagnies de chemins de fer en particulier, et l'élimination de cette partie du cadre réglementaire. Ayant collecté des données sur les mouvements du grain de six années, nous avons jugé qu'il y avait lieu, dans le cadre du présent résumé, de remonter plus loin dans le temps et de jeter un bref regard rétrospectif sur l'évolution de l'industrie au fil des ans.

En 1990, le paysage de l'industrie avait déjà commencé à se transformer. D'un sommet de 5 000 au début des années 1960, le nombre de silos faisant partie du SMTG de l'Ouest canadien était passé à un peu plus de 6000 (voir le tableau ci-dessous); en outre, à la fin de la première année de mesures en vertu du PSG (août 2000), ce nombre avait à son tour presque diminué de moitié. Le nombre actuel de silos de collecte primaires en place est inférieur au quart de celui d'il y a 15 ans.

	1990	1995	2000	2005
<u>Silos</u>	1 578	1 340	888	356
<u>Production (tonnes)</u>	55 490	50 351	54 073	56 003
Grains CCB	82 %	71 %	70 %	72 %
Canola	6 %	13 %	13 %	15 %
Autres grains	12 %	17 %	17 %	13 %
<u>Infrastructure ferroviaire (milles)</u>	23 500	21 736	19 055	18 779

Perspective historique des indicateurs clés du SMTG¹

De plus, il est évident que les changements survenus à la fin des années 1980 se sont répercutés sur les cultures qui constituent la base du SMTG. Alors que les grains CCB (blé, blé dur et orge) demeurent les grains privilégiés, le canola et d'autres cultures spéciales occupent une place plus prépondérante dans le choix des producteurs. Ce changement a contribué en partie à la transformation démographique du SMTG.

¹ Les données sont tirées des publications intitulées *Silos à grains du Canada* de la Commission canadienne des grains (CCG), des rapports statistiques annuels de la CCG du Conseil des grains du Canada, ainsi que des recueils de données historiques de la Quorum Corporation et du PSG.

Considérations

Bien qu'il soit rare à notre époque qu'une industrie connaisse le luxe d'une conjoncture du marché stable et uniforme, il en est peu, sinon aucune, qui subissent les caprices extrêmes et les « humeurs » du climat et du marché autant que l'industrie céréalière de l'Ouest du Canada. Les six années à l'étude dans le contexte du PSG – lorsqu'on adopte une perspective à plus long terme – semblent avoir été des plus instables, compte tenu de fluctuations de la production allant jusqu'à 27 %, de la réduction du réseau de silos de collecte de plus de 65 % et d'écartés considérables sur le plan des tendances de la production.

Néanmoins, alors que nous entamons une septième année d'étude, nous commençons à observer des tendances qui révèlent des changements favorables qui pourraient se poursuivre à long terme. Les indicateurs, notamment la réduction du temps passé par le grain dans la chaîne d'approvisionnement au cours des deux dernières campagnes, l'amélioration des ratios de roulement de collecte et des silos terminaux, la réduction des cycles de rotation des wagons et la stabilisation des stocks aux ports, révèlent un progrès encourageant.

Alors que nous continuons de surveiller l'industrie, il est clair que l'évolution dans ce sens tient essentiellement à la capacité de s'adapter au nouveau paysage, malgré le milieu en évolution et les obstacles auxquels les intervenants font face en permanence.

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 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 2004-2005

Production et approvisionnement de grain

- La production de grain a augmenté de 12,1 % comparativement à la campagne précédente, à 53,4 millions de tonnes.
 - Une saison fraîche et humide a produit des récoltes tardives et de moindre qualité.
 - L'approvisionnement en grades supérieurs s'est resserré.
 - La production a augmenté de 20,2 % en Saskatchewan, de 16,9 % en Alberta.
 - Le Manitoba et la Colombie-Britannique connaissent des baisses de production respectives de 12,9 % et 26,7 % à cause de conditions culturelles plus défavorables.
 - La plupart des produits ont connu une production accrue.
 - Des gains de l'ordre de 10 à 20 % étaient typiques.
 - La production de blé a progressé de 13,1 %, à 19,0 millions de tonnes.
- Les stocks de report ont augmenté de 21,1 %, à 6,6 millions de tonnes.
 - Les stocks provinciaux ont progressé de l'ordre de 15 à 30 %.
 - Tous les produits ont connu des gains, sauf le canola, les pois et la graine de lin.
- L'approvisionnement total de grains a augmenté de 13,0 %, à 60,0 millions de tonnes.
 - L'approvisionnement de grains est le plus important depuis la campagne 2000-2001.

Trafic ferroviaire

- Les volumes de grains transportés par chemin de fer ont progressé de seulement 0,8 %, pour s'établir à 20,8 millions de tonnes.
 - Effets négatifs d'une récolte tardive et des problèmes d'approvisionnement en grains.
- L'évolution du trafic favorise les ports de la côte Ouest.
 - Les volumes de Vancouver augmentent de 7,0 %, à 11,7 millions de tonnes.
 - La part du trafic est passée de 52,9 % la campagne précédente à 56,1 %.
 - Les volumes de Thunder Bay reculent de 5,1 %, à 6,0 millions de tonnes.
 - Les volumes de Prince Rupert reculent de 6,5 %, à 2,7 millions de tonnes.
 - Les volumes de Churchill reculent de 15,3 %, à 0,4 million de tonnes.

Infrastructure des silos de collecte

- Troisième année consécutive de changements limités dans le réseau de silos.
 - Le nombre de postes de livraison du grain a baissé de 2,1 %, à 282.
 - Le nombre de silos a baissé de 4,7 %, à 385.
- La capacité de stockage des silos a augmenté de 2,8 %, à 5,8 millions de tonnes.
 - Premier gain net depuis la campagne agricole 1999-2000.
- Le nombre de silos pouvant charger des trains-blocs d'au moins 25 wagons a baissé de 2,7 %, à 256; la part du total des silos du SMTG passe de 65,1 à 66,5 %.
 - La part de la capacité de stockage du SMTG a augmenté de 87,4 à 88,5 %.

Infrastructures ferroviaires

- Le réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada a subi une réduction de 0,3 %, à 18 764 route-milles.
- Le CP abandonne 59,0 routes-milles d'embranchements tributaires du grain.
 - 45,3 route-milles en Saskatchewan et 13,7 route-milles en Alberta.
- La Prairie Alliance for the Future fait faillite en mai 2005.
 - Le CN récupère 211,5 route-milles d'embranchements tributaires du grain.
 - Le réseau d'intérêt local perd 5,7 %, pour s'établir à 3 513 route-milles.
 - Le réseau de classe 1 progresse de 1,0 %, à 15 251 route-milles.
- La vente de la Great Western Railway à un consortium de Saskatchewan est conclue en novembre 2004.
- Alberta RailNet est vendue à Savage Companies en mai 2005.
 - Rebaptisée Savage Alberta Railway.

Infrastructure des silos terminaux

- Le nombre de silos terminaux agréés du SMTG, 16, n'a pas changé.
 - La capacité de stockage s'est maintenue à 2,6 millions de tonnes.
- Les déchargements dans les silos terminaux ont reculé de 0,4 %, à 217 666 wagons.
 - La part attribuée au CP est remontée à 51,5 % depuis les 48,2 % de la campagne précédente.

Série de mesures 1 – Aperçu de l'industrie

Tableau	Description	Notes	RÉF.	CAMPAGNE AGRICOLE (1)			
			1999-2000	2003-2004	2004-2005	VAR %	
Production et approvisionnement [sous-série 1A]							
1A-1	Cultures agricoles (milliers de tonnes)	(2)	55 141,7	47 655,3	53 401,3	12,1 %	▲
1A-2	Stocks de report (milliers de tonnes)	(2)	7 418,2	5 488,9	6 647,5	21,1 %	▲
	Approvisionnement (milliers de tonnes)	(2)	62 559,9	53 144,2	60 048,8	13,0 %	▲
Trafic ferroviaire [sous-série 1B]							
1B-1	Volumes de grain transportés par chemin fer (milliers de tonnes) – Province d'origine	}	26 441,0	20 658,9	20 832,5	0,8 %	-
1B-2	Volumes de grain transportés par chemin fer (milliers de tonnes) – Produits primaires						
1B-3	Volumes de grain transportés par chemin fer (milliers de tonnes) – Ventilation détaillée						
Infrastructure des silos de collecte [sous-série 1C]							
1C-1	Postes de livraison du grain (nombre)		626	288	282	-2,1 %	▼
1C-1	Capacité de stockage des silos (milliers de tonnes)		7 443,9	5 688,6	5 845,6	2,8 %	▲
1C-1	Silos (nombre) – Province	}	917	404	385	-4,7 %	▼
1C-2	Silos (nombre) – Classe de compagnie de chemin de fer						
1C-3	Silos (nombre) – Société céréalière	}	317	263	256	-2,7 %	▼
1C-4	Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – Province						
1C-5	Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – Classe de compagnie de chemin de fer	}	43	9	18	100,0 %	▲
1C-6	Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – Classe de voie ferrée						
1C-7	Ouvertures de silos (nombre) – Province	}	130	21	37	76,2 %	▲
1C-8	Ouvertures de silos (nombre) – Classe de compagnie de chemin de fer						
1C-9	Ouvertures de silos (nombre) – Classe de voie ferrée	}	217	95	n/a	n/a	-
1C-10	Fermetures de silos (nombre) – Province						
1C-11	Fermetures de silos (nombre) – Classe de compagnie de chemin de fer	}	217	95	n/a	n/a	-
1C-12	Fermetures de silos (nombre) – Classe de voie ferrée						
1C-13	Postes de livraison du grain (nombre) – Concentrant 80 % des livraisons		217	95	n/a	n/a	-
Infrastructure ferroviaire [sous-série 1D]							
1D-1	Infrastructures ferroviaires (routes-milles) – Réseau tributaire du grain		4 876,6	4 406,1	4 390,3	-0,4 %	-
1D-1	Infrastructures ferroviaires (routes-milles) – Réseau non tributaire du grain		14 513,5	14 416,6	14 373,4	-0,3 %	-
1D-1	Infrastructures ferroviaires (routes-milles) – Réseau total		19 390,1	18 822,7	18 763,7	-0,3 %	-
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Réseau tributaire du grain		8 683,6	6 359,3	5 936,3	-6,7 %	▼
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Réseau non tributaire du grain		16 976,0	13 564,2	14 323,1	5,6 %	▲
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Réseau total		25 659,6	19 923,5	20 259,5	1,7 %	▲
1D-3	Infrastructures ferroviaires des compagnies d'intérêt local (routes-milles)		3 043,0	3 299,7	3 088,2	-6,4 %	▼
1D-3	Volumes de grain transportés par compagnies d'intérêt local (milliers de tonnes)		2 090,5	2 001,4	1 676,3	-16,2 %	▼
1D-5	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Transporteurs de classe 1		23 569,1	17 922,1	18 583,2	3,7 %	▲
1D-5	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Transporteurs de classe 2 et 3		2 090,5	2 001,4	1 676,3	-16,2 %	▼
1D-6	Silos (nombre) – Réseau tributaire du grain		371	135	132	-2,2 %	▼
1D-6	Silos (nombre) – Réseau non tributaire du grain		513	255	239	-6,3 %	▼
1D-6	Capacité de stockage des silos (milliers de tonnes) – Réseau tributaire du grain		2 475,4	1 543,1	1 659,2	7,5 %	▲
1D-6	Capacité de stockage des silos (milliers de tonnes) – Réseau non tributaire du grain		4 847,6	4 093,4	4 133,4	1,0 %	▲
Infrastructure des silos terminaux [sous-série 1E]							
1E-1	Silos terminaux (nombre)		15	16	16	0,0 %	-
1E-1	Capacité de stockage des silos terminaux (milliers de tonnes)		2 678,6	2 642,6	2 642,6	0,0 %	-
1E-2	Déchargements dans les silos terminaux (nombre) – Wagons-trémies couverts		278 255	218 447	217 666	-0,4 %	-

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles de 1999-2000 à 2004-2005 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

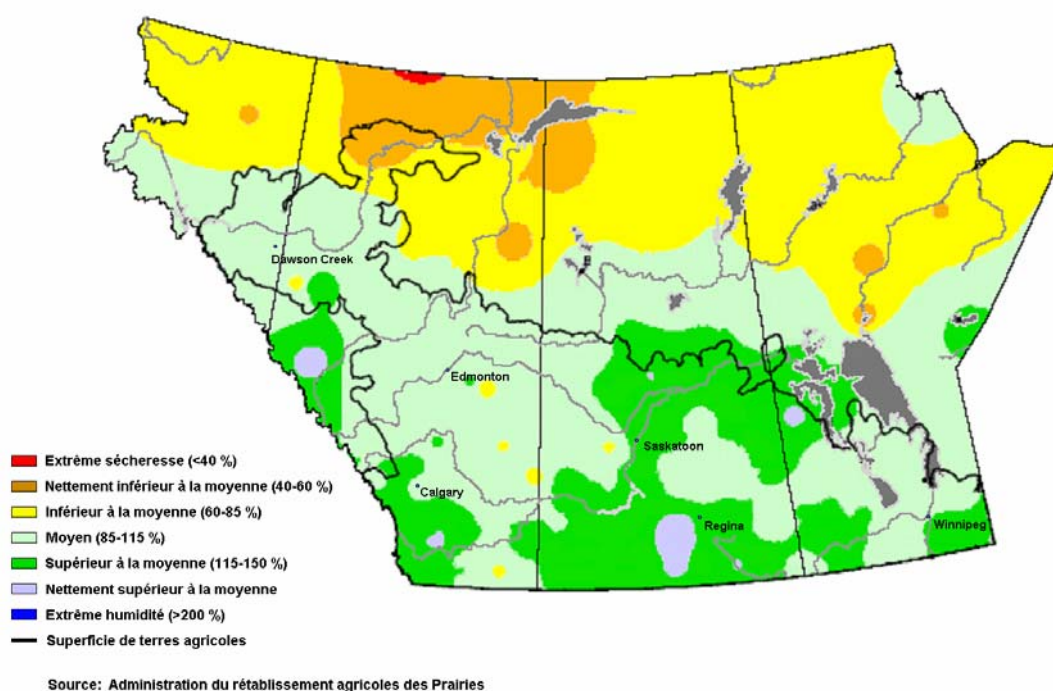
(2) – Les valeurs indiquées portent sur les approvisionnements disponibles pour être transportés pendant la campagne agricole.

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

Entreprise sur une note optimiste, la campagne agricole 2004-2005 devait finalement s'avérer une autre campagne décevante pour de nombreux intervenants du Système de manutention et de transport du grain (SMTG) du Canada. L'effet combiné d'une saison de croissance fraîche et d'un gel précoce s'est traduit par une récolte tardive et un recul significatif de l'approvisionnement en grain de qualité supérieure. La proportion des deux grades supérieurs de blé de printemps et de blé dur a chuté au plus faible niveau en dix ans, alors même que les exportations canadiennes affrontaient la concurrence d'une production record d'autres pays producteurs de grain, accompagnée d'une nouvelle baisse conséquente des prix mondiaux.

C'est pourquoi, malgré un regain de la production de grain dans l'Ouest canadien, l'activité dans le SMTG s'est maintenue en grande partie au même niveau que l'année précédente. Cet état de chose se manifeste de manière générale dans les variations relativement modestes des indicateurs du Programme de surveillance du grain (PSG) par rapport à la campagne de l'an dernier.

Figure 1 : Pourcentage de précipitations moyennes – 1^{er} avril au 31 août 2004



Dans la plupart des régions de l'Ouest canadien, les précipitations reçues en 2004 s'approchaient des moyennes historiques.² Toutefois, certaines régions ont connu des précipitations supérieures de plus de 20 % à ces moyennes, notamment une grande partie du sud de la Saskatchewan et plusieurs zones du Manitoba et de l'Alberta. Après la sécheresse prolongée qui ne s'était terminée qu'en 2003, ces conditions ont créé des attentes généralisées d'une meilleure production de grain pour la région.

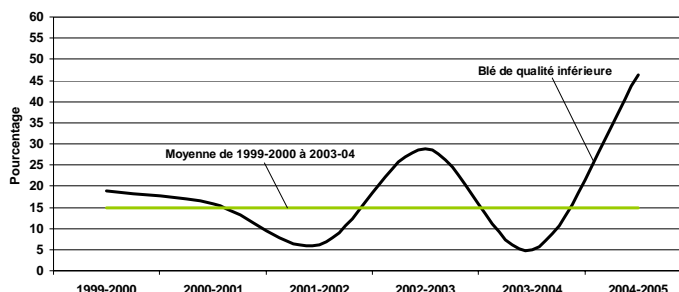
Ces attentes se sont concrétisées. La production céréalière totale de l'Ouest canadien durant la campagne agricole 2004-2005 a atteint 53,4 millions de tonnes, un progrès de 12,1 % par rapport aux 47,7 millions de tonnes consignés pour la campagne précédente, ce qui en fait la première campagne en quatre ans dont les résultats surpassent les 50 millions de tonnes. Qui plus est, cette production totale se situe seulement à 2,2 %

² Les présentes comparaisons reposent sur les données historiques recueillies par l'Administration du rétablissement agricole des Prairies pour les 30 années de 1961 à 1990.

sous la moyenne de 54,6 millions de tonnes enregistrée pour les campagnes 1999-2000 et 2000-2001, les deux premières du PSG. [Voir tableau 1A-1 à l'annexe 4.]

Malgré ce gain relatif, la production céréalière a été affectée par une saison de croissance inhabituellement fraîche, un gel très précoce et des conditions de récolte excessivement humides. Ces conditions ont touché une grande partie des Prairies, mais l'impact sur la production a été particulièrement marqué au Manitoba et en Colombie-Britannique. En conséquence, la qualité du grain produit pendant la campagne 2004-2005 a considérablement reculé.

Figure 2 : Expéditions de blé de qualité inférieure (pourcentage du total)

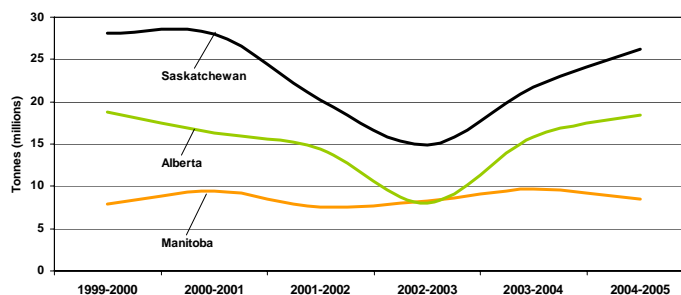


Il faut rappeler que dans une année relativement bonne, le grain de qualité inférieure représente une proportion comparativement faible du total des expéditions de l'Ouest canadien. Dans le cas du blé, ces grades comptaient pour aussi peu que 5 % du total des expéditions pendant la campagne agricole 2003-2004. Bien que la qualité fluctue d'une campagne à l'autre, les expéditions de blé de qualité inférieure dans les cinq premières années du PSG atteignaient une proportion moyenne de 14,9 %.³ Les données recueillies par la Commission canadienne des grains laissent croire que cette proportion aurait en fait atteint un niveau record de 46,3 % pour la campagne 2004-2005. Les effets de ce phénomène se sont faits sentir dans toute l'industrie du grain, et ont grandement influencé les diverses mesures du rendement du SMTG.

Production provinciale de grain

Bien que les conditions culturales relativement meilleures aient entraîné une production de grain plus élevée en 2004, on constatait des différences notables parmi les provinces. La Saskatchewan et l'Alberta, les plus affectées par la sécheresse des dernières années, ont toutes deux connu une deuxième hausse consécutive de leur production annuelle. En Saskatchewan, cette hausse s'établissait à 20,2 %, passant de 21,8 millions de tonnes l'année précédente à 26,2 millions de tonnes. Ce niveau n'est inférieur que de 6,9 % au sommet de 28,1 millions de tonnes atteint par la province dans le régime du PSG pour la campagne agricole de 1999-2000. Qui plus est, la contribution relative de la Saskatchewan à la production de l'Ouest canadien progressait pour la première fois en cinq ans, passant de 45,7 % l'année précédente à 49,0 %.⁴ L'Alberta suivait de près, avec une hausse de production d'une année à l'autre de 16,9 %, passant de 15,8 millions de tonnes à 18,5 millions de tonnes, à peine 1,8 % de moins que le record de 18,8 millions de tonnes établi par la province la première année du PSG.

Figure 3: Production principale de grain – Répartition provinciale



Des conditions culturales moins favorables au Manitoba ont entraîné un recul de 12,9 % de la production pour la campagne agricole 2004-2005. La production céréalière totale a atteint les 8,5 millions de tonnes, comparativement à 9,7 millions de tonnes pour la campagne précédente.⁵ Malgré cette baisse, le résultat n'était que

³ Près de 30 % du grain transporté pendant la campagne agricole de 2002-2003 était de qualité inférieure. Il s'agissait alors de la plus forte proportion relevée dans une période de cinq ans.

⁴ La production de grain de la Saskatchewan comptait pour 51,0 % du total global pour la première année du PSG.

⁵ Les 9,7 millions de tonnes de grains produits par le Manitoba pendant la campagne agricole de 2003-2004 établissaient un record provincial dans le cadre du PSG.

marginalement inférieur à la moyenne provinciale de 8,6 millions de tonnes pour les cinq premières années du PSG. En Colombie-Britannique, des conditions culturales aussi décevantes ont été aggravées par des conditions encore pires à la moisson, alors que le sol détrempé et une épaisse couverture de neige un peu partout empêchaient d'achever le moissonnage-battage. Du fait d'une chute de 26,7 % de la production, la récolte de la province était la moins importante jamais enregistrée dans le contexte du PSG, dépassant à peine 0,2 million de tonnes.⁶

La production de tous les grains importants a augmenté, à l'exception de la graine de lin. La variabilité des conditions culturales provinciales a donné lieu à d'importantes différences, mais l'on constatait des gains typiques de l'ordre de 10 % à 20 %. La production de blé, comptant pour plus du tiers du tonnage récolté, a augmenté de 13,1 %, atteignant 19,0 millions de tonnes par rapport aux 16,8 millions de tonnes de l'année précédente. Cette augmentation nette de 2,2 millions de tonnes comptait pour près de 40 % de l'expansion de 5,7 millions de tonnes de la production de grain totale. Avec l'orge et le blé dur affichant des augmentations respectives de 0,9 million de tonnes et 0,7 million de tonnes, les grains de la CCB comptaient pour près des deux tiers de l'expansion globale.⁷

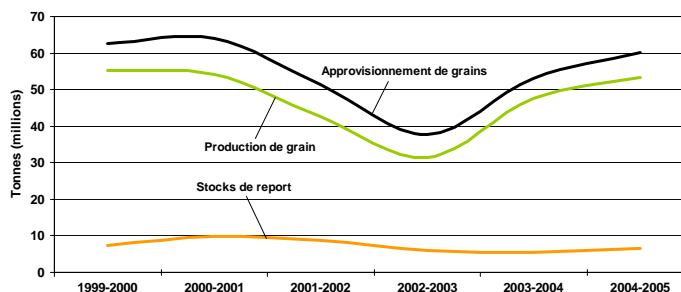
Avec une production de 7,7 millions de tonnes, le canola comptait pour 44,7 % des 17,1 millions de tonnes de grains hors CCB récoltés pendant la campagne agricole 2004-2005. De plus, l'augmentation de 1,0 million de tonnes de la production de canola représentait la moitié du gain de 2,0 millions de tonnes réalisé pour les grains hors CCB, l'autre moitié étant en grande partie attribuable aux gains respectifs de 57,1 % et 34,7 % pour les pois secs et le seigle.

Stocks de report et approvisionnement de l'Ouest du Canada

Bien que la production de grain de l'année courante ait les répercussions les plus directes sur l'approvisionnement global, le volume de grains stocké depuis la campagne précédente a lui aussi un impact.⁸ En fait, ces stocks de report ont habituellement compté pour environ 14 % de l'approvisionnement de grain.⁸ Ces stocks ont tendance à fluctuer en parallèle de l'évolution de la production de grains, bien que de façon moins marquée. Ils sont également constitués en grande part de grains de la CCB, qui comptent typiquement pour plus des trois quarts du total.

La détérioration générale de la production constatée pour une grande partie de la période du PSG s'est accompagnée d'une diminution correspondante régulière des stocks de report, qui ont chuté de 9,8 millions de tonnes à la fin de la campagne agricole de 1999-2000 à 5,5 millions de tonnes à l'issue de la campagne 2002-2003.⁹ La tendance s'est inversée lorsqu'un gain relatif dans la production de grain de la campagne 2003-2004 a donné lieu à une augmentation des stocks de fin d'année, grimant de 21,1 % pour atteindre 6,6 millions de tonnes. En s'ajoutant aux

Figure 4 : Approvisionnement de grains de l'Ouest du Canada



⁶ Avec une production annuelle moyenne d'environ 0,3 million de tonnes, la Colombie-Britannique est au dernier rang des provinces productrices de l'Ouest canadien. Le bilan de 240 200 tonnes pour la campagne 2004-2005 est inférieur de 700 tonnes au plus faible résultat antérieur de 240 900, établi pour la campagne agricole de 2002-2003.

⁷ La Loi sur la Commission canadienne du blé confère à la CCB le pouvoir exclusif de commercialisation du blé et de l'orge produits par les agriculteurs de l'Ouest canadien, pour l'exportation et la consommation intérieure. Les grains non désignés explicitement dans la Loi portent la désignation de grains hors CCB aux fins du Programme de surveillance du grain.

⁸ Les stocks de report sont les stocks disponibles, à la ferme ou dans les silos primaires, à la conclusion d'une campagne agricole (soit au 31 juillet). À ce titre, ils sont également réputés constituer les stocks disponibles au début de la nouvelle campagne agricole (soit le 1^{er} août). Les stocks de report mentionnés ici reposent sur les données fournies par Statistique Canada et par la Commission canadienne des grains.

⁹ La meilleure illustration de ce phénomène se trouve dans la mise en parallèle du déclin de 42,8 % de la production de grain et de la réduction de 43,9 % des stocks de report dans les quatre premières années du PSG.

53,4 millions de tonnes de nouvelle production, ces stocks portaient l'approvisionnement global de grain à 60,0 millions de tonnes, une augmentation de 13,0 % par rapport aux 53,1 millions de tonnes de la campagne précédente. [Voir tableau 1A-2 à l'annexe 4.]

Comme pour la production de grain, l'évolution des stocks de report a beaucoup varié selon la province et le grain. Sur le plan provincial, les augmentations d'une campagne à l'autre allaient d'un seuil de 14,6 % pour le Manitoba jusqu'à un sommet de 33,0 % en Colombie-Britannique. Nonobstant ces pourcentages, la Saskatchewan et l'Alberta ont contribué pour près de 90 % à l'augmentation nette de 1,1 million de tonnes des stocks de report, avec des gains de l'ordre de 0,5 million de tonnes pour chacune de ces provinces. Cependant, les changements dans les stocks de report de grains particuliers étaient moins uniformes. Les grandes augmentations enregistrées pour le blé, le blé dur, l'orge, l'avoine et le seigle ont ajouté 1,4 million de tonnes aux stocks de report, pour compenser un recul de 0,3 million de tonnes des stocks totaux de canola, de graine de lin et de pois.

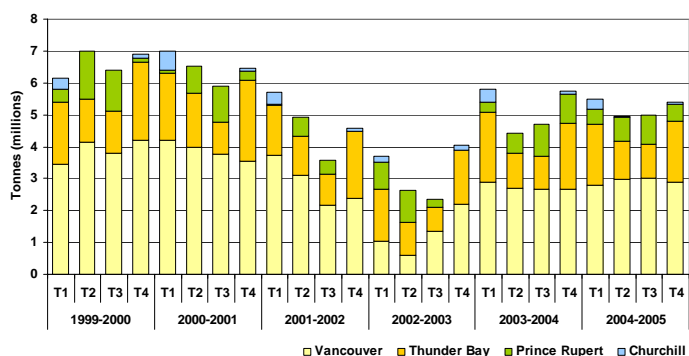
1.2 Trafic ferroviaire [sous-série de mesures 1B]

Les volumes de grains réglementés acheminés par chemin de fer vers les ports de l'Ouest du Canada n'ont connu qu'une hausse marginale pendant la campagne agricole 2004-2005. Le trafic ferroviaire global a augmenté de seulement 0,8 % par rapport à l'année précédente, passant de 20,7 millions de tonnes à 20,8 millions de tonnes.¹⁰ Cette augmentation était loin de correspondre au gain précédent de 13,0 % dans l'approvisionnement de grains. [Voir tableaux 1B-1 à 1B-3 à l'annexe 4.]

L'ampleur de la différence entre l'augmentation du volume global et du volume expédié par chemin de fer souligne l'impact négatif de la réduction de la qualité du grain. Avec l'affaiblissement conséquent des programmes de vente des grains tant de la CCB que hors CCB, la quantité de grain de qualité supérieure pouvant être acheminée par voie ferrée vers des points d'exportation était limitée. La situation a été aggravée par la décision de nombreux producteurs de stocker à la ferme une grande partie de leur grain de qualité inférieure.¹¹ Dans le contexte du marché, beaucoup d'agriculteurs estimaient qu'il serait financièrement avantageux de simplement mélanger ces stocks avec ceux d'une récolte que l'on espérait meilleure à l'automne 2005.

En plus d'avoir transporté une proportion notablement moindre de l'approvisionnement de grain que l'année précédente, les compagnies de chemin de fer ont également connu considérablement moins de variations dans leurs manutentions trimestrielles. Le modèle habituel de baisse des manutentions aux deuxième et troisième trimestres s'est maintenu, mais les moyennes de 5,0 millions de tonnes représentaient une réduction de seulement 8,5 % par rapport à la moyenne de 5,4 millions de tonnes des premier et quatrième trimestres, ce qui se démarque nettement de la baisse de 21,0 % enregistrée lors de la campagne agricole précédente. Là aussi, cette évolution témoigne en grande mesure des difficultés relatives déjà mentionnées à l'égard la capacité du SMTG de garantir des quantités suffisantes de grain de qualité

Figure 5 : Volumes de grains expédiés par chemin de fer



¹⁰ 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 vers d'autres destinations nord-américaines, qu'il s'agisse de l'Est du Canada, des États-Unis d'Amérique ou du Mexique.

¹¹ Les premiers signes du stockage de grain par les producteurs se sont manifestés au troisième trimestre. À l'issue de la campagne agricole 2004-2005, la quantité totale de grain gardée à la ferme et dans les silos primaires atteignait 10,8 millions de tonnes, le plus important volume de report enregistré dans le contexte du PSG. Qui plus est, ces stocks de report représentaient 20,2 % de la production de 53,4 millions de tonnes, ce qui en faisait la plus importante proportion d'une récolte à être reportée pour la campagne suivante.

supérieure. Parallèlement, une réduction des quantités de grain acheminées à des points à l'extérieur de l'Ouest canadien peut également avoir contribué à aplanir les variations saisonnières plus extrêmes constatées l'année précédente.¹²

Origines par province

Les changements dans les expéditions ferroviaires pour la campagne agricole 2004-2005 correspondaient en grande partie aux changements dans la production provinciale. C'est la Saskatchewan qui a connu le gain le plus notable, augmentant ses expéditions ferroviaires de 4,1 %, à 10,3 millions de tonnes. L'Alberta suivait, avec une hausse de 2,4 %, pour 8,1 millions de tonnes. Dans les deux cas, ces volumes représentaient les plus importantes expéditions depuis la campagne de 2000-2001. En conséquence de l'acquisition de BC Rail par le CN juste avant la fin de la campagne 2003-2004, les expéditions depuis la Colombie-Britannique ont également augmenté, pour un total légèrement supérieur à 0,1 million de tonnes.¹³ Au Manitoba, le déclin de la production céréalière s'est traduit par une baisse de 19,5 % des expéditions ferroviaires, qui ont chuté de 2,9 millions de tonnes l'année précédente à 2,3 millions de tonnes.

Ports de destination

Les ports de Vancouver et Thunder Bay constituaient toujours les principales destinations ferroviaires pour le transport du grain de l'Ouest du Canada pendant la campagne agricole de 2004-2005. Le trafic vers Vancouver s'est accru de 7,0 %, atteignant 11,7 millions de tonnes comparativement à 10,9 millions de tonnes l'année précédente. En conséquence, la part du volume transporté global du port a progressé de 52,9 % à 56,1 %. Il s'agissait de la deuxième hausse consécutive de la part de Vancouver depuis la campagne de 2002-2003, alors qu'un conflit de travail avait perturbé le service à destination du port.¹⁴

Contrairement à Vancouver, le volume des expéditions à destination de chacun des trois autres ports de l'Ouest canadien a reculé par rapport à l'année précédente. Thunder Bay, qui arrivait au deuxième rang, a éprouvé un recul de 5,1 % de son volume ferroviaire, qui est passé de 6,4 millions de tonnes à 6,0 millions de tonnes, ce qui a réduit sa part de 30,9 % à 29,0 %. La même tendance a touché les expéditions vers les ports secondaires du SMTG. À Prince Rupert, le volume total a fléchi de 6,5 %, à 2,7 millions de tonnes, faisant reculer sa part des expéditions d'un point de pourcentage complet, à 12,9 %. C'est Churchill qui a connu la plus importante réduction proportionnelle de volume, soit 15,3 %, le port n'accueillant que 0,4 million de tonnes comparativement à 0,5 million de tonnes l'année précédente. Sa part du total a également reculé par rapport à l'année précédente, de 2,3 % à 2,0 %.¹⁵

¹² Il faut signaler que la campagne agricole de 2003-2004 a été l'occasion d'un trafic ferroviaire direct accru vers l'Est du Canada, les États-Unis d'Amérique et le Mexique. Ces expéditions ont chuté de 27,9 % pour la campagne 2004-2005, passant de 3,8 millions de tonnes à 2,8 millions de tonnes.

¹³ En vertu du PSG, 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 transporteurs de compétence fédérale s'est avéré relativement restreint (se chiffrant 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. En conséquence de ce changement, le CN a cessé de communiquer au Surveillant des données sur ces mouvements au début de la campagne 2002-2003. Lorsque plus tard le CN a fait l'acquisition de BC Rail dans les derniers jours de la campagne 2003-2004, ces volumes ont réintégré les statistiques du trafic des transporteurs, mais ne constituaient qu'une quantité négligeable. En comptabilisant l'ensemble des manutentions du transporteur depuis ces points pendant la campagne 2004-2005, le volume total transporté a en fait grimé à 139 500 tonnes.

¹⁴ La British Columbia Terminal Elevator Operators Association imposait le lock-out à des employés du Vancouver Grain Workers Union en août 2002. Cette mesure a eu comme effet d'empêcher le passage du grain par le port de Vancouver pour une bonne partie de la première moitié de la campagne 2002-2003. Le conflit s'est réglé en décembre 2002, mais le détournement du trafic du grain vers Prince Rupert a continué de perturber les formules traditionnelles d'expédition sur la côte Ouest pendant un certain temps. La part de Vancouver du total des expéditions ferroviaires est donc tombée à son plus bas niveau pendant la campagne agricole de 2002-2003, soit 40,6 %. Bien que le port ait repris du terrain depuis, il n'a pas encore retrouvé sa part de 60,8 % obtenue lors de la campagne 2001-2002.

¹⁵ La part de Churchill du total des expéditions ferroviaires de grain a atteint un maximum de 2,7 % pendant la campagne agricole 2002-2003.

Malgré les reculs apparents de la campagne 2004-2005, les volumes transitant par les ports de Thunder Bay, Prince Rupert et Churchill demeuraient légèrement supérieurs à leur niveau du début du PSG. Cependant, l'ampleur modeste de ces gains indique que dans les faits leurs parts relatives n'ont pas changé par rapport à celles enregistrées il y a six ans.

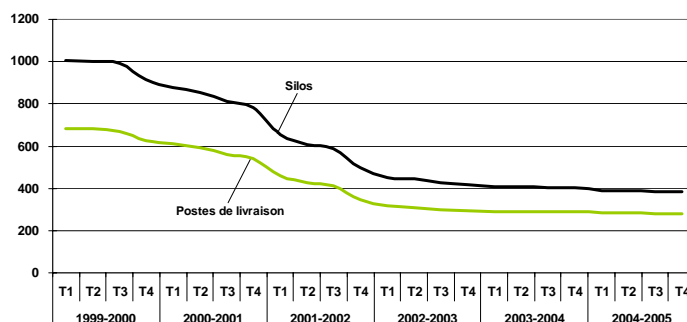
1.3 Infrastructures des silos de collecte [sous-série de mesures 1C]

La diminution du nombre de silos de collecte agréés situés dans l'Ouest du Canada est l'un des éléments les plus visibles de l'évolution du SMTG. Au début de la campagne agricole 1999-2000, on dénombrait 1 004 silos de collecte et de transformation dans les Prairies. Lorsque cinq ans plus tard commençait la campagne 2004-2005, le nombre de silos avait chuté de 59,8 %, à 404.¹⁶ [Voir tableaux 1C-1 et 1C-2 à l'annexe 4.]

Les trois premières années du PSG ont été marquées par une accélération rapide du nombre d'installations soustraites au réseau, soit un total de 87 lors de la première campagne agricole, 136 pendant la deuxième et 281 au cours de la troisième. Toutefois, le retrait de seulement 84 silos pendant la campagne de 2002-2003 signalait un début de stabilisation de la tendance. La décélération s'est confirmée pendant la campagne 2003-2004, alors que seulement 12 silos ont quitté le réseau.

Pendant la campagne agricole 2004-2005, 19 autres installations ont été retirées du réseau, une réduction de 4,7 % ramenant à 385 le nombre de silos agréés dans l'Ouest canadien. Ce retrait porte la réduction totale du nombre de silos depuis le début du PSG à 619 installations, soit 61,7 %. Le changement modeste de cette dernière campagne agricole semble indiquer que les compagnies céréalières ont effectivement mené à terme leurs programmes de rationalisation des silos, et que le reste du réseau commence à se stabiliser.

Figure 6 : Silos agréés et points de livraison



On peut en dire autant du nombre de postes de livraison du grain, dont la diminution suivait celle du nombre de silos agréés. Pendant la campagne agricole de 2004-2005, le nombre de postes de livraison en service a diminué de seulement 2,1 %, passant de 288 à 282. Au bilan, une proportion de 58,8 % des 685 postes de livraison en service au début du PSG a maintenant été fermée. Par conséquent, quelque 403 collectivités ont vécu la fermeture de tous leurs silos agréés au cours des six dernières campagnes agricoles.

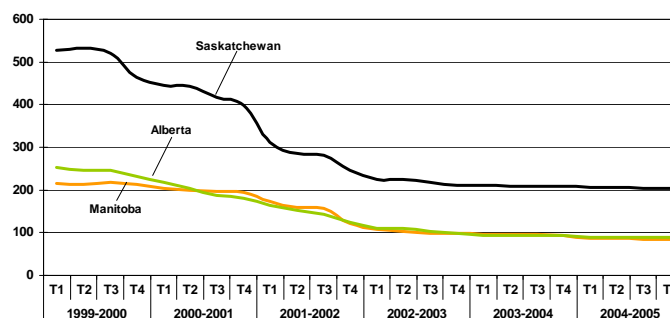
Depuis le début du PSG, les livraisons de grain se sont concentrées dans un nombre relativement moindre de postes de livraison. Dans l'une ou l'autre des campagnes agricoles, environ 30 % des postes de livraison en service du SMTG accueillait 80 % des livraisons de grain des producteurs. Pendant la campagne 2003-2004, la plus récente pour laquelle nous possédons des statistiques, seulement 95 des 288 postes de livraison en service du SMTG ont suffi à accommoder cette part du total des livraisons de grain. [Voir tableau 1C-13 à l'annexe 4.]

¹⁶ 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 abordées ailleurs dans le présent rapport, et les statistiques à leur égard figurent aux tableaux 1C-7 à 1C-12.

Répartition provinciale

À la conclusion de la campagne agricole 2004-2005, la Saskatchewan possédait 203 (52,7 %) des silos agréés en service dans l'Ouest du Canada. En fait, depuis le début du PSG, la proportion des silos dans cette province ne s'est jamais beaucoup éloignée de la moitié du total. Les parts suivantes reviennent au Manitoba et à l'Alberta, dont les 89 et 84 silos respectivement représentent un peu moins du quart du total. Les neuf silos restants sont situés en Colombie-Britannique et en Ontario.¹⁷

Figure 7 : 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 du PSG, à hauteur de 64,7 % (ou 163 silos). Ce taux est toutefois suivi de très près par ceux de la Saskatchewan, qui affiche une réduction nette de 61,5 % (ou 324 silos), et du Manitoba, avec un recul de 61,1 % (ou 132 silos). Le fait que ces taux de réduction soient du même ordre indique que la rationalisation des silos s'est effectuée de manière généralisée, et non au détriment des installations d'une province en particulier.

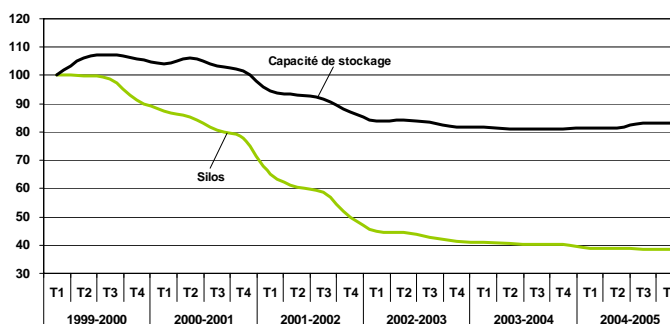
Capacité de stockage des silos

En dépit de la baisse de 61,7 % du nombre de silos, la capacité globale de stockage du SMTG a reculé dans une proportion bien moindre, soit 16,8 %. Comme on l'expliquait dans les rapports précédents du Surveillant, ce rythme de baisse plus modéré signifie que pendant que les compagnies céréalieres procédaient méthodiquement à la fermeture de leurs silos moins efficaces, elles remplaçaient la capacité ainsi perdue par l'expansion ou la construction d'autres installations. En fait, la première année du PSG, 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 (7,4 %) pour atteindre un pic de 7,5 millions de tonnes au troisième trimestre de la campagne 1999-2000.

Toutefois, au fil des quatre campagnes agricoles suivantes, la capacité globale de stockage du SMTG a reculé au rythme de la fermeture des silos, avec une perte moyenne d'environ 3 500 tonnes par fermeture de silo. À la fin de la campagne 2003-2004, la capacité de stockage totale du SMTG était passée de 7,0 millions de tonnes à 5,7 millions de tonnes, une baisse de 19,0 %.

Échappant à cette tendance, la campagne agricole 2004-2005 a été marquée par une augmentation de 2,8 % de la capacité de stockage totale, soit 157 000 tonnes. Comme pour la première année du PSG, le phénomène s'explique par le fait que l'expansion des installations à forte capacité a plus que compensé la réduction découlant de la fermeture de plus petites installations. Au bout du compte, la capacité globale de stockage du SMTG atteignait 5,8 millions de tonnes à la fin de la période.

Figure 8 : Évolution relative des silos et de leur capacité de stockage

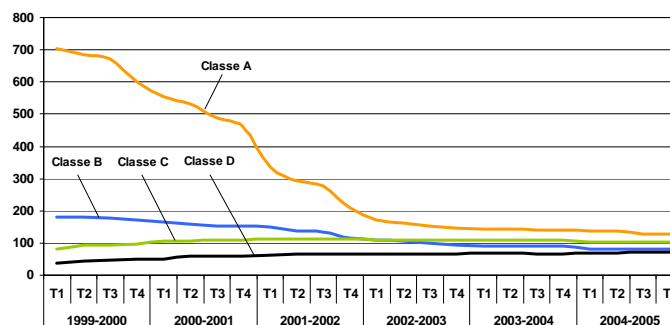


¹⁷ On compte neuf silos de collecte et de transformation agréés à l'extérieur du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta en date du 31 juillet 2005, soit un en Ontario et huit en Colombie-Britannique. Les changements survenus dans les infrastructures des silos de ces provinces ne sont généralement 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.

Classes de silos

Pour faciliter la comparaison, le PSG regroupe les silos en quatre classes distinctes, en fonction de la capacité de chargement du silo, déterminée par le nombre de postes de wagons. Les silos de classe A peuvent accueillir moins de 25 wagons; ceux de classe B, de 25 à 49 wagons; ceux de classe C, de 50 à 99 wagons, et les silos de classe D peuvent accueillir au moins 100 wagons.¹⁸ De plus, à cause de leur capacité de charger des wagons en plus grand nombre, les installations de classes C et D constituent des silos à forte capacité aux fins du PSG.

Figure 9 : Silos agréés – Classe de silo



Avec ce cadre de comparaison, on constate que la composition de l'infrastructure de silos du SMTG a considérablement changé au fil des six dernières campagnes agricoles. Le changement le plus marquant a été la baisse de 81,7 % du nombre de silos de classe A, passés de 705 à 129. Les silos de classe B ont aussi connu une réduction considérable, de 55,5 %, pour baisser de 180 à 81. En contrepartie, l'industrie faisait un virage aussi prononcé vers le recours à des silos à forte capacité. Les silos de classe C ont accru leur nombre de 28,4 %, de 81 à 104, tandis que les silos de classe D progressaient de 86,8 %, de 38 à 71.

Ces statistiques dénotent clairement que l'installation classique à charpente de bois constituait la cible principale du programme de rationalisation des silos. Sur les 772 silos fermés depuis le début du PSG, on comptait 631 silos de classe A.¹⁹ Dans une grande mesure, l'efficacité économique du silo à forte capacité avait rendu ces silos désuets. Leur existence avait également été compromise par le régime d'incitatifs financiers qui encourageait le transport du grain en blocs de 25 wagons ou plus.

Ces mêmes facteurs ont également joué en défaveur des silos de classe B, mais dans une moindre mesure. Plus précisément, même si les mouvements de grain par ces installations les rendaient admissibles à un rabais en vertu des programmes d'incitatifs des compagnies de chemin de fer, ces rabais étaient moindres que ceux consentis aux expéditions de silos à forte capacité. Récemment, l'écart entre ces catégories de rabais s'est encore accentué.²⁰ Par conséquent, au fil des six dernières campagnes agricoles, un total de 113 silos de classe B ont également été fermés. Les silos de classes A et B ont compté pour 96,4 % de toutes les fermetures. [Voir tableaux 1C-10 à 1C-12 à l'annexe 4.]

Par opposition à leur part des fermetures de silos, les installations de classes A et B ne comptaient que pour 55,6 % des 153 silos ouverts pendant cette période.²¹ Cette différence souligne le fait que les silos à forte capacité ont compté pour une proportion considérablement plus élevée d'ouvertures que de fermetures, soit respectivement, 44,4 % et 3,6 %. En fait, les silos des classes C et D sont les seuls à avoir connu une augmentation nette de leur nombre depuis la campagne agricole 1999-2000. Ces tendances combinées

¹⁸ Les classes de silos correspondent aux seuils d'expédition des grandes compagnies de chemin de fer du Canada pour le transport du grain par trains-blocs multiples. Au début du PSG, les seuils établis portaient sur des expéditions de 25, 50 et 100 wagons. D'abord proposés en 1987, ces incitatifs visent à attirer des volumes de grain considérablement plus élevés dans des silos pouvant accueillir un groupe complet ou partiel de wagons.

¹⁹ 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 un exploitant, mais rouverts par la suite par un autre, en raison d'une vente.

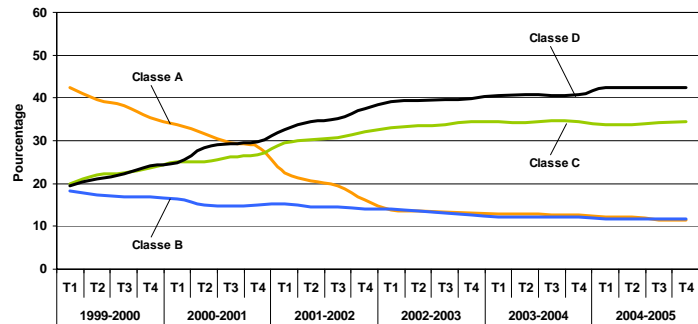
²⁰ Au début de la campagne agricole 2003-2004, le CN abandonnait le rabais de 1,00 \$ la tonne consenti pour les expéditions de silos de classe B depuis le début du PSG, tandis que le CP réduisait ce rabais à 0,50 \$ la tonne. À titre comparatif, le rabais minimum pour les mouvements à partir de silos à forte capacité est passé de 3,00 \$ la tonne à 4,00 \$ la tonne au fil des six dernières campagnes agricoles.

²¹ Une grande partie des 85 ouvertures de silos de classes A et B consignées pendant cette période relève de l'acquisition de silos qui avaient été fermés, pour être rouverts par une autre compagnie céréalière.

mettent en relief la transition continue de l'industrie vers des silos à forte capacité. À la fin de la campagne 2004-2005, les silos à forte capacité représentaient 45,5 % de tous les silos, et 76,8 % de la capacité de stockage globale, un contraste frappant par rapport à leurs parts respectives de 11,9 % et de 39,4 % au début du PSG. [Voir tableaux 1C-7 à 1C-9 à l'annexe 4.]

En examinant toutes les classes d'installations, on constate que le nombre de silos admissibles à des rabais a reculé de 14,4 % au cours des six dernières années, passant de 299 à 256, alors que la capacité de stockage connexe augmentait en fait de 27,7 %, passant de 4,1 millions de tonnes à 5,2 millions de tonnes.²² Aspect encore plus important, à la fin de la campagne agricole 2004-2005, ce groupe comptait pour 66,5 % du total des silos, et 88,5 % de la capacité de stockage du réseau. Comme pour les silos à forte capacité, ces parts sont considérablement plus élevées que les proportions respectives de 29,8 % et 57,7 % détenues au début du PSG. [Voir tableaux 1C-4 à 1C-6 à l'annexe 4.]

Figure 10 : Portion de la capacité de stockage – Classe de silos



Compagnies céréalières

Au plan stratégique, la rationalisation des silos vise à rehausser la fonctionnalité et l'efficacité économique du réseau de collecte du grain. Le fondement de cette stratégie étant le remplacement de silos à moindre capacité par des installations à forte capacité de plus grande envergure, il s'ensuit que les compagnies pouvant le mieux tirer avantage de ce remplacement sont celles qui possèdent les plus grands réseaux matériels. Effectivement, les deux plus importantes compagnies céréalières au début du PSG, Agricore United (AU) et le Saskatchewan Wheat Pool (SWP), ont été les principaux artisans de la rationalisation des silos. Les initiatives combinées de ces deux compagnies comptent pour 91,4 % de la réduction nette du nombre de silos du SMTG.

Sur un plan comparatif, SWP a été la plus dynamique de ces deux entreprises, ayant réduit à la fin de la campagne agricole 2004-2005 de 87,5 % (de 305 à 38) le nombre de ses silos agréés.²³ Un peu plus de la moitié de cette réduction de 267 silos est survenue en une seule campagne agricole, celle de 2001-2002, lorsque la compagnie a retranché 135 silos de son réseau. Les quelques changements mineurs survenus au cours des deux dernières campagnes suggèrent assez clairement que la compagnie a en grande partie mené à terme son programme de rationalisation.

De son côté, à l'issue de la campagne agricole 2004-2005, AU avait réduit son réseau dans une proportion légèrement moindre de 77,9 %, passant de 384 à 85 silos. 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.²⁴ Bien que le rythme de retrait des silos d'AU ait considérablement ralenti depuis, la réduction de 15 installations effectuée par la compagnie pendant la campagne 2004-2005 laisse entendre que son programme de rationalisation se poursuit.

Parmi les autres grandes compagnies céréalières, Cargill et Pioneer Grain ont opéré les réductions suivantes les plus marquées dans leurs réseaux de silos. Cependant, avec des baisses respectives de 42,4 % et 37,1 %,

²² Si l'on inclut les silos de classe B (dont le nombre a reculé de 180 à 81 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.

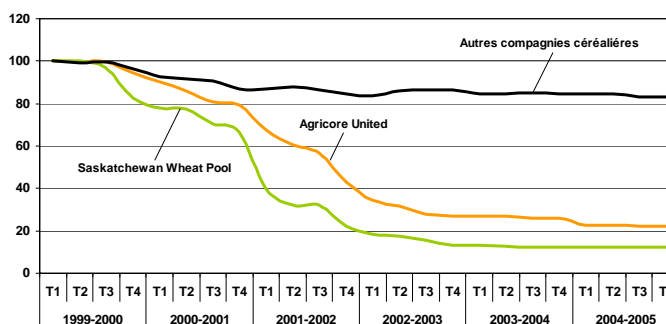
²³ Les silos attribués au SWP excluent ceux qui sont exploités sous l'appellation commerciale de AgPro Grain. Cette société (qui englobait quelque 11 silos au 31 juillet 2005) est traitée comme une entité commerciale distincte en vertu du PSG. Si l'on inclut ces silos ici, le nombre total de silos a alors baissé de 316 à 49, et la baisse relative est alors légèrement moindre, à hauteur de 84,5 %.

²⁴ Le 1^{er} 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 – 299 contre 267 pour le SWP.

leurs efforts de rationalisation ont progressé à un rythme environ moitié plus lent que celui du SWP et d'AU. La réduction était encore moins marquée chez Paterson Grain et Parrish and Heimbecker, avec des baisses respectives de 11,5 % et 14,0 %.²⁵

Ces réductions ne signifiaient pas toujours la fermeture permanente d'un silo. Parfois, un silo fermé par une grande compagnie céréalière était vendu pour être remis en exploitation par une petite compagnie céréalière indépendante de moindre taille, par exemple Delmar Commodities, FGDI, Providence Grain Group, et Westlock Terminals.²⁶ Le nombre de silos exploités par ces céréalières de moindre taille a en fait progressé de 45,1 % au cours des six dernières campagnes, passant de 51 à 74.²⁷

Figure 11 : Silos agréés – Compagnies céréalières



À partir de ces données, si l'on regroupe les silos exploités par des compagnies autres que le SWP et AU, on constate que leur total a reculé de seulement 16,8 %, soit de 315 à 262. De plus, à l'issue des réductions plus marquées effectuées par le SWP et AU, ces compagnies comptent maintenant pour environ les deux tiers des silos et de la capacité de stockage du SMTG.²⁸ Malgré ce renversement de position effectif, le SWP et AU demeurent les principaux manutentionnaires des grains dans l'Ouest du Canada, expédiant plus de la moitié du volume annuel. Ces deux compagnies ont rehaussé l'efficacité de leurs réseaux actuels, mais il est également évident que leurs rivaux de moindre taille se sont aussi adaptés à l'évolution du contexte concurrentiel. [Voir tableau 1C-3 à l'annexe 4]

1.4 Infrastructure ferroviaire [sous-série de mesures 1D]

Au début de la campagne agricole 1999-2000, le réseau ferroviaire dans l'Ouest du Canada comprenait au total 19 468,2 routes-milles. De ce nombre, 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 %).²⁹ Comme le soulignait le Surveillant dans ses rapports précédents, ce réseau a peu changé durant les cinq premières années du PSG. À la fin de la campagne 2003-2004, la longueur totale du réseau avait diminué d'à peine 3,3 % (ou 645,5 routes-milles), pour s'établir à 18 822,7 routes-milles. La majeure partie de cette réduction globale (85,0 %) est attribuable à l'abandon de 548,6 routes-milles d'embranchements tributaires du grain à faible densité de circulation.

²⁵ N.M. Paterson and Sons Limited a changé sa dénomination sociale au 1^{er} janvier 2005. L'actif des silos est maintenant exploité sous licence par Paterson Grain, une division de Paterson Global Foods Inc.

²⁶ Dans certaines situations, comme celle de la fusion ayant abouti à la création d'Agricore United, le Bureau de la concurrence a imposé à la compagnie de se départir de silos désignés, dont certains sont maintenant exploités par des compagnies céréalières de moindre taille.

²⁷ La mention de compagnies céréalières de plus petite taille peut être trompeuse, car elle découle de l'étendue des activités de la compagnie dans l'Ouest du Canada. Ainsi, les 73 silos mentionnés ici comprennent quatre silos exploités par ADM Agri-Industries Ltd., filiale de la compagnie Archer Daniels Midland de plus grande envergure, établie aux É.-U.

²⁸ À la fin de la campagne 2004-2005, les compagnies céréalières autres que le SWP et AU comptaient pour 68,1 % des silos et 67,0 % de la capacité de stockage connexe, une hausse marquée par rapport aux parts respectives de 31,4 % et 46,9 % détenues au début du PSG. Au cours de cette même période, les parts du SWP et d'AU ont connu une baisse correspondante, pour représenter 31,9 % des silos et 33,0 % de la capacité de stockage connexe.

²⁹ 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 l'ancienne BC Rail; et classe 3, les compagnies d'intérêt local comme la Central Manitoba Railway et la Great Western Railway.

Le réseau ferroviaire a cependant évolué à d'autres égards. Pendant cette même période, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée (CP) ont transféré plusieurs de leurs embranchements des Prairies à diverses nouvelles compagnies ferroviaires d'intérêt local. Cette pratique, amorcée au milieu des années 1990, a constitué la base d'une restructuration de l'industrie, dont l'aboutissement a été le contrôle par des transporteurs de classes 2 et 3 de près du tiers du réseau ferroviaire dans l'Ouest canadien à la fin de la campagne agricole 2002-2003.

Cette pratique a connu un revirement majeur dans les derniers jours de la campagne agricole 2003-2004, lorsque le CN a fait l'acquisition de BC Rail, un transporteur régional exerçant ses activités sur un réseau de 1 419,8 routes-milles en Colombie-Britannique. Cette opération conférait au CN la responsabilité de plus du quart de l'infrastructure jusqu'alors exploitée par des transporteurs de moindre taille. Qui plus est, les transporteurs de classe 1 se trouvaient ainsi à récupérer des éléments d'infrastructure légèrement supérieurs à ceux qu'ils avaient effectivement cédés depuis le début du PSG. À la fin de la campagne 2003-2004,

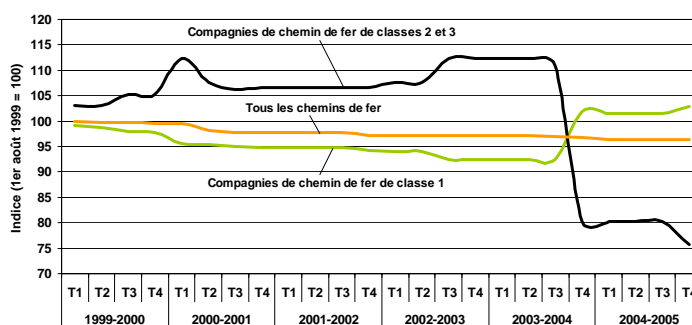
ces transporteurs géraient collectivement un total de 15 098,7 routes-milles de voies, comparativement à 14 827,9 routes-milles cinq ans plus tôt. Par opposition, le réseau exploité par des transporteurs de classes 2 et 3 dans l'Ouest canadien avait décliné de 19,7 %, passant de 4 640,3 routes-milles à 3 724,0 routes-milles.

Compte tenu des volumes relativement réduits de grain expédié depuis l'intérieur de la Colombie-Britannique, l'intégration des activités du CN et de BC Rail a eu peu d'incidences concrètes sur le fonctionnement du SMTG. En fait, seulement un peu plus de 1 500 wagons de grain ont été transportés de Fort St. John et Dawson Creek pendant la campagne agricole 2004-2005, ce qui représentait moins de 1 % du volume total acheminé par rail. De même, bien que l'Office des transports du Canada tienne maintenant compte de ces mouvements dans son calcul du plafond des recettes du CN, l'impact est relativement minime.³⁰

De même, au début du deuxième trimestre, aucun changement véritable n'a découlé de la conclusion de la vente par WestCan Rail Ltd. de la Great Western Railway, un exploitant de chemin de fer d'intérêt local avec un réseau de 329,1 routes-milles d'embranchements tributaires du grain dans le Sud-Ouest de la Saskatchewan, à un groupe d'agriculteurs locaux, d'organisations et de gouvernements intéressés.³¹ Cette acquisition était la première fois dans l'Ouest du Canada que les principaux utilisateurs d'une voie ferrée en devenaient également les propriétaires.³² Cette intégration verticale des intérêts de l'expéditeur et du transporteur se démarquait notablement de la formule autonome habituelle pour la création d'une nouvelle compagnie de chemin de fer d'intérêt local.

Plus tard, en mai 2005, la Savage Companies de Salt Lake City (Utah) faisait l'acquisition d'un chemin de fer d'intérêt local exploité en Alberta, pour un montant non divulgué. Alberta RailNet, Inc. avait été créée en juin

Figure 12 : Changement relatif des routes-milles –Infrastructure ferroviaire



³⁰ En conséquence de l'acquisition par le CN, les activités de l'ancienne BC Rail, auparavant sous réglementation provinciale, relèvent maintenant de la compétence de l'Office des transport du Canada et sont assujetties à la *Loi sur les transports au Canada*. À ce titre, le plafonnement des recettes s'applique maintenant aux mouvements de grain depuis les postes de BC Rail jusqu'aux quatre ports de l'Ouest canadien.

³¹ Devant des pertes financières croissantes, WestCan Rail Ltd., d'Abbotsford (Colombie-Britannique), annonçait à la fin de 2003 son intention de vendre la Great Western Railway ou d'en abandonner complètement l'exploitation. Au cours des mois suivants, un groupe d'agriculteurs préoccupés de la région a mené à bien une campagne de financement pour obtenir les fonds lui permettant d'acquérir l'exploitation.

³² Des producteurs locaux, des organisations et des municipalités avaient déjà pris l'initiative dans l'implantation d'activités ferroviaires d'intérêt local sur des embranchements désignés pour l'abandon. La création de la Red Coat Road and Rail en 1999, de la Wheatland Railway en 2002, et de la Prairie Alliance for the Future en 2003 en sont des exemples. L'aspect particulier du cas de la GWR vient du fait que l'acquéreur a purement et simplement acheté l'actif matériel et les activités d'un chemin de fer d'intérêt local établi.

1999 lorsque sa société-mère, North American RailNet, Inc., avait acquis une grande partie du réseau d'embranchements non tributaires du grain qu'utilisait le CN pour atteindre la région de Grand Prairie et du sud de la rivière de la Paix.³³ Ce transporteur concentrait ses activités sur le secteur des ressources, principalement le charbon et les produits forestiers, mais les expéditions de grain comptaient pour près du cinquième des 44 000 wagons qu'il déclarait transporter chaque année. En plus de plusieurs postes de chargement de wagons de producteurs, le réseau de 343,8 routes-milles, rebaptisé Savage Alberta Railway (SAR), offre un service ferroviaire direct à sept silos agréés, notamment les trois installations à forte capacité de Rycroft (Alberta). Comme pour la vente de la Great Western Railway, le changement de propriété du transporteur n'a pas eu d'impact direct sur le rendement du SMTG. Cependant, l'engagement par le CN de rouvrir sa ligne de raccordement avec le réseau SAR entre Dawson Creek et Hythe (Alberta) permet aux compagnies céréalières locales d'espérer d'éventuelles améliorations du service pour le trafic à destination du port de Prince Rupert.³⁴

Au cours de la campagne agricole 2004-2005, le changement le plus notable dans l'infrastructure ferroviaire a découlé de la faillite au début du quatrième trimestre d'un autre exploitant de chemin de fer d'intérêt local en Saskatchewan. À la mi-janvier 2003, la Prairie Alliance for the Future (PAFF) avait loué du CN un réseau de 211,5 routes-milles d'embranchements tributaires du grain, à faible densité, dans le Nord-Ouest de la Saskatchewan.³⁵ En vertu de son bail, la PAFF aurait pris en charge l'entretien des voies et la sollicitation du trafic, qui devait consister presque entièrement en grain chargé par les producteurs. Parallèlement, le CN devenait le fournisseur unique de services ferroviaires contractuels à la nouvelle entreprise, selon une formule faisant appel au personnel et à l'équipement du CN en dehors des périodes de pointe. Malheureusement, la PAFF avait peut-être choisi le pire moment pour se lancer en exploitation, à la conclusion de la sécheresse de 2002. Malgré ses efforts pour constituer une solide clientèle pendant la campagne 2003-2004, le tonnage provenant de la PAFF se situait bien en deçà du niveau nécessaire pour atteindre le seuil de rentabilité. Les problèmes de qualité du grain à l'origine d'une réduction des chargements de wagons de producteurs pendant la campagne 2004-2005 n'ont fait qu'aggraver ces difficultés.

En mai 2005, lorsque la PAFF n'a pas réussi à contracter une assurance de responsabilité civile adéquate, l'Office des transports du Canada a révoqué son certificat d'aptitude.³⁶ En conséquence, les voies ferroviaires que la PAFF louait sont revenues sous le contrôle du CN. Cet événement s'est ajouté aux transferts d'éléments d'infrastructure entre les transporteurs de classe 1 et ceux des autres classes. À la fin de la campagne agricole 2004-2005, la quantité totale d'éléments d'infrastructure exploitée par les transporteurs de moindre taille des classes 2 et 3 avait encore reculé de 5,7 %, à 3 512,5 routes-milles, environ les trois quarts du niveau de six ans auparavant. [Voir tableau 1D-1 à l'annexe 4.]

Abandons d'embranchements

Un total de 59,0 routes-milles a été retranché du réseau ferroviaire de l'Ouest canadien pendant la campagne agricole 2004-2005. Une grande partie de ce retrait est attribuable à l'abandon par le CP d'une section de 43,2 routes-milles, dans sa subdivision Burstall au Sud-Ouest de la Saskatchewan en août 2004.³⁷ Une tranche supplémentaire de 15,8 routes-milles a été retranchée au quatrième trimestre, lorsque la compagnie a abandonné deux petites sections des subdivisions Rocanville et Sterling. Au total, il s'agissait d'une réduction d'à peine 0,3 % du réseau tel qu'il se présentait au début de la campagne. Le réseau restant englobant

³³ Alberta RailNet, Inc. a été créée à titre de filiale à part entière de North American RailNet, Inc. Cette entreprise de Bedford (Texas) a été la société-mère de plusieurs compagnies de chemin de fer d'intérêt local jusqu'en mai 2005, lorsque ses activités aux États-Unis ont été intégrées à celles d'OmniTrax, Inc., de Denver, et Alberta RailNet a alors été vendu à Savage Companies.

³⁴ À titre de condition régissant son acquisition de BC Rail, le CN a convenu de procéder à la réfection de l'embranchement reliant Dawson Creek (Colombie-Britannique) et Hythe (Alberta). Lorsqu'il reviendra en service, ce raccordement offrirait un trajet plus court vers Prince Rupert, ce qui pourrait abrégé la période de transit pour le grain provenant de postes desservis par la Savage Alberta Railway. Les travaux sur ce projet auraient été terminés à la fin de l'été 2005.

³⁵ Le bail de la PAFF englobait l'ensemble des subdivisions Robinhood et Turtleford du CN, ainsi que la partie sud de la subdivision Blaine Lake.

³⁶ Voir la décision numéro 2005-R-278 de l'Office des transports du Canada, en date du 20 mai 2005.

³⁷ La partie de la subdivision Burstall abandonnée par le CP en août 2004 avait été désignée comme candidat à l'abandon par le transporteur, qui l'avait ajouté à son plan de rationalisation triennal en 2001. Comme son nom l'indique, le plan de rationalisation triennal est une liste prescrite par la loi indiquant toutes les voies ferroviaires qu'un transporteur réglementé par le fédéral a l'intention d'exploiter, de céder ou d'abandonner au cours des trois prochaines années.

18 763,7 routes-milles, la portée des réductions effectuées depuis le début du PSG représente 704,5 routes-milles, ou 3,6 % du réseau. Ce modeste changement présente un contraste marqué avec l'évolution des silos agréés, déjà abordée, dont le nombre a diminué de 61,7 % pendant la même période.

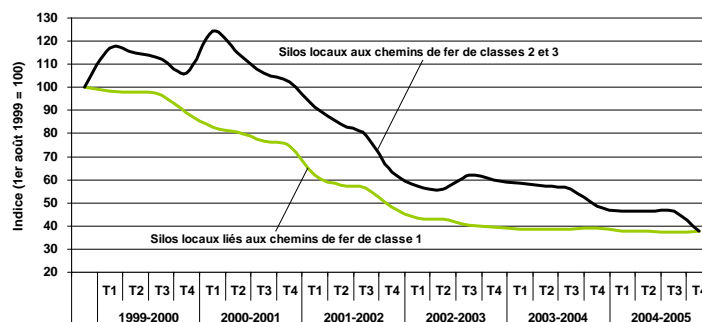
Pendant la campagne agricole de 2004-2005, le CP a ajouté à son plan de rationalisation triennal quelques nouveaux candidats à l'abandon. En août 2004, le CP indiquait son intention de céder ou d'abandonner un total de 34,2 routes-milles dans ses subdivisions Arborg et White Fox. Cette annonce a été suivie à la fin de juillet 2005 par la décision du transporteur d'ajouter à la liste une tranche plus substantielle de 412,2 routes-milles de son infrastructure des Prairies. Plus de la moitié de ce dernier groupe, soit 242,7 routes-milles, portait sur la fermeture prévue de ses subdivisions Bulyea, Kerrobert, Outlook et Radville en Saskatchewan. En Alberta, l'abandon de ses subdivisions Cardston, Irricana et Stirling ajouterait une autre tranche de 89,8 routes-milles. Des sections des subdivisions La Riviere et Napinka en Manitoba forment le dernier groupe de 79,7 routes-milles. Dans chacun des cas, le CP a conclu que ces embranchements tributaires du grain cessaient d'être commercialement viables à cause de la fermeture de silos locaux et du déclin conséquent des volumes à transporter.

Silos locaux

Comme on l'exposait précédemment, alors que le réseau ferroviaire a connu des changements limités au fil des six dernières campagnes agricoles, le réseau de silos qu'il dessert s'est considérablement rétréci. Au total, le nombre de silos a baissé de 62,1 %, ne conservant que 371 des 979 silos en service au début du PSG, ce qui s'est traduit par une baisse de 16,4 % de la capacité de stockage connexe, passée de 6,9 millions de tonnes à 5,8 millions de tonnes.³⁸

En apparence, la baisse du nombre de silos liés aux transporteurs de classe 1 semble virtuellement identique à celle qui a touché les silos liés à des transporteurs autres que ceux de classe 1, de moindre envergure. Les silos liés aux transporteurs de classe 1 ont connu un recul de 62,1 %, passant de 897 à 340, tandis que le nombre de silos liés aux transporteurs autres que ceux de classe 1 diminuait de 62,2 %, de 82 à 31. Toutefois, une différence importante se manifeste entre ces deux groupes, au chapitre de la proportion de baisse de la capacité de stockage connexe, soit une réduction de 14,6 % pour les silos liés aux transporteurs

Figure 13 : Changement relatif des silos locaux – Classe de chemin de fer



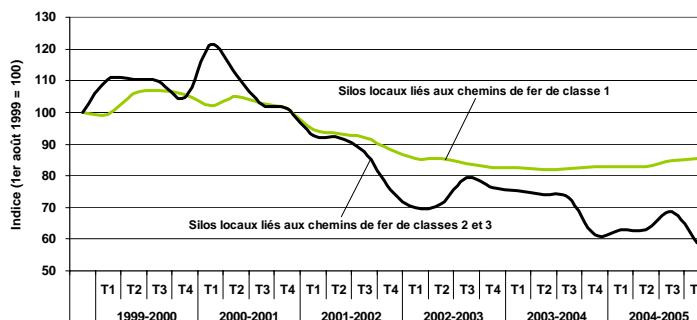
de classe 1, comparativement à une baisse de 41,1 % pour les silos liés aux transporteurs autres que ceux de classe 1. Cette différence illustre le fait que les compagnies céréalières ont investi beaucoup plus dans des installations desservies par le CN et le CP, comme en témoigne la décision de l'industrie de situer presque tous ses silos à forte capacité le long des routes primaires du CN et du CP.³⁹ [Voir tableau 1D-6 à l'annexe 4.]

³⁸ Les réductions mentionnées ne s'appliquent qu'aux silos desservis directement par le rail, et diffèrent quelque peu des réductions figurant à la section 1.3, qui se rapportent à la baisse nette en quantité et en capacité dans tout le réseau de silos, y compris les silos non ferroviaires.

³⁹ Les transporteurs de classe 1 desservaient 167 des 175 silos à forte capacité du SMTG (soit 95,4 %) à la fin de la campagne agricole 2004-2005 1.

Toutefois, ces baisses nettes masquent certains des gains réalisés par les transporteurs autres que ceux de classe 1 pendant la période du PSG. Plus précisément, elles ignorent le fait que le nombre et la capacité de stockage des silos liés aux chemins de fer d'intérêt local avaient en fait augmenté pendant les premières années du PSG, pour ensuite commencer à reculer. Ce gain était principalement attribuable à la création de nouveaux chemins de fer d'intérêt local, comme la Southern Manitoba Railway, la Red Coat Road and Rail, et la Great Western Railway. L'arrivée d'autres chemins de fer d'intérêt local pendant la campagne agricole 2002-2003 avait produit des augmentations similaires.

Figure 14 : Changement relatif de la capacité de stockage – Classe de chemin de fer

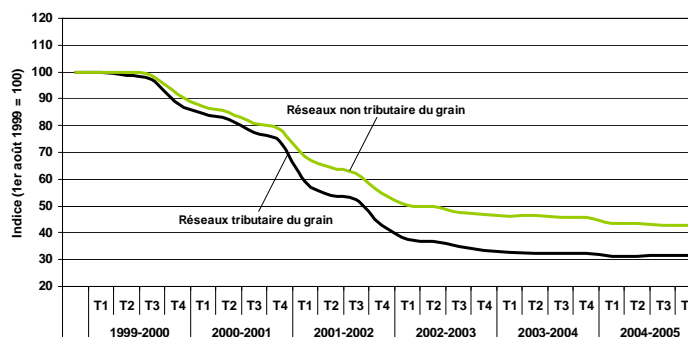


Le transfert occasionnel de ces exploitations d'intérêt local n'enlève cependant rien au fait que les silos qu'elles desservaient fermaient à un rythme soutenu. Si l'on avait exclu des données historiques ces changements structurels, tant le nombre que la capacité de stockage des silos locaux liés aux transporteurs d'intérêt local en exploitation au début du PSG auraient affiché une baisse encore plus prononcée.

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.⁴⁰ Le nombre de silos situés le long des réseaux tributaires du grain a reculé de 68,6 % au cours des six dernières campagnes agricoles, passant de 420 à 132. Les silos situés le long des réseaux non tributaires du grain ont diminué d'un pourcentage plus modeste de 57,2 %, passant de 559 à 239. Dans l'ensemble, ces tendances révèlent clairement que les silos liés aux chemins de fer tributaires du grain diminuent à un rythme considérablement plus rapide. Cette tendance est devenue particulièrement manifeste au cours de la campagne 2001-2002, lorsque le nombre de silos retirés a atteint un niveau record de 281.

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



Le rythme de réduction des deux réseaux a toutefois considérablement ralenti au fil de la deuxième moitié du PSG. En fait, le recul net pendant la campagne agricole 2004-2005 s'est avéré le moins considérable jusqu'à maintenant, à hauteur de 2,2 % et 6,3 % respectivement pour les réseaux tributaires et non tributaires du grain. Ces modestes réductions correspondent au ralentissement général des fermetures de silos abordé précédemment.

⁴⁰ 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.

Volumes de trafic

L'effet de cette évolution des réseaux ferroviaires et de silos commence à se faire sentir dans les volumes totaux de grain. Pendant la campagne agricole 2004-2005, le tonnage provenant du réseau actuel non tributaire du grain a augmenté de 5,6 % par rapport à l'année précédente, passant de 13,6 millions de tonnes à 14,3 millions de tonnes. Par contre, le volume issu de postes le long du réseau actuel tributaire du grain a en fait reculé de 6,7 %, de 6,4 millions de tonnes à 5,9 millions de tonnes. Ces tendances inverses ont contribué à élargir l'écart qui avait commencé à se manifester il y a deux ans dans les quantités de grain provenant de ces deux réseaux. À l'issue de la campagne 2004-2005, le tonnage provenant du réseau non tributaire du grain avait diminué de 15,6 % par rapport à l'année de référence du PSG, tandis que celui provenant du réseau tributaire du grain avait chuté de presque le double, soit 31,6 %. En conséquence, la part du volume total de grain acheminée par le réseau non tributaire du grain a progressé de 4,5 points de pourcentage, pour atteindre un niveau record de 70,7 %.⁴¹ [Voir tableau 1D-2 à l'annexe 4.]

Les mêmes facteurs structurels exercent également leur influence dans les volumes relatifs de grain provenant des grands transporteurs et de ceux de moindre taille, avec un effet particulièrement évident lors de la campagne agricole 2004-2005. Alors que le tonnage provenant des grands transporteurs a progressé de 3,7 %, celui des transporteurs de moindre taille a en fait reculé de 16,2 %. Comme dans la situation des réseaux tributaires et non tributaires du grain, il s'agissait de la première fois que la variation de volume d'une année à l'autre ne suivait pas la même tendance dans les deux groupes. Il semblerait, de manière générale, que le tonnage provenant des transporteurs d'intérêt local commence à perdre du terrain comparativement aux transporteurs de classe 1. Toutefois, cette évolution récente ne se manifeste pas dans les réductions nettes de volume enregistrées par les deux groupes au fil des six dernières campagnes agricoles, soit 19,8 % et 21,2 % respectivement. Le portrait de la situation est en grande partie faussé par la création de plusieurs exploitations d'intérêt local depuis le début du PSG. Si l'on excluait les volumes liés à ces nouveaux transporteurs, les volumes acheminés par les transporteurs d'intérêt local en exploitation depuis le début du PSG afficheraient en fait une baisse de 41,8 %.⁴² [Voir tableaux 1D-3 et 1D-5 à l'annexe 4.]

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

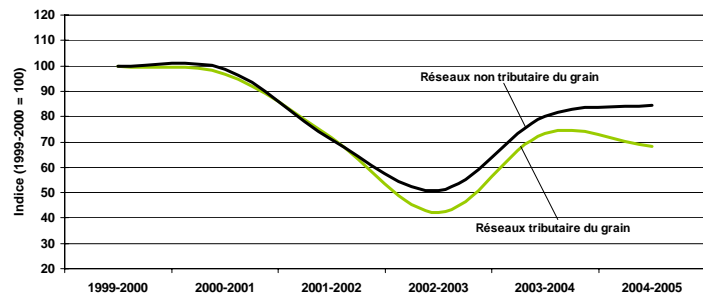
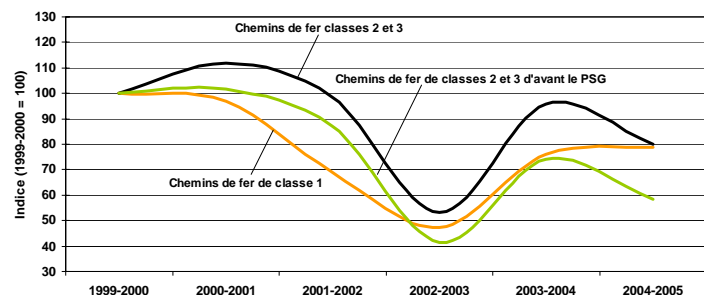


Figure 17 : Changement relatif des volumes de grains – Classe de chemin de fer



⁴¹ 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. En grande partie en conséquence de la sécheresse, cette proportion a en fait atteint un sommet de 70,1 % pendant la campagne 2002-2003 avant de retomber à 68,1 % pendant la campagne 2003-2004.

⁴² 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 moins significatif sur le plan statistique. Si le volume attribué aux chemins de fer d'intérêt local pendant cette période de six ans avait été conservé par les transporteurs de classe 1, leur tonnage pour la campagne 2004-2005 aurait baissé de 17,5 % par rapport à la première année du PSG, seulement 3,7 points de pourcentage de moins que les 21,2 % constatés dans les faits.

Néanmoins, le volume de trafic provenant des chemins de fer d'intérêt local n'a pas décliné à un rythme aussi marqué que celui des silos agréés qu'ils desservent. En fait, les données révèlent que les expéditions de wagons de producteurs ont remplacé une proportion considérable du volume de grain qui aurait par ailleurs été perdu à la suite de la fermeture de ces installations agréées.⁴³ La preuve se trouve dans le fait que les volumes de wagons de producteurs représentaient une proportion estimative de 43,3 % du volume global des transporteurs d'intérêt local pour la campagne agricole 2004-2005.⁴⁴ Concrètement, il s'agit du triple de la proportion de 14,8 % enregistrée pour la première année du PSG, ce qui témoigne de l'émergence des wagons de producteurs à titre d'importante source de recettes pour ces transporteurs.

1.5 Infrastructure des silos terminaux [sous-série de mesures 1E]

Depuis le début du PSG, le réseau de silos terminaux agréés dans l'Ouest canadien a progressé de 14,3 %, passant de 14 à 16 installations, tandis que la capacité de stockage connexe augmentait de seulement 3,3 %, pour atteindre 2,6 millions de tonnes. Avec huit des silos et 50,7 % de la capacité de stockage, Thunder Bay détenait la plus grande part de ces biens. Vancouver arrive au deuxième rang, avec six installations et 36,1 % de la capacité de stockage du réseau. Prince Rupert et Churchill complètent le tableau, avec un silo terminal chacun, et des parts respectives de la capacité de stockage de 7,9 % et 5,3 %. [Voir tableau 1E-1 à l'annexe 4.]

Toutefois, cette expansion n'est pas l'aboutissement de gains matériels. Découlant de l'agrément de trois silos établis et du retrait de l'agrément d'un autre silo, les changements relèvent surtout du domaine virtuel.⁴⁵ Bien que le réseau n'ait connu aucune modification matérielle au cours de la campagne agricole 2004-2005, deux propositions ont été avancées, qui pourraient se traduire par des changements considérables dans l'exploitation du port de Vancouver.

La première proposition porte sur une initiative du Saskatchewan Wheat Pool (SWP) et de la James Richardson International Limited (JRI), visant l'exploitation conjointe de leurs silos terminaux voisins sur la rive nord de l'inlet Burrard de Vancouver.⁴⁶ Ensemble, ces deux installations comptent pour un peu plus du tiers de la capacité de stockage agréée totale de Vancouver, quelque 0,3 million de tonnes. Bien que le Bureau de la concurrence n'ait pas encore accordé son autorisation réglementaire à l'issue de la campagne, les deux parties ont déjà amorcé l'intégration d'une partie de leurs activités en vertu d'un accord consensuel provisoire.⁴⁷

La seconde proposition vise la cession longtemps attendue par Agricore United (AU) du silo terminal qui appartenait auparavant à l'une de ses sociétés absorbées, United Grain Growers (UGG).⁴⁸ En mai 2005, AU annonçait la signature d'une convention d'achat pour la vente de son ancienne installation d'UGG à Terminal One Vancouver Ltd., un consortium représentant cinq silos terminaux de l'intérieur appartenant à des producteurs en Saskatchewan, à un prix non divulgué. La transaction, également assujettie à une approbation réglementaire du Bureau de la concurrence, attendait elle aussi son règlement final à la conclusion de la campagne agricole 2004-2005.

⁴³ Un certain nombre d'installations de chargement des wagons des producteurs ont été créées grâce aux silos achetés aux compagnies céréalères. 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.

⁴⁴ D'après les données de la Commission canadienne des grains.

⁴⁵ L'ouverture en 1985 de Prince Rupert Grain Ltd constituait le dernier ajout matériel au réseau de silos terminaux du SMTG.

⁴⁶ Cette initiative est abordée plus en détail à la section 2.33.

⁴⁷ Cette intégration prévoit notamment l'aménagement d'une infrastructure ferroviaire supplémentaire facilitant l'échange de wagons entre les deux installations.

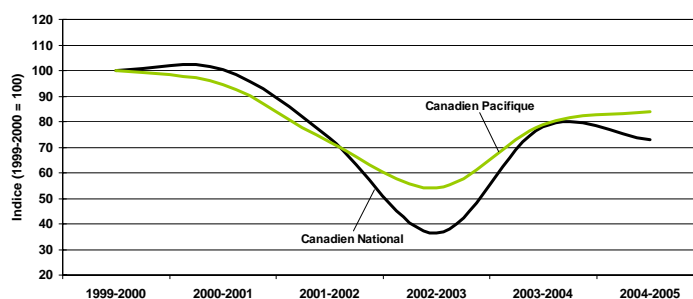
⁴⁸ À titre de condition préalable à l'approbation par le Bureau de la concurrence de la fusion d'AgriCore Cooperative Ltd. et de United Grain Growers Limited (UGG) en 2001, la nouvelle entité AgriCore United (AU) acceptait de vendre le silo terminal de Vancouver que UGG possédait et exploitait. Malgré une recherche active d'acheteurs éventuels, AU n'a pas réussi à conclure une vente ferme.

Déchargements dans les silos terminaux

Le nombre de wagons-trémies couverts déchargés dans les silos terminaux au cours de la campagne 2004-2005 n'a à peu près pas changé par rapport à l'année précédente, fléchissant d'à peine 0,4 %, de 218 447 à 217 666 wagons.⁴⁹ Des deux principaux transporteurs dans l'Ouest canadien, c'est le CP qui a affiché la plus importante augmentation globale du nombre de wagons déchargés. Les opérations de manutention de la compagnie ont augmenté de 6,6 % par rapport à l'année précédente, de 105 229 wagons à 112 189. Les gains les plus substantiels ont été enregistrés aux destinations de Vancouver et Prince Rupert, soit des hausses respectives de 6 700 wagons (11,9 %) et de 1 200 wagons.⁵⁰ La concentration de grain de qualité supérieure dans la zone de desserte du CP, combinée à une meilleure disponibilité de grains présentant un intérêt commercial particulier, expliquent en grande partie ces gains. Par ailleurs, les opérations de manutention du CP à Thunder Bay n'ont pas changé comparativement à l'année précédente, tandis qu'elles reculaient de 32,7 % à Churchill.⁵¹

À titre comparatif, les opérations de manutention du CN ont reculé de 6,8 %, à 105 477 par rapport aux 113 218 wagons de l'année précédente. Les opérations du transporteur à Vancouver ont été plus stables qu'ailleurs, ne diminuant que de 1,1 % pour s'établir à 50 535 wagons. Bien que les expéditions du CN à Prince Rupert ne soient surpassées que par celles à destination de Vancouver, les 29 506 wagons déchargés à ce port marquaient une baisse de 11,6 % relativement à l'année précédente. Pour ce qui est de Thunder Bay et Churchill, le transporteur a connu des reculs du même ordre d'une année à l'autre, respectivement de 11,1 % et 15,3 %.⁵²

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



En raison de ces résultats, avec 51,5 % du total des mouvements de grain pendant la campagne agricole 2004-2005, le CP redevient le plus important manutentionnaire de grain dans l'Ouest du Canada, position qu'il avait cédée au CN l'année précédente. Pour ce qui est des expéditions à destination de Vancouver, le principal portail d'exportation du SMTG, le CP comptait pour 55,4 % de l'ensemble des expéditions de grain, une avancée marginale par rapport aux 52,3 % de l'année précédente. Le CP dominait également dans le couloir de Thunder Bay, étant à l'origine de 67,1 % des 69 038 wagons déchargés. Il s'agissait là également d'un gain modeste relativement à la part de 64,5 % de l'année précédente. [Voir tableau 1E-2 à l'annexe 3.]

Malgré un bilan quelque peu partagé, le CP a souvent devancé le CN dans les manutentions trimestrielles et annuelles depuis la campagne agricole 2002-2003. Cette situation s'explique dans une certaine mesure par une répartition de la production qui a eu tendance à privilégier le CP plutôt que le CN au cours des dernières années. La meilleure disponibilité de grain de qualité supérieure dans la zone de desserte du CP a joué un rôle de premier plan dans son obtention d'une part supérieure de l'ensemble des expéditions pour la campagne

⁴⁹ 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.

⁵⁰ Prince Rupert n'a en fait pas reçu de grain en provenance de postes desservis par le CP pendant la campagne 2003-2004. Les 1 200 wagons acheminés par le CP pendant la campagne 2004-2005 constituaient les premières manutentions de ce type depuis la campagne de 2002-2003, lorsqu'un conflit de travail à Vancouver avait détourné une proportion considérable du grain de l'Ouest canadien vers Prince Rupert.

⁵¹ 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 interréseau.

⁵² 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).

2004-2005. Quoi qu'il en soit, la mobilité supérieure du grain permise par des options de camionnage plus nombreuses a contribué à rendre moins importantes ces distinctions traditionnelles. En conséquence, des facteurs comme le niveau de service et le barème de prix du transporteur sont également devenus des déterminants de la part du marché.

1.6 Observations sommaires

La campagne agricole 2004-2005 devait s'avérer décevante pour de nombreux intervenants du Système de manutention et de transport du grain (SMTG) du Canada. L'effet combiné d'une saison de croissance fraîche et d'un gel précoce s'est traduit par une récolte tardive et un recul significatif de l'approvisionnement en grain de qualité supérieure. Néanmoins, la production céréalière totale de l'Ouest canadien a dépassé les 50 millions de tonnes pour la première fois en quatre ans, passant de 47,7 millions de tonnes à 53,4 millions de tonnes, soit un progrès de 12,1 % par rapport à l'année précédente.

Bien que les conditions culturales relativement meilleures aient entraîné une production de grain plus élevée en 2004, on constatait des différences notables entre les provinces. La Saskatchewan et l'Alberta, les plus affectées par la sécheresse des dernières années, ont toutes deux connu une deuxième hausse consécutive de leur production annuelle. En Saskatchewan, cette hausse s'établissait à 20,2 %, passant de 21,8 millions de tonnes l'année précédente à 26,2 millions de tonnes. L'Alberta suivait de près, avec une hausse de production d'une année à l'autre de 16,9 %, passant de 15,8 millions de tonnes à 18,5 millions de tonnes. Des conditions culturales moins favorables au Manitoba ont entraîné un recul de 12,9 % de la production, à 8,5 millions de tonnes, comparativement à 9,7 millions de tonnes pour la campagne précédente. La Colombie-Britannique a connu une situation comparable, des conditions encore plus mauvaises se traduisant par une chute de 26,7 % de la production.

La production de tous les grains importants a augmenté, à l'exception de la graine de lin, avec des gains typiques de l'ordre de 10 % à 20 %. La production de blé, comptant pour plus du tiers du tonnage récolté, a augmenté de 13,1 %, atteignant 19,0 millions de tonnes par rapport aux 16,8 millions de tonnes de l'année précédente. En ajoutant l'orge et le blé dur, les grains de la CCB comptaient pour près des deux tiers de l'expansion globale. Avec une production de 7,7 millions de tonnes, le canola comptait pour 44,7 % des 17,1 millions de tonnes de grains hors CCB, ce qui le plaçait en tête de cette catégorie.

Un volume supplémentaire de 6,6 millions de tonnes ajouté aux stocks reportés faisait grimper l'approvisionnement global de grain à 60,0 millions de tonnes, une augmentation de 13,0 %. Toutefois, les volumes de grains réglementés acheminés par chemin de fer vers les ports de l'Ouest du Canada n'ont connu qu'une hausse marginale pendant la campagne agricole 2004-2005, de seulement 0,8 % par rapport à l'année précédente, passant de 20,7 millions de tonnes à 20,8 millions de tonnes. Dans une certaine mesure, ce gain limité s'explique par l'affaiblissement des programmes de ventes à l'exportation des grains tant de la CCB que hors CCB, découlant de la baisse généralisée de la qualité des grains.

Les ports de Vancouver et Thunder Bay constituaient toujours les principales destinations ferroviaires pour le transport de ce grain. Le trafic vers Vancouver s'est accru de 7,0 %, atteignant 11,7 millions de tonnes comparativement à 10,9 millions de tonnes l'année précédente. En conséquence, la part du volume transporté global du port a progressé de 52,9 % à 56,1 %, la deuxième hausse consécutive de la part de Vancouver depuis la campagne agricole de 2002-2003, alors qu'un conflit de travail avait perturbé le service au port.

Contrairement à Vancouver, le volume des expéditions à destination de chacun des trois autres ports de l'Ouest canadien a reculé par rapport à l'année précédente. Thunder Bay, qui arrivait au deuxième rang, a éprouvé un recul de 5,1 % de son volume ferroviaire, qui est passé de 6,4 millions de tonnes à 6,0 millions de tonnes, ce qui a réduit sa part de 30,9 % à 29,0 %. À Prince Rupert, le volume total a fléchi de 6,5 %, à 2,7 millions de tonnes, faisant reculer sa part des expéditions d'un point de pourcentage complet, à 12,9 %. Churchill a connu une réduction de volume de 15,3 %, à 0,4 million de tonnes, faisant reculer sa part de 2,3 % à 2,0 % comparativement à l'année précédente. Malgré les reculs apparents de la campagne 2004-2005, les volumes transitant par les ports de Thunder Bay, Prince Rupert et Churchill demeuraient légèrement supérieurs à leur niveau du début du PSG.

La diminution du nombre de silos de collecte agréés situés dans l'Ouest du Canada demeure l'un des éléments les plus visibles de l'évolution du SMTG. À la fin de la campagne agricole 2004-2005, il restait 385 silos, une réduction de 61,9 %. Cependant, la capacité globale de stockage du SMTG a reculé dans une proportion bien

moindre pendant les six années du SMTG, soit 16,8 %, passant de 7,0 millions de tonnes à 5,8 millions de tonnes. Ce rythme de baisse plus modéré signifie que pendant que les compagnies céréalières procédaient méthodiquement à la fermeture de leurs silos moins efficaces, elles remplaçaient la capacité ainsi perdue par l'expansion ou la construction d'autres installations. À la fin de la campagne 2004-2005, les installations à forte capacité représentaient 45,5 % du total des silos, et comptaient pour 76,8 % de la capacité de stockage globale, une énorme différence comparativement à leurs parts respectives de 11,9 % et 39,4 % au début du PSG.

Les deux plus importantes compagnies céréalières au Canada, Agricore United (AU) et le Saskatchewan Wheat Pool (SWP), ont été les principaux artisans de la rationalisation des silos, ayant réduit leurs réseaux dans des proportions respectives de 87,5 % et 77,9 %. Les initiatives combinées de ces deux compagnies comptent pour 91,4 % de la réduction nette du nombre de silos du SMTG. À titre comparatif, si l'on regroupe les silos exploités par des compagnies autres que le SWP et AU, on constate que leur total a reculé de seulement 16,8 %. À l'issue des réductions plus marquées effectuées par le SWP et AU, ce groupement compte maintenant pour environ le tiers des silos et de la capacité de stockage du SMTG, même si le SWP et AU continuent de dominer la manutention du grain dans l'Ouest du Canada.

Le réseau ferroviaire de l'Ouest canadien a relativement peu changé depuis le début du PSG. La campagne agricole 2004-2005 a été l'occasion du retrait de seulement 59,0 routes-milles supplémentaires du réseau, le CP abandonnant des sections des subdivisions Burstall, Rocanville et Sterling. Ce retrait augmentait le total des réductions depuis le début du PSG de seulement 3,6 %, pour en arriver à un réseau de 18 763,7 routes-milles.

Au cours de la campagne agricole 2004-2005, le changement le plus notable dans l'infrastructure ferroviaire a découlé de la faillite au début du quatrième trimestre d'un autre exploitant de chemin de fer d'intérêt local en Saskatchewan, la Prairie Alliance for the Future (PAFF). Créée en janvier 2003, l'entreprise exploitait dans le Nord-Ouest de la Saskatchewan un réseau de 211,5 routes-milles d'embranchements tributaires du grain, à faible densité, en vertu d'un bail avec le CN. La PAFF ne devait finalement pas réussir à constituer la solide clientèle nécessaire à sa rentabilité. Lorsque l'Office des transports du Canada a révoqué le certificat d'aptitude de la PAFF en mai 2005, les voies ferroviaires que la PAFF louaient sont revenues sous le contrôle du CN. En conséquence, la quantité totale d'éléments d'infrastructure exploitée par les transporteurs de moindre taille des classes 2 et 3 avait encore reculé à 3 512,5 routes-milles, environ les trois quarts du niveau au début du PSG.

En apparence, la baisse du nombre de silos liés aux transporteurs de classe 1 semble virtuellement identique à celle qui a touché les silos liés à des transporteurs autres que ceux de classe 1, de moindre envergure, soit respectivement 62,1 % et 62,2 %. Toutefois, une différence importante se manifeste entre ces deux groupes, au chapitre de la proportion de baisse de la capacité de stockage connexe, soit une réduction de 14,6 % pour les silos liés aux transporteurs de classe 1, comparativement à une baisse de 41,1 % pour les silos liés aux transporteurs autres que ceux de classe 1. De plus, les données indiquent clairement que le déclin des installations liées au réseau tributaire du grain a été notablement plus rapide que celui des installations du réseau non tributaire du grain, dans des proportions respectives de 68,6 % et 57,2 %.

Cette différence illustre le fait que les compagnies céréalières ont investi beaucoup plus dans des installations desservies par les transporteurs de classe 1, comme en témoigne la décision de l'industrie de situer presque tous ses silos à forte capacité le long des routes primaires de ces mêmes transporteurs. L'effet de cette évolution commence à se faire sentir dans les statistiques de trafic du SMTG. Le tonnage provenant du réseau actuel non tributaire du grain a augmenté de 5,6 % par rapport à l'année précédente, tandis que le volume issu de postes le long du réseau actuel tributaire du grain a en fait reculé de 6,7 %, élargissant l'écart dans les quantités de grain provenant de ces deux réseaux. Pendant ce temps, le tonnage provenant des transporteurs d'intérêt local perdait du terrain comparativement aux grands transporteurs. Alors que le tonnage provenant des grands transporteurs a progressé de 3,7 % pendant la campagne agricole 2004-2005, celui des transporteurs de moindre taille a en fait reculé de 16,2 %. Il s'agissait de la première fois depuis le début du PSG que la variation de volume d'une année à l'autre ne suivait pas la même tendance dans les deux groupes.

À la fin de la campagne agricole 2004-2005, le réseau de silos terminaux agréés dans l'Ouest canadien englobait 16 installations, avec une capacité de stockage collective de 2,6 millions de tonnes. Cette évolution au cours des six dernières années se traduit par un gain de 14,3 % dans le nombre total d'installations du réseau, et de 3,3 % dans la capacité de stockage. Bien que le réseau n'ait connu aucune modification matérielle au cours de la campagne 2004-2005, deux propositions ont été avancées, qui pourraient se traduire

par des changements opérationnels. La première porte sur une initiative du Saskatchewan Wheat Pool (SWP) et de la James Richardson International Limited (JRI), visant l'exploitation conjointe de leurs silos terminaux voisins sur la rive nord de l'inlet Burrard de Vancouver. La seconde proposition vise la cession possible par Agricore United de l'ancien silo de la United Grain Growers à un consortium d'exploitants indépendants de silos terminaux de l'intérieur, Terminal One Vancouver Ltd.

Le nombre de wagons-trémies couverts déchargés dans les silos terminaux n'a à peu près pas changé par rapport à l'année précédente, fléchissant d'à peine 0,4 %, de 218 447 à 217 666 wagons. Des deux principaux transporteurs dans l'Ouest canadien, seul le CP a affiché une augmentation nette du nombre de ses wagons déchargés. Les opérations de manutention de la compagnie ont augmenté de 6,6 % par rapport à l'année précédente, de 105 229 wagons à 112 189. Par contre, les opérations de manutention du CN ont reculé de 6,8 %, à 105 477 wagons par rapport aux 113 218 de l'année précédente. La concentration de grain de qualité supérieure dans la zone de desserte du CP explique en grande partie sa part de 51,5 % du volume total, légèrement en avance sur la part de 48,5 % du 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 progressives des appels d'offres visant les expéditions de grain de la Commission canadienne du blé (CCB) vers les ports de l'Ouest du Canada. Pour la campagne agricole 2004-2005, la CCB a pris l'engagement d'adjuger 40 % de ses expéditions de grain par l'intermédiaire d'un nouveau programme combinant les appels d'offres et les attributions de wagons à l'avance.

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 2004-2005

Appels d'offres

- L'engagement de la CCB en régime d'appels d'offres se maintient à un maximum de 20 % pour la deuxième campagne consécutive.
- La CCB lance 343 appels d'offres en 2004-2005.
 - Appels d'offres portant sur le transport de 6,2 millions de tonnes vers les postes d'exportation.
 - Plus du double des 3,0 millions de tonnes visés un an plus tôt.
- 1 048 soumissions reçues, portant sur un total de 5,7 millions de tonnes.
 - Baisse considérable de l'activité de soumission, indicative d'une offre réduite de grain de qualité supérieure.
 - Difficulté à respecter les conditions des appels d'offres.
- 445 contrats adjugés pour le transport de 2,4 millions de tonnes.
 - Baisse de 3,3 % relativement aux 2,5 millions de tonnes adjugés pour la campagne 2003-2004.
 - La CCB concentre les mouvements soumissionnés de grain à Vancouver.
 - Vancouver compte pour 70,3 % du total des livraisons.
 - Thunder Bay, 20,9 %; Prince Rupert, 8,1 %, et Churchill, 0,7 %.
 - Trois contrats pour le transport de 43 200 tonnes d'orge brassicole.
 - Le total représente 18,0 % des volumes de la CCB transportés vers les ports de l'Ouest du Canada.
 - Marginalement inférieur à l'engagement maximum de 20 %.
- Les soumissions relatives à 58,7 % des volumes visés étaient partiellement ou entièrement non conformes.
 - Près de quatre fois la proportion de 15,7 % consignée en 2003-2004.
- La proportion des volumes transportée par trains-blocs multiples recule légèrement, à 88,2 %.
 - La part du volume transporté en trains-blocs d'au moins 50 wagons baisse de 70,7 à 63,3 %.
 - Augmentation de 6,1 points de pourcentage des mouvements sans rabais incitatifs.
- La CCB estime que les économies en 2004-2005 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 26,1 millions de dollars.
 - Baisse de 48,9 % par rapport aux économies de 51,1 millions de dollars réalisées en 2003-2004.

Attribution de wagons à l'avance

- 2,1 millions de tonnes de grains transportées en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB.
 - Proportion de 15,8 % des volumes de la CCB transportés vers les ports de l'Ouest du Canada.
 - Marginalement inférieure à l'objectif de 20 % de la CCB.
 - La réduction du volume illustre les problèmes globaux d'approvisionnement de grain.
- 33,8 % des expéditions de la CCB dans l'Ouest du Canada ont été effectuées en vertu des programmes d'appels d'offres et d'attribution de wagons à l'avance.
 - Marginalement inférieur à l'engagement de 40 % de la CCB.
- Les expéditions dans le cadre du programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB évoluaient en grande partie comme celles des grains en régime d'appels d'offres.
 - Principalement blé et blé dur.
 - Provenance à 83,4 % de silos à forte capacité.
- Moindre recours à des trains-blocs multiples de grande taille.
 - S'explique par le processus d'attribution des wagons et le recours accru à des expéditions en trains-blocs de moins de 50 wagons par les compagnies céréalières de moindre envergure.

Autres

- Le gouvernement fédéral entame des négociations avec la Farmer Rail Car Coalition en vue du transfert des wagons-trémies couverts appartenant à l'État.
 - Le ministre des Transports consulte les intervenants lors d'une réunion à Winnipeg.
 - Il juge que le dossier d'analyse présenté par la FRCC est conforme aux objectifs stratégiques énoncés.
- Baisse marquée des tarifs de fret maritime.
 - Hausse de 50 %, puis déclin marqué au cours du second semestre.
 - Réduction nette d'environ 10 % depuis le début de la campagne agricole.
 - Ralentissement des expéditions de grains en Amérique du Nord.
- Poursuite de la restructuration de l'industrie céréalière.
 - Le SWP achève avec succès le remaniement de son capital.
 - Il n'a plus le statut de coopérative dirigée par les agriculteurs; il accroît son investissement de capitaux propres de 150 millions de dollars..
 - Le SWP et JRI annoncent leur projet d'exploitation conjointe de leurs installations de Vancouver.
 - AU accepte de vendre l'ancien silo terminal de UCG, dont la vente à Terminal One Vancouver Ltd. a été exigée par le Bureau de la concurrence en 2001.
 - P&H annonce la prise en charge de Mainline Terminal Ltd.
 - JRI annonce l'acquisition des quatre silos à forte capacité de ConAgra.
 - ConAgra décide de réduire considérablement sa présence au Canada.

Série de mesures 2 – Relations commerciales

Tableau	Description	Notes	RÉF.	CAMPAGNE AGRICOLE (1)			VAR. %	
			1999-2000	2003-2004	2004-2005			
Programme d'appels d'offres [sous-série 2A]								
2A-1	Appels lancés (milliers de tonnes) – Grain		n,d,	2 971,3	6 218,5	109,3 %	▲	
2A-2	Appels lancés (milliers de tonnes) – Qualité						▼	
2A-3	Soumissions (milliers de tonnes) – Grain		n,d,	10 288,5	5 722,9	-44,4 %	▼	
2A-4	Soumissions (milliers de tonnes) – Qualité						▲	
2A-5	Total des mouvements CCB (milliers de tonnes)	(2)	n,d,	13 617,3	13 281,2	18,0 %	▲	
2A-5	Mouvements soumissionnés (%) – Proportion du total des mouvements CCB	(2)	n,d,	18,1 %	18,0 %	-0,6 %	–	
2A-5	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – Grain	(2)	n,d,	2 469,9	2 387,7	-3,3 %	▼	
2A-6	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – Qualité	(2)					▲	
2A-7	Mouvements soumissionnés non respectés (milliers de tonnes)		n,d,	467,4	3 651,2	681,2 %	▲	
2A-8	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – Non adjudés au moins disant		n,d,	72,2	65,9	-8,8 %	▼	
2A-9	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – FOB		n,d,	0,0	43,2	n,d,	▲	
2A-9	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – Entreposés		n,d,	2 470,0	2 344,5	-5,1 %	▼	
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 soumissionnés (wagons) – Ports		n,d,	58,7	55,5	-5,5 %	▼	
2A-18	Cycle des wagons de chemin de fer (jours) – Grain soumissionné		n,d,	14,7	16,0	6,0 %	▲	
2A-18	Cycle des wagons de chemin de fer (jours) – Grain non soumissionné		n,d,	16,1	17,6	8,0 %	▲	
2A-19	Soumission maximum acceptée (\$ la tonne) – Blé		n,d,	-\$23,04	-\$21,86	-5,1 %	▲	
2A-19	Soumission maximum acceptée (\$ la tonne) – Blé dur		n,d,	-\$24,07	-\$19,03	-20,9 %	▲	
2A-20	Part du marché (%) – Grains de la CCB – Principales compagnies céréalières		n,d,	73,1 %	77,2 %	5,6 %	▲	
2A-20	Part du marché (%) – Grains de la CCB – Autres compagnies céréalières		n,d,	26,9 %	22,8 %	-15,2 %	▼	
Programme d'attribution de wagons à l'avance [sous-série 2B]								
2B-1	Mouvements attribués à l'avance (%) – Proportion du total des mouvements CCB		n,d,	13,9 %	15,8 %	13,7 %	▲	
2B-1	Mouvements attribués à l'avance (milliers de tonnes) – Grain		n,d,	1 888,0	2 100,7	11,3 %	▲	
2B-2	Répartition des mouvements attribués à l'avance – Ports	(4)						
2B-3	Répartition des mouvements attribués à l'avance – Chemins de fer	(4)						
2B-4	Répartition des mouvements attribués à l'avance – Province / classe de silo	(4)						
2B-5	Répartition des mouvements attribués à l'avance – Mois	(4)						
2B-6	Cycle des wagons de chemin de fer (jours) – Grain attribué à l'avance		n,d,	15,0	17,2	14,7 %	▲	
2B-7	Répartition des mouvements attribués à l'avance – Trains-blocs multiples	(4)						
2B-8	Taille moyenne des trains-blocs multiples attribués à l'avance (wagons) – Ports		n,d,	49,9	47,3	-5,2 %	▼	

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles de 1999-2000 à 2004-2005 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 4.

(4) – À l'exception de l'indicateur 2B-6, les indicateurs 2B-2 à 2B-7 portent sur différents éléments des mouvements attribués à l'avance. 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 4.

2.1 Programme d'appels d'offres [sous-série de mesures 2A]

La campagne agricole 2004-2005 représentait la cinquième année du programme d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé (CCB)⁵³. Plus notablement, pour une deuxième année, la CCB visait à faire transporter une proportion de 40 % du grain qu'elle expédie aux quatre ports de l'Ouest du Canada, en vue de l'exportation, en appliquant une formule combinée d'appels d'offres et d'attributions de wagons à l'avance.⁵⁴ En vertu de ces modalités, la CCB peut choisir de lancer des appels d'offres pour un maximum de 20 % de son volume total.

Comme on l'a mentionné, la combinaison d'une saison de croissance plus fraîche et d'un gel précoce s'est traduite par une diminution considérable de la qualité du grain à transporter pendant la campagne agricole 2004-2005. Lorsque l'ampleur de la baisse de qualité est devenue manifeste, la CCB a dû s'adapter à ce déplacement de l'équilibre habituel entre l'offre et la demande. En fait, les données recueillies sur les mouvements soumissionnés du grain semblent indiquer que cette nouvelle dynamique du marché a considérablement influencé les comportements habituels de l'ensemble de l'industrie. Le cas échéant, ces changements seront signalés dans la section qui suit.

Appels lancés

Durant la campagne agricole 2004-2005, la CCB a lancé au total 343 appels d'offres visant l'expédition d'environ 6,2 millions de tonnes de grain, un peu plus du double des 3 millions de tonnes visés la campagne précédente. Aspect encore plus marquant, il s'agissait du plus important volume global de grain proposé en appels d'offres depuis le début du programme lors de la campagne 2000-2001. Dans une grande mesure, l'ampleur croissante de ces appels d'offres témoigne des efforts concrets déployés par la CCB pour établir avec exactitude les quantités et les qualités de grain effectivement disponibles au pays. À certains égards, la CCB a commencé à élargir sa sollicitation pour attirer les stocks dont elle a besoin afin de satisfaire la demande de grain de qualité supérieure. À la différence des années précédentes, les appels d'offres avaient une portée plus spécifique. En conséquence, ces appels mettaient plus l'accent sur la teneur en protéines et l'indice de chute du grain que sur son grade.

Figure 19 : Volume total visé par les appels d'offres, soumissionné et transporté

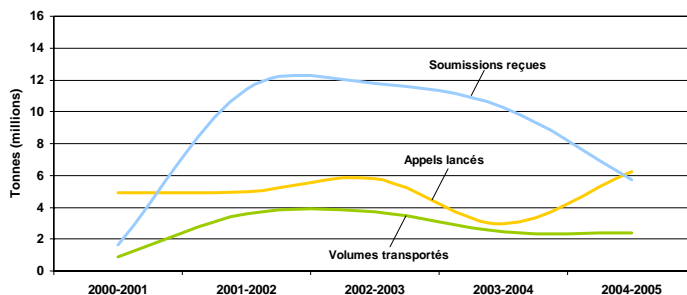
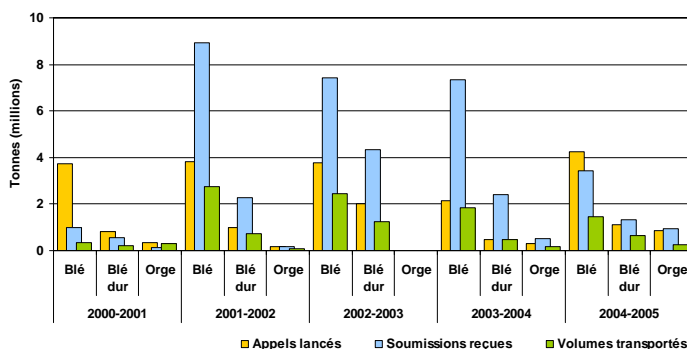


Figure 20 : Appels d'offres – Appels lancés, soumissions reçues et volumes transportés – Grain



⁵³ Le programme d'appel d'offres de la CCB a été lancé par le gouvernement fédéral dans le cadre des réformes de politique du SMTG d'août 2000 dans le but d'améliorer les mécanismes commerciaux du système. À l'origine, il s'agissait d'un programme de trois ans basé sur un protocole d'entente entre le ministre responsable de la CCB et la CCB, avec trois niveaux d'appel d'offres passant de 25 % du volume de marchandises exportées à partir des ports à 50 % au cours de la dernière année. À la fin du PE, en juillet 2003, la CCB a accepté de continuer de faire des appels d'offres limités à 20 % tout en lançant le programme d'attribution de wagons à l'avance.

⁵⁴ La CCB a considérablement modifié son programme d'appels d'offres pour la campagne agricole 2003-2004, après consultation de ses 26 mandataires. La campagne 2002-2003 était la dernière pour laquelle la CCB s'engageait à soumettre en appel d'offres un minimum de 50 % de son volume global.

Nonobstant ces facteurs déterminants, les tendances inhérentes aux appels d'offres ne différaient pas notablement de celles observées lors des campagnes précédentes. La très grande majorité du grain en appels d'offres, 68,4 %, visait l'expédition de quelque 4,3 millions de tonnes de blé. Une autre part de 18,1 % (1,1 million de tonnes) était constituée de blé dur, l'orge comptant pour la tranche restante de 13,5 % (0,8 million de tonnes). Ces proportions relatives correspondaient à celles de l'année précédente.

Cette campagne a cependant donné lieu à un changement notable dans les proportions relatives des volumes que les appels d'offres visaient à acheminer vers chacun des quatre ports de l'Ouest canadien. Plus de 80 % des volumes visés par les appels d'offres étaient destinés à l'exportation par les ports de la côte Ouest, Vancouver et Prince Rupert. Cette proportion, de beaucoup supérieure aux 65,8 % attribués à ces ports l'année précédente, découlait principalement de la décision de la CCB de concentrer ses grains de qualité supérieure à Vancouver, afin de mieux desservir des clients internationaux clés comme le Japon. Le programme d'appels d'offres constituait un mécanisme pratique pour arriver à cette fin et en conséquence, la part de Vancouver a bondi de 41,7 % l'année précédente à 70,9 % pour la campagne 2004-2005, au détriment de toutes les autres destinations dont les parts ont décliné : Thunder Bay, de 30,7 % à 16,9 %; Prince Rupert, de 24,1 % à 10,9 %, et Churchill, de 3,5 % à 1,3 %. [Voir tableaux 2A-1 et 2A-2 à l'annexe 4]

Un autre changement notable apporté par la CCB pour la campagne agricole 2004-2005 consistait à augmenter le nombre d'appels d'offres favorisant les expéditions en trains-blocs de 56 et 112 wagons. Cette mesure visait à corriger un décalage structurel entre le programme d'appels d'offres de la CCB et le programme de rabais incitatifs du CP pour les trains-blocs multiples. Une meilleure harmonisation de ces deux programmes permettait aux expéditeurs desservis par le CP de mieux tirer avantage des rabais possibles pour la manutention de volumes soumissionnés.

Soumissions reçues

Les appels d'offres lancés par la CCB ont donné lieu à la réception de 1 048 soumissions visant le transport de 5,7 millions de tonnes de grain, à peine 8,0 % de moins que le volume sollicité. Les soumissions correspondaient en grande partie au tonnage visé, la majorité, 59,8 %, visant le blé, puis le blé dur (23,5 %) et l'orge (16,7 %). Si l'on examine les soumissions en fonction du port désigné par l'appel d'offres, les proportions respectives indiquent que 73,3 % des soumissions visaient Vancouver, 19,5 % Thunder Bay, 6,7 % Prince Rupert, et 0,5 % Churchill. Sur ce plan, les soumissions correspondaient également au tonnage visé. [Voir tableaux 2A-3 et 2A-4 à l'annexe 4.]

Le processus de soumissions a cependant connu son niveau le moins intense depuis la campagne agricole 2000-2001. Le plus grand nombre d'appels d'offres lancé par la CCB explique en partie cette situation, mais cette activité plus discrète témoigne simplement du resserrement de l'offre de grain de qualité supérieure, et du fait que les compagnies céréalières n'arrivaient pas toujours à garantir les volumes nécessaires pour respecter le cahier des charges de l'appel d'offres. Souvent, les compagnies décidaient simplement de ne pas soumissionner.

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

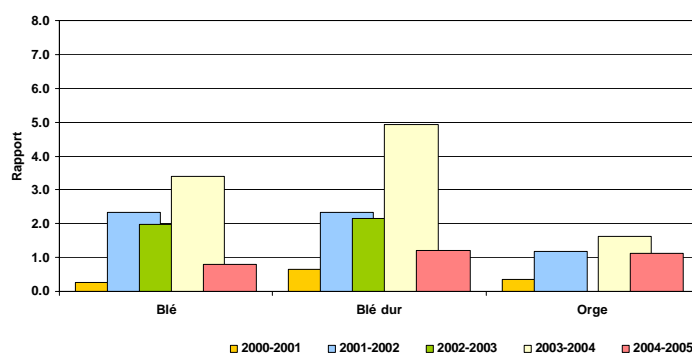
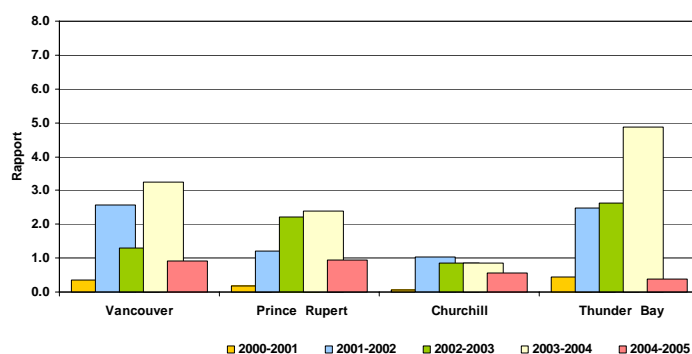


Figure 22 : Volumes soumissionnés – Proportion de soumissions reçues par rapport aux appels lancés – Port



La baisse d'intensité du processus de soumissions s'évalue le mieux dans le rapport des volumes des appels lancés et des volumes des soumissions reçues, une valeur supérieure dénotant une réaction beaucoup plus enthousiaste à l'appel d'offres. Dans tous les cas, qu'il s'agisse d'un grain ou d'un port particulier, les rapports pour la campagne 2004-2005 affichaient des valeurs nettement inférieures à celles constatées dans l'une ou l'autre des trois campagnes antérieures. De plus, ces rapports ne faisaient pas ressortir les préférences sensibles affichées auparavant par les soumissionnaires à l'égard de certains grains ou certains ports. Bien que les appels d'offres visant le blé, et ceux visant Thunder Bay et Churchill, aient suscité une réponse relativement tiède, dans l'ensemble, les soumissions présentées pour la campagne 2004-2005 ne témoignaient pas de préférences marquées.

Contrats adjugés

Au total, 445 contrats ont été adjugés pour le transport de presque 2,4 millions de tonnes de grain, seulement 38,4 % des volumes en appels d'offres. Cela représente 18,0 % des volumes expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada au cours de la campagne 2004-2005, à peine moins que son objectif de 20 %.⁵⁵ [Voir tableaux 2A-5 et 2A-6 à l'annexe 4.]

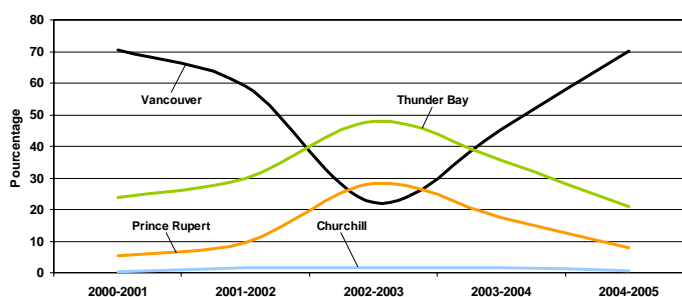
Sur les 2,4 millions de tonnes transportées, 70,3 % l'ont été jusqu'à Vancouver, 20,9 % jusqu'à Thunder Bay, 8,1 % jusqu'à Prince Rupert, et 0,7 % jusqu'à Churchill. Les positions relatives rejoignent celles de la campagne agricole 2003-2004, mais les volumes témoignent de la préférence très marquée pour Vancouver à titre de principal point de passage pour l'exportation des expéditions de grains soumissionnés pendant la campagne 2004-2005.⁵⁶

La part des mouvements soumissionnés de grain par le port de Vancouver semble effectivement suggérer un regain de ce type d'activité dans le port, mais il n'est pas évident de prédire que ce niveau d'activité se maintiendra. De plus, les problèmes qui ont affligé l'industrie pendant la campagne agricole 2004-2005 en conséquence de la baisse de qualité du grain pourraient s'avérer atypiques, et leur incidence sur les mouvements soumissionnés de grain pourrait donc n'avoir été que ponctuelle.

Volumes visés par les appels d'offres non adjugés

La difficulté de garantir des approvisionnements adéquats de grain de qualité supérieure se manifeste de manière évidente dans la plus grande proportion d'appels d'offres qui n'ont pas été adjugés pour la campagne 2004-2005. Un volume total de 3,7 millions de tonnes n'a pas été adjugé, de manière complète ou partielle, ce qui représentait 58,7 % du volume total en appel d'offres, près du quadruple de la proportion de 15,7 % enregistrée l'année précédente. Qui plus est, il s'agissait de la deuxième plus importante valeur consignée pour le tonnage non transporté depuis le lancement du programme d'appels d'offres de la CCB lors de la campagne 2000-2001.⁵⁷

Figure 23 : Volumes soumissionnés – Ports de destination



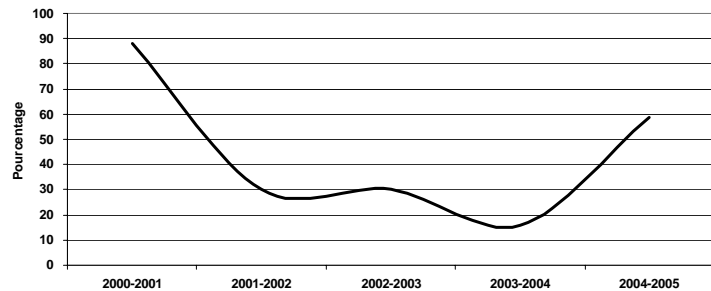
⁵⁵ Étant donné que l'orge brassicole faisait déjà l'objet d'appels d'offres avant la signature du protocole d'entente à l'origine du programme d'appels d'offres actuel de la CCB, les volumes d'orge brassicole sont normalement considérés indépendants des volumes de grains soumissionnés en vertu du PE, même s'ils sont compris dans le calcul du volume total des grains soumissionnés transportés par la CCB.

⁵⁶ Le règlement du conflit de travail qui avait entravé le mouvement du grain par le port de Vancouver pendant la campagne agricole 2002-2003 a permis au port de retrouver l'année suivante sa situation de plus important manutentionnaire de volumes soumissionnés du SMTG.

⁵⁷ À cause de la faible participation initiale de l'industrie, une proportion de 88,2 % des appels d'offres lancés la première année du programme de la CCB n'avait pas été adjugée. Il s'agit toujours de la plus haute proportion enregistrée.

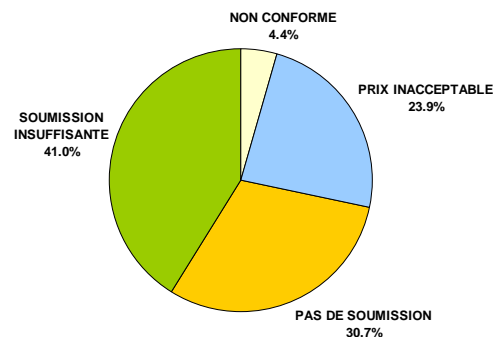
Les reculs particuliers ayant contribué à ce résultat sont également significatifs. Aucun contrat n'a été adjudgé dans le cas de 1,5 million de tonnes (41 %) parce que les soumissions proposaient une quantité insuffisante. Une autre tranche de 1,1 million de tonnes (30,7 %) n'a pas été adjudgée en l'absence de soumissions. Pour un autre volume de 0,9 million de tonnes (23,9 %), le prix de la soumission a été jugé inacceptable. Finalement, 0,2 million de tonnes (4,4 %) n'ont pas été adjudgées, les soumissionnaires ayant omis de se conformer aux conditions de l'appel d'offres. [Voir tableau 2A-7 à l'annexe 4.]

Figure 24 : Proportion du volume total en appel d'offres non expédiée



Sur les 343 appels d'offres lancés, 13 ont donné lieu à l'adjudication de contrats à des compagnies qui n'étaient pas les moins disantes. Portant sur un volume global de 65 900 tonnes, soit 8,8 % de moins que la campagne précédente, et la plus faible quantité consignée dans les cinq années du programme, les soumissions les plus basses en cause 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.⁵⁸ [Voir tableau 2A-8 à l'annexe 4.]

Figure 25 : Répartition des volumes visés par les appels d'offres non adjudgés



Orge brassicole

Pendant la campagne agricole 2004-2005, la CCB a lancé cinq appels d'offres pour le transport d'orge brassicole, qui ont suscité la présentation de 24 soumissions. Trois contrats ont été adjudgés pour l'expédition subséquente de 43 200 tonnes à Vancouver, une première depuis l'adjudication de 71 300 tonnes pendant la campagne 2001-2002. Comme c'était le cas trois ans auparavant, l'orge brassicole a représenté le seul grain soumissionné livré franco à bord (FOB). Toutes les autres livraisons de grains soumissionnés ont été vendues à titre de grain « en stockage ». Les expéditions d'orge brassicole soumissionnées pendant la campagne 2004-2005 représentaient à peine 2,6 % du total des volumes soumissionnés à destination du port de Vancouver, et seulement 1,8 % des volumes acheminés aux quatre ports de l'Ouest canadien. [Voir tableau 2A-9 à l'annexe 4.]

Premiers transporteurs

Plus de la moitié (57,1 %) des volumes transportés en vertu d'un appel d'offres durant la campagne agricole 2004-2005 provenait de postes situés le long des voies de la Chemin de fer Canadien Pacifique (CP). Il s'agissait d'un recul marginal comparativement à la part de 59,3 % décrochée par ce transporteur l'année précédente. En fait, le CP a été le principal transporteur du grain visé par des appels d'offres de la CCB pour chacune des quatre dernières campagnes, atteignant une proportion record de 73,3 % pendant la campagne 2002-2003. Le CP a transporté une part moindre que celle de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) seulement lors de la première année du programme, soit 44,6 %. [Voir tableau 2A-11 à l'annexe 4.]

⁵⁸ Il faut signaler que lorsque ces soumissions étaient présentées conformément aux critères énoncés dans l'accord du soumissionnaire avec la CCB, elles n'étaient pas systématiquement refusées. La CCB, la Western Grain Elevator Association et la Inland Terminal Association of Canada ont conclu un accord tripartite énonçant 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 terminaux ou moins; et, si les deux premiers critères ne permettent pas d'adjudger le plein montant de l'appel d'offres, le rendement préalable des compagnies céréalières dans l'exécution des mouvements soumissionnés sert à sélectionner le soumissionnaire retenu.

À certains égards, cette progression de la part du marché du CP ne doit pas être interprétée comme un signe de baisse de compétitivité du CN. Les données suggèrent plutôt que la part supérieure du CP reflète tout bonnement la plus grande disponibilité de grains des grades demandés dans sa zone de desserte. Ce facteur est étayé de façon convaincante par le fait que le CP a également accru sa part globale des mouvements de grains pendant la même période.

Le recours prédominant à des silos à forte capacité pour la manutention du grain visé par des appels d'offres, combiné aux rabais incitatifs supérieurs des installations desservies par le CP, constitue un autre facteur expliquant raisonnablement cette augmentation observée de la part du transporteur dans les mouvements de grains visés par des appels d'offres au cours des cinq dernières années. Un autre facteur relève du nombre de silos à forte capacité desservis par chacun des chemins de fer dans l'Ouest du Canada. Du total de 356 silos primaires situés dans les Prairies, 166 portent la désignation de silo de classe C et D. Une tranche de 89 silos de ces dernières classes (53,6 %) est desservie directement par le CP. De son côté, le CN dessert une proportion notablement inférieure de 41,6 % de ces silos (69), tandis que la part restante de 4,8 % (huit silos) est desservie par des chemins de fer d'intérêt local. De toute évidence, avec une clientèle à forte capacité plus étendue, le CP peut raisonnablement s'attendre à obtenir une proportion accrue des volumes expédiés depuis ces installations, que ce soit en régime d'appels d'offres ou autrement.

Trains-blocs multiples

Comme on l'a indiqué précédemment, le grain visé par les appels d'offres a été transporté en grande partie en vertu des programmes de rabais incitatifs des deux grandes compagnies de chemin de fer. En fait, depuis le début du programme d'appels d'offres de la CCB, la proportion de volumes transportés par blocs d'au moins 25 wagons n'a jamais été inférieure à 85,9 %. Bien que la proportion de volumes soumissionnés transportés selon cette formule ait légèrement augmenté pendant la campagne agricole 2004-2005, à 88,2 %, il s'agissait de la deuxième plus faible valeur enregistrée au cours des cinq dernières campagnes.

En plus d'un recul relatif comparativement aux 94,3 % de la campagne précédente, on a également constaté quelques pertes modestes dans les expéditions en blocs comptant plus de wagons. Les expéditions de

Figure 26 : Mouvements soumissionnés – Premiers transporteurs

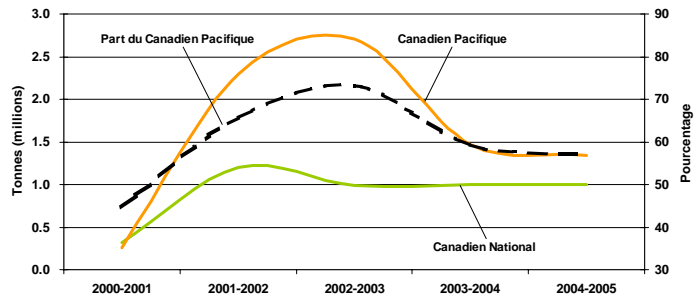
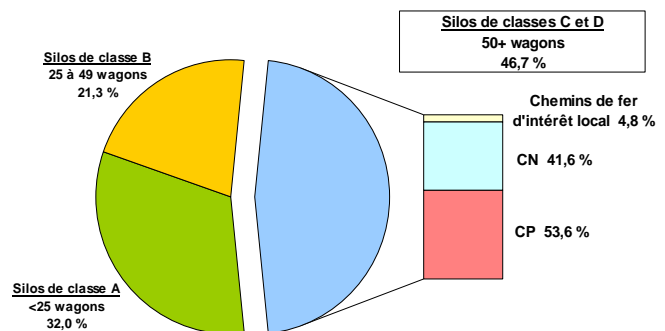
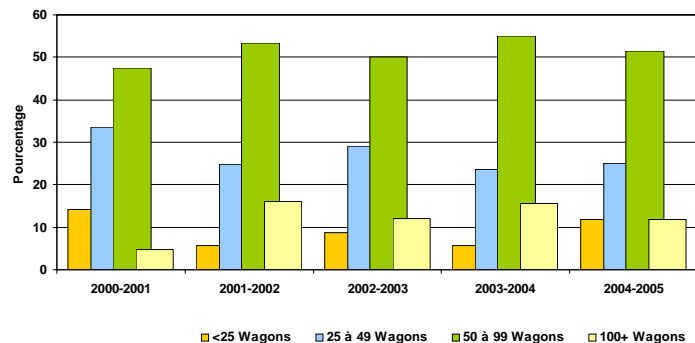


Figure 27 : Silos primaires à forte capacité – Chemin de fer de desserte



De toute évidence, avec une clientèle à forte capacité plus étendue, le CP peut raisonnablement s'attendre à obtenir une proportion accrue des volumes expédiés depuis ces installations, que ce soit en régime d'appels d'offres ou autrement.

Figure 28 : Mouvements soumissionnés – Trains-blocs multiples



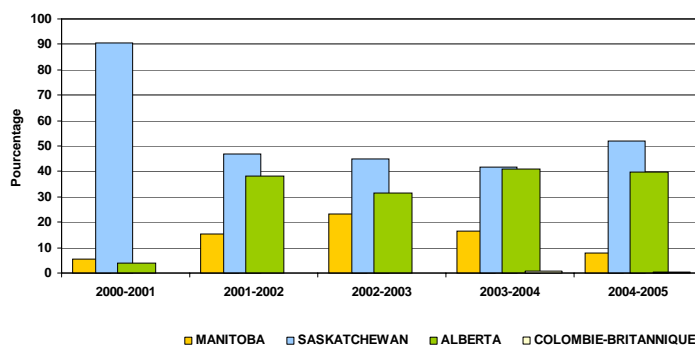
volumes soumissionnés en blocs de 50 à 99 wagons ont baissé de 3,6 points de pourcentage, passant de 55,1 % à 51,5 %, de même que les mouvements en blocs de 100 wagons et plus, qui ont retraité de 15,6 % à 11,8 %. Une grande partie de cette perte provient d'une migration vers des expéditions en blocs de moins de 25 wagons, qui ont grimpé à 11,8 % du total, comparativement à 5,7 % l'année précédente. Les mouvements en blocs de 25 à 49 wagons ont également progressé par rapport à l'année précédente, de 1,4 point de pourcentage, passant de 23,6 % à 25,0 %. [Voir tableau 2A-12 à l'annexe 4.]

En faisant abstraction des variations relativement mineures d'une année à l'autre, ces données signifient que les soumissionnaires retenus tentent généralement de structurer les expéditions avec le plus grand nombre possible de wagons pour maximiser l'avantage financier à tirer des rabais incitatifs des compagnies de chemin de fer. Comme cette formule d'expédition permet plus de latitude dans la planification, la proportion de mouvements soumissionnés obtenant de tels rabais dépasse de loin celle relevée dans les expéditions hors régime. Avec une proportion estimative de 72,0 % des mouvements hors du régime d'appels d'offres étant admissibles aux mêmes rabais offerts par les compagnies ferroviaires pendant la campagne agricole 2004-2005, les expéditions de volumes soumissionnés conservaient une avance de 16,2 points de pourcentage.⁵⁹

Origines des volumes soumissionnés

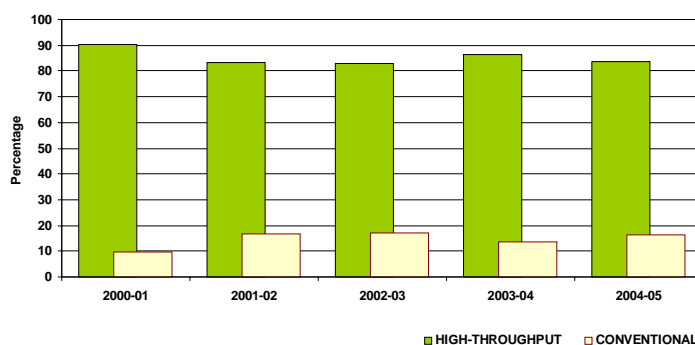
Comme lors des quatre précédentes campagnes agricoles, la plus forte proportion des grains transportés en vertu du programme d'appels d'offres de la CCB provenait de la Saskatchewan. Avec un total surpassant de peu les 1,2 million de tonnes, ces expéditions comptaient pour une bonne moitié (52,2 %) de tous les mouvements soumissionnés de grain. Même avec ce résultat, il s'agissait de la première fois que la part de la province surpassait les 46,8 % enregistrés pour la campagne 2001-2002.⁶⁰ Ce gain de 6,4 points de pourcentage signifiait des pertes relatives pour chacune des trois autres provinces.

Figure 29 : Grains soumissionnés – Origine provinciale



Bien que les expéditions soumissionnées de grain de l'Alberta aient reculé de 7,4 %, à 0,9 million de tonnes, sa part du volume globale n'a connu qu'une baisse marginale, de 40,9 % l'année précédente à 39,9 %. Le déclin le plus marqué affectait les expéditions depuis le Manitoba, où une réduction de 56,2 % des volumes de la province faisait glisser sa part de 16,7 % à 7,7 %. Une forte réduction de la production de grain a contribué à ce fléchissement, mais il était surtout attribuable à un approvisionnement plus limité de grains de qualité supérieure dans cette province. De même, la campagne 2004-2005 a été l'occasion d'une diminution des volumes soumissionnés en provenance de la Colombie-Britannique, chutant de 64,6 %, soit de 16 800 tonnes un an plus tôt à 5 900 tonnes. Toutefois, ces volumes ne représentaient que 0,3 % du total.

Figure 30 : Volumes soumissionnés – Classes de silo



⁵⁹ Le pourcentage de 72,0 % cité comme proportion des mouvements en blocs de 25 wagons ou plus à la fois découle des estimations présentées au tableau 3C-5.

⁶⁰ La part de 83,5 % obtenue par la Saskatchewan pour la campagne 2000-2001 n'est pas réputée comparable, parce que les résultats favorisaient fortement la Saskatchewan pendant la première année du programme d'appels d'offres de la CCB.

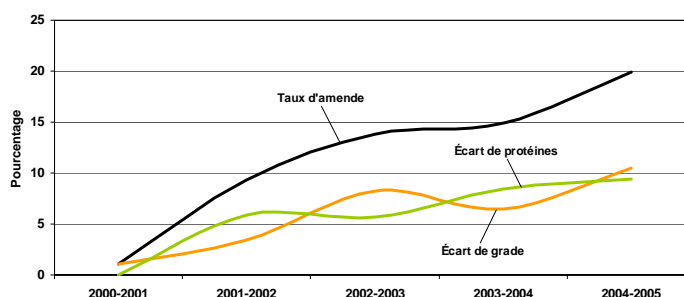
Comme on l'a mentionné, les silos à forte capacité se sont avérés les installations privilégiées pour les mouvements du grain en régime d'appels d'offres. En fait, la première année du programme d'appels d'offres, ces silos comptaient pour 90,3 % des volumes. Malgré deux années consécutives de sécheresse, cette proportion n'a que légèrement régressé, à 83,0 % pour la campagne agricole 2002-2003. Le résultat reste similaire pour la campagne 2004-2005, alors que cette proportion progressait marginalement à 83,8 %.

Néanmoins, il s'agissait d'une légère régression relativement à la part de 86,2 % signalée comme provenant des silos à forte capacité un an plus tôt. Ce fléchissement global correspondait simplement aux reculs provinciaux. Le Manitoba, dont l'approvisionnement limité de grains de qualité supérieure rendait problématiques les expéditions soumissionnées, a vu ses expéditions depuis ces silos tomber considérablement, de 89,2 % l'année précédente à 75,2 %. Du côté de la Saskatchewan, la proportion des expéditions provenant de silos à forte capacité n'a connu qu'une baisse légère, de 89,7 % à 85,5 %. Seule l'Alberta a pu afficher une augmentation, passant à 83,8 % comparativement à 82,8 % l'année précédente. Comme lors des campagnes précédentes, les volumes soumissionnés de grains de Colombie-Britannique provenaient intégralement de silos classiques. [Voir tableau 2A-14 à l'annexe 4.]

Sanctions infligées

Au cours de la campagne agricole 2004-2005, un total de 5 412 wagons ont fait l'objet de sanctions après leur arrivée aux quatre ports désignés de l'Ouest du Canada. 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. Il s'agissait d'une augmentation de 29,6 % par rapport aux 4 175 wagons sanctionnés l'année précédente. De plus, le taux d'amende connaissait aussi une augmentation, passant de 14,9 % l'année précédente à 19,9 %.

Figure 31 : Volumes soumissionnés – Expéditions frappées d'une sanction



Le facteur important à signaler est qu'il s'agissait de la quatrième augmentation consécutive du taux d'amende depuis la création du programme d'appels d'offres lors de la campagne 2000-2001. À l'époque, seulement 1,1 % des wagons avaient été sanctionnés parce que leur contenu ne correspondait pas au grade ou à la teneur en protéines stipulés dans l'appel d'offres.⁶¹ Si la comparaison porte sur la proportion de 9,3 % des expéditions sanctionnées pendant la campagne 2001-2002, le taux d'amende pour la campagne 2004-2005 a plus que doublé. Bien que cette proportion ait augmenté régulièrement au cours des cinq dernières campagnes, il faut souligner qu'elle ne se démarque pas du taux d'expéditions fautives de 18 % dans les mouvements généraux des grains.⁶²

Les expéditions comportant un grade non conforme étaient marginalement plus nombreuses que celles comportant une teneur en protéines non conforme, à des taux respectifs de 10,5 % et 9,4 %. Comme pour le taux d'amende, ces deux valeurs augmentent régulièrement depuis quelques années. De plus, elles ont connu des hausses parallèles, ce qui ne permet pas de cerner un élément comme étant le problème dominant. L'évolution à ce jour indique que les deux défauts surviennent en proportions à peu près égales, bien que leur classement alterne souvent. [Voir tableau 2A-13 à l'annexe 4.]

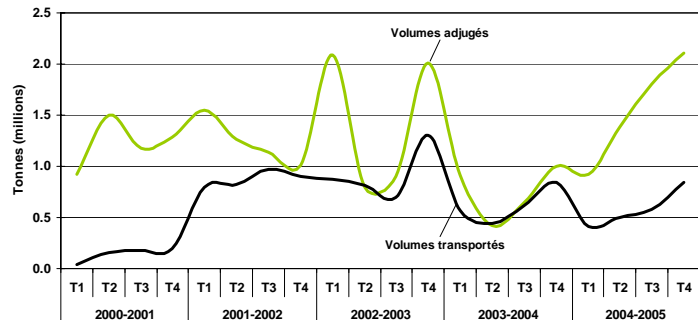
⁶¹ Le taux d'amende de 1,1 % cité pour la campagne 2000-2001 n'est pas réputé comparable à celui de campagnes ultérieures, compte tenu des volumes limités de grain transportés en vertu du programme d'appels d'offres de la CCB.

⁶² Le taux d'expéditions fautives de 18 % cité est une estimation produite par la CCB.

Répartition

Pendant la campagne agricole 2004-2005, la CCB a adjugé des volumes en appels d'offres à un rythme moyen de 518 200 tonnes par mois. Toutefois, les volumes effectivement adjugés variaient d'un creux de 249 700 tonnes en septembre 2004 jusqu'à une crête de 835 500 tonnes en juin 2005. De plus, la courbe de répartition trimestrielle de ces valeurs dénote une ascension régulière, partant d'un plancher de 0,9 million de tonnes au premier trimestre pour atteindre un sommet de 2,1 millions de tonnes au quatrième. Cette montée progressive a repoussé à la deuxième moitié de la campagne près des deux tiers du tonnage total.

Figure 32 : Répartition trimestrielle des grains soumissionnés



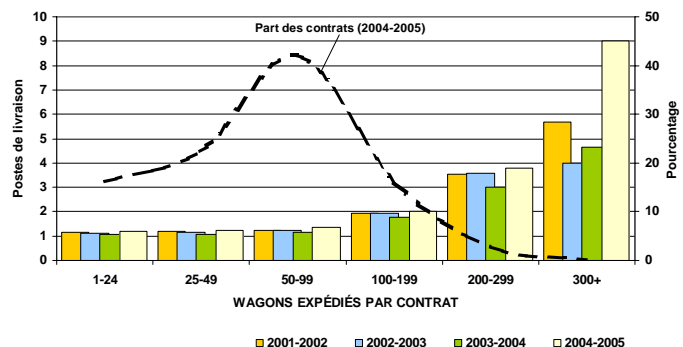
Les volumes mensuels de grain effectivement transportés en vertu d'appels d'offres affichaient une répartition similaire, bien que moins marquée. Les quantités mensuelles allaient d'un creux de 66 700 tonnes à une crête de 371 000 tonnes, pour une moyenne mensuelle de 195 400 tonnes. La répartition trimestrielle présentait une corrélation avec les volumes adjugés, bien que moins directe que celle de la campagne précédente. Ce phénomène semble découler de deux facteurs, soit le délai structurel qui s'écoule entre le moment où un volume est soumissionné par la CCB et son transport quatre à six semaines plus tard, et les volumes soumissionnés qui ne sont pas adjugés. La perte de concordance de la corrélation semble surtout rattachée à ce dernier facteur, la proportion de volumes soumissionnés non adjugés augmentant à 58,7 % pour la campagne agricole 2004-2005, depuis les 15,7 % de l'année précédente. [Voir tableau 2A-15 à l'annexe 4.]

Points de livraison par contrat adjugé

Les expéditions de grains soumissionnés peuvent provenir de plus d'un poste de livraison. Sur les 445 contrats adjugés pour le transport de grains soumissionnés durant la campagne 2004-2005, une proportion de 67,6 % portait sur des volumes provenant d'un seul poste de livraison, un peu moins que les 76,6 % observés la campagne précédente. En fait, le nombre moyen de postes de livraison consigné pour des mouvements en trains-blocs de moins de 25 wagons, de 25 à 49 wagons et de 50 à 99 wagons avait à peine changé, s'établissant à environ 1,2 poste par contrat dans les trois cas. Qui plus est, la moyenne dans chacune de ces trois catégories demeure relativement constante depuis la campagne 2001-2002. [Voir tableau 2A-16 à l'annexe 4.]

Les contrats portant sur l'expédition d'au moins 100 wagons attiraient habituellement des grains d'un plus grand nombre de postes de livraison, ce qui s'explique simplement par les volumes supérieurs de grain en cause et du fait qu'il faut souvent les recueillir dans une aire géographique plus étendue. Dans le cas des expéditions comptant entre 100 et 199 wagons, les grains provenaient en moyenne de 2 postes de livraison; de 3,8 pour les expéditions se situant entre 200 et 299 wagons; et de 9 pour les expéditions de 300 wagons ou plus. Exception faite du dernier groupement, ces moyennes ont peu

Figure 33: Grains soumissionnés – Nombre de postes de livraison par contrat



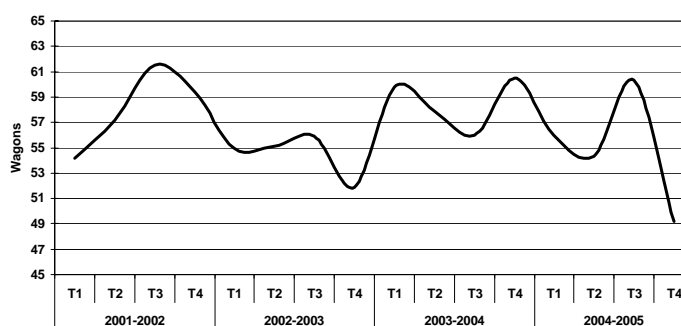
changé depuis les premières observations de la campagne 2001-2002.⁶³

Du total des contrats adjugés pour la campagne agricole 2004-2005, une proportion de 80,4 % portait sur des mouvements de moins de 100 wagons de grains. Bien que ce résultat surpasse quelque peu les 75,3 % observés pour la campagne précédente, il concorde avec les difficultés rapportées dans l'obtention de quantités suffisantes de grain de qualité supérieure. Néanmoins, la plus grande part de cette catégorie (42,2 %) revient aux mouvements par trains-blocs de 50 à 99 wagons, une proportion presque identique aux 42,1 % de l'année précédente, et à peine supérieure aux 38,4 % constatés lors de la campagne 2001-2002. Ces données confirment des observations précédentes, à l'effet que les difficultés d'approvisionnement de la dernière campagne ont entravé la capacité des compagnies céréalières à expédier le grain en trains-blocs de plus grande taille.

Taille des trains-blocs multiples

Comme on l'a déjà mentionné, les volumes soumissionnés expédiés pendant la campagne agricole 2004-2005 s'inscrivaient à 88,2 % dans les programmes de rabais incitatifs du CN et du CP. Ces trains-blocs comptaient en moyenne seulement 55,5 wagons, à peine plus que le seuil de 50 wagons pour les mouvements depuis les silos à forte capacité. De plus, il s'agissait d'une baisse de 5,5 % par rapport à la moyenne record de 58,7 wagons enregistrée pour la campagne précédente. À l'exception des grains soumissionnés à destination de Churchill, une baisse de la taille moyenne des trains-blocs a été constatée dans chacun des principaux couloirs d'exportation. [Voir tableau 2A-17 à l'annexe 4.]

Figure 34 : Grains soumissionnés – Taille moyenne pondérée des trains-blocs



En plus d'afficher la seule augmentation d'une campagne à l'autre dans la taille moyenne des trains-blocs, les mouvements soumissionnés de grain vers Churchill ont également connu la plus forte augmentation, tous couloirs confondus, pour les quatre dernières campagnes, soit 79,0 %. De plus, la moyenne de 89,3 wagons pour la campagne 2004-2005, en plus de représenter presque le double de la moyenne record antérieure de 49,9 wagons, était la plus élevée de tous les couloirs. Il faut néanmoins préciser que l'adjudication de contrats de plus grande envergure à Churchill a constitué le facteur principal de ces résultats.

Parmi les destinations en baisse, c'est le couloir de Vancouver qui a connu la réduction la plus marquée, alors que la taille moyenne des trains-blocs reculait de 11,4 %, déclinant d'un niveau record de 62,5 wagons l'année précédente à 55,4 wagons.⁶⁴ Les moyennes annualisées de Prince Rupert et Thunder Bay ont également diminué, mais dans une bien moindre mesure. À Prince Rupert, la moyenne pour la campagne 2004-2005 a reculé de 3,2 % à 56,6 wagons, nettement moins que le niveau record de 60,8 wagons enregistré quatre années auparavant. Thunder Bay a connu une réduction encore moins notable, de seulement 0,2 %, la moyenne passant de 54,5 à 54,4 wagons. On relève avec intérêt que la moyenne annualisée dans le couloir de Thunder Bay témoigne de la plus grande stabilité, allant du niveau record le plus bas de cette campagne à un sommet de seulement 55,5 wagons pour la campagne 2002-2003.

Dans l'ensemble, les moyennes trimestrielles affichaient une variabilité plus prononcée. Généralement, ces valeurs indiquent des moyennes en recul régulier tout au long de la campagne agricole 2004-2005, un solide troisième trimestre n'offrant qu'un répit temporaire dans cette tendance à la baisse. Là aussi, la tendance

⁶³ L'augmentation de quatre postes constatée pendant la campagne agricole 2004-2005 pour les expéditions comptant 300 wagons ou plus porte sur un seul mouvement dans cette catégorie pour la période. La fréquence limitée de ces mouvements rend la moyenne très sensible à d'importants changements d'une campagne à l'autre.

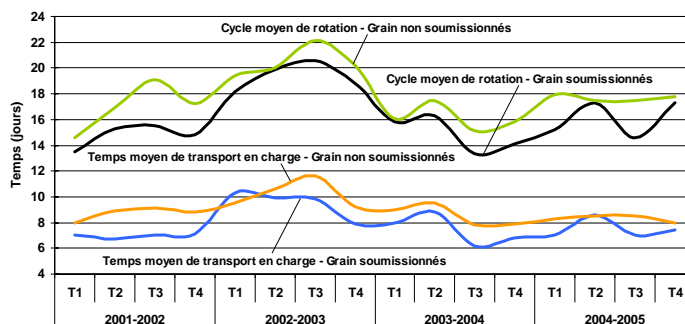
⁶⁴ Les valeurs citées reposent sur des moyennes annualisées, et non les records trimestriels particuliers ayant pu être atteints lors de la campagne 2004-2005 ou de campagnes antérieures.

semble témoigner des problèmes plus généralisés dans l'obtention d'approvisionnements adéquats de grain de qualité supérieure à mesure qu'avancait la campagne.

Cycles de rotation des wagons

Le cycle moyen de rotation des wagons pour les expéditions de grains soumissionnés atteignait 16,3 jours pendant la campagne 2004-2005. Il s'agissait d'une augmentation de 10,9 % par rapport à la moyenne de 14,7 jours consignée pour la campagne précédente. Cette régression globale découlait en grande partie du rendement relativement faible au deuxième trimestre, lorsqu'il est devenu particulièrement difficile d'obtenir du grain de qualité supérieure en conséquence d'une récolte décevante. Les pratiques d'exploitation différentes des compagnies de chemin de fer ont également influencé ces résultats.⁶⁵ [Voir tableau 2A-18 à l'annexe 4.]

Figure 35 : Cycles de rotation des wagons – Grains soumissionnés et non soumissionnés



Puisque 83,8 % des volumes de grains soumissionnés provenaient de silos à forte capacité, le cycle de rotation des wagons dans ces mouvements était notablement moins élevé que celui des expéditions de grains non soumissionnés. En fait, le cycle global de rotation des wagons pour les grains soumissionnés pendant la campagne 2004-2005 était inférieur de 6,9 % à celui des grains non soumissionnés, soit une moyenne respective de 16,3 jours par rapport à 17,5 jours.

Le principe même des silos à forte capacité vise à structurer des expéditions de grain en trains-blocs comptant le plus grand nombre possible de wagons. On peut ainsi accélérer le mouvement ferroviaire, puisque le grain est habituellement recueilli à un seul endroit, plutôt qu'auprès de plusieurs silos classiques de moindre taille.⁶⁶ Au fil des trois dernières campagnes, l'avantage acquis par le cycle de rotation des wagons des expéditions de grains soumissionnés s'est avéré plutôt régulier, avec un écart moyen de 1,3 jour, ou 7,6 %, par rapport aux mouvements de volumes non soumissionnés. Un temps de transport en charge plus court des wagons compte pour la plus grande partie de cet avantage.

Au cours de la campagne 2004-2005, le temps de transport en charge moyen des wagons s'établissait à 7,6 jours pour les grains soumissionnés, un recul de 4,1 % comparativement à la moyenne de 7,3 jours de la campagne précédente. Si l'on compare le bilan sur quatre ans aux expéditions de grains non soumissionnés, l'avantage au titre du temps de transport en charge des wagons s'est établi en moyenne à un jour complet, une différence de 11,4 %. La différence dans les temps de transport moyens des wagons vides pour les grains soumissionnés et non soumissionnés révèle un avantage considérablement moindre, d'environ 0,3 jour, ou 3,4 %.

La proportion des volumes effectivement déplacée par trains complets de wagons multiples influence également le cycle de rotation des wagons. Bien que ces volumes aient augmenté, une proportion considérable de grain est toujours transportée autrement que par trains complets, comme en témoigne la moyenne de 55,5 wagons pour les trains-blocs multiples de volumes soumissionnés. Aussi longtemps que des grains soumissionnés seront transportés par trains incomplets, parce que les contrats des appels d'offres portaient en grande partie sur un volume insuffisant, ou parce que l'installation d'origine ne peut matériellement accommoder de tels groupements, de nouvelles améliorations seraient probablement difficiles. Néanmoins, les statistiques indiquent que les grandes compagnies céréalières progressent régulièrement vers cet objectif.

⁶⁵ La section 3.3 traite plus en détail de ces différences.

⁶⁶ 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.

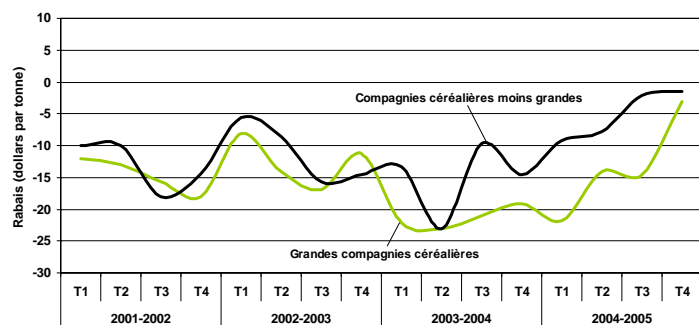
Soumissions acceptées

Comme le programme d'appels d'offres de la CCB visait à stimuler la concurrence, le Surveillant applique une série d'indicateurs afin d'évaluer cette position de dominance. Certains intervenants se préoccupant de l'éventuelle capacité des grandes compagnies céréalières à soumissionner pour moins que leurs concurrentes moins grandes afin de décrocher les contrats en appels d'offres, le premier de ces indicateurs consiste à mesurer les soumissions présentées par les grandes compagnies céréalières et les moins grandes.⁶⁷

Bien que les soumissions retenues 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 présentée⁶⁸. À cette fin, le rabais maximum qu'offrent les compagnies céréalières, et qu'accepte généralement 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.

Les rabais maximums proposés par les deux groupes ont affiché une fluctuation appréciable au cours des dernières campagnes agricoles, que ce soit sur une base trimestrielle ou annuelle. Dans une large mesure, cette fluctuation illustre leur réaction aux conditions changeantes du marché. Cependant, en règle générale, les rabais maximum offerts par les grandes compagnies céréalières étaient supérieurs d'au moins 25 % à ceux offerts par leurs concurrentes moins grandes, même si, dans de nombreux cas, les petites entreprises ont présenté des offres plus avantageuses que celles de leurs rivales plus grandes. Pendant la campagne agricole 2001-2002, la valeur des soumissions présentées pour l'obtention du droit de transporter du blé visé par soumission a augmenté régulièrement, atteignant un sommet de 18,07 \$ la tonne à la fin de l'année. Au cours de la campagne de 2002-2003, les soumissions ont légèrement diminué, passant à 16,99 \$ la tonne. Bien que les activités liées aux soumissions aient été plus irrégulières au cours de la campagne agricole de 2003-2004, le rabais maximum a atteint un record de 23,04 \$ la tonne. [Voir le tableau 2A-19 à l'annexe 4.]

Figure 36 : Rabais maximum accepté par rapport au prix initial - Blé



Compte tenu de l'approvisionnement restreint de céréales de qualité supérieure, la nature des soumissions s'est trouvée considérablement modifiée pendant la campagne agricole de 2004-2005. Les rabais que la CCB avait pu obtenir des compagnies céréalières ont commencé à diminuer. Les soumissions du premier trimestre illustraient initialement la situation décrite ci-dessus et ont entraîné un rabais maximum de 21,86 \$ la tonne, proposé par une grande compagnie céréalière, avant de commencer à chuter à mesure que le problème lié à la qualité des grains devenait plus apparent. Au deuxième trimestre, le rabais maximum offert par les grandes compagnies avait diminué du tiers, pour s'établir à 14,12 \$ la tonne. Au quatrième trimestre, il atteignait tout juste 3,06 \$ la tonne. Bien que les rabais obtenus des petites entreprises aient été inférieurs à ceux de leurs concurrentes plus grandes, ils ont également connu une baisse marquée, passant de 9,20 \$ la tonne au cours du premier trimestre à 1,50 \$ la tonne seulement à la fin de l'année.

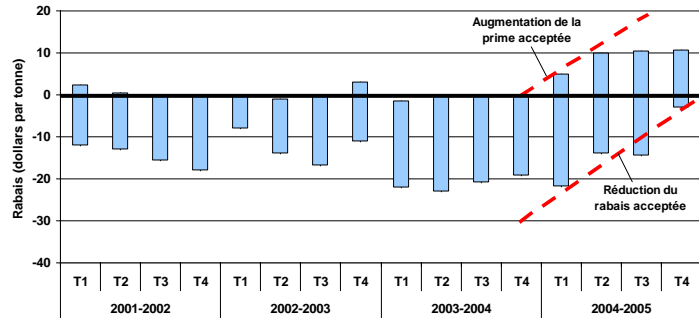
Indépendamment de la réduction des rabais proposés, l'élément distinctif de la campagne agricole de 2004-2005 comparativement aux campagnes antérieures avait trait au fait que les soumissions présentées par les compagnies céréalières ont rapidement comporté une exigence selon laquelle la CCB devait payer une prime pour transporter des céréales visées par soumission. Alors que la CCB avait été en mesure de rejeter ce

⁶⁷ Telle qu'employée ici, l'expression « grandes compagnies céréalières » désigne Agricore United, Saskatchewan Wheat Pool, Cargill Limited et Pioneer Grain Company, Limited. Elles représentent concrètement les quatre plus grandes compagnies qui s'approvisionnent en grain dans l'Ouest du Canada, et possèdent également des silos terminaux à Thunder Bay et dans les ports de Vancouver et Prince Rupert sur la côte Ouest.

⁶⁸ Les soumissions présentées par les compagnies céréalières sont exprimées sous forme d'un rabais la tonne par rapport au prix initial de la CCB en ce qui concerne le blé, le blé dur et l'orge.

type de « soumissions positives » auparavant, elle a été contrainte d'en accepter un nombre important compte tenu d'un changement radical des conditions du marché. En général, les grandes compagnies céréalières se sont de nouveau révélées plus proactives, prenant l'initiative de demander que la CCB verse une prime pouvant atteindre 5,00 \$ la tonne en sus du prix initial afin de veiller à ce que les céréales soient transportées à des fins d'exportation au cours du premier trimestre. Au deuxième trimestre, la prime exigée avait doublé, atteignant 10,00 \$ la tonne. La prime est passée à 10,50 \$ la tonne au troisième trimestre et à 10,75 \$ la tonne, au quatrième trimestre. En outre, alors que les primes exigées par les petites compagnies étaient initialement inférieures à celles imposées par les grandes compagnies céréalières, au début du second semestre, les deux primes étaient devenues indifférentiables.

Figure 37 : Éventail des soumissions acceptées - Blé

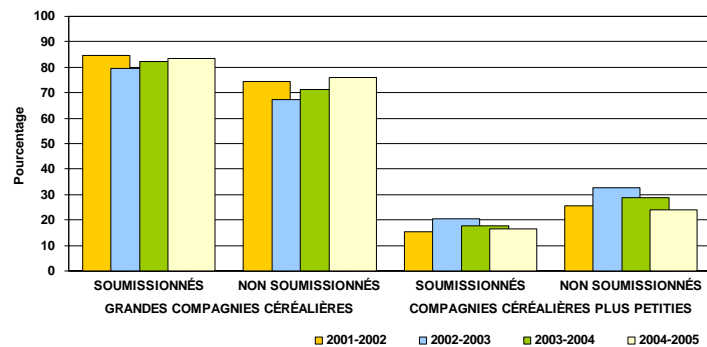


Malgré les différences attribuables à la rareté des céréales de qualité supérieure, les grandes compagnies céréalières semblent avoir conservé leur rôle directeur en ce qui concerne les prix de l'industrie. Qu'elles offrent des rabais plus importants ou qu'elles exigent des primes plus élevées, ce type de mesures continue de donner à croire que les grandes compagnies ont adopté une approche plus dynamique en matière de soumissions que les petites entreprises. De plus, le point qui, en fin de compte, semble distinguer les deux groupes a trait à la propension des petites compagnies à répondre d'une manière plus sélective aux appels d'offres lancés par la CCB, alors que les grandes compagnies céréalières semblent beaucoup moins discriminer.

Parts du marché

Le meilleur indicateur de position dominante se trouve sans aucun doute dans les parts du marché respectives des grandes compagnies céréalières et des plus petites. Fait intéressant, la part des plus grandes compagnies céréalières dans le transport des grains de la CCB (soumissionnés ou non soumissionnés), bien qu'elle ait fluctué au cours des quatre dernières campagnes agricoles, n'a pas changé concrètement. Durant la campagne 2001-2002, les grandes compagnies céréalières contrôlaient 84,6 % des volumes soumissionnés. Trois ans plus tard, leur part avait reculé, encore que de façon marginale, à 83,4 %. C'est également le cas des grains non soumissionnés de la CCB, où la part des grandes compagnies céréalières a connu une augmentation, faible toutefois, passant de 74,4 % à 75,9 % durant la même période. [Voir tableau 2A-20 à l'annexe 4.]

Figure 38 : Part du marché – Grains de la CCB



Il en est de même des parts du marché détenues par les compagnies céréalières plus petites. Au fil des quatre dernières campagnes, ces dernières ont accru leur part du marché des grains soumissionnés de 1,2 point de pourcentage seulement, tout en voyant leur part du marché diminuer de 1,5 point de pourcentage en ce qui concerne les volumes de grains non soumissionnés. Évidemment, il s'agit de différences minimes et de portée beaucoup trop restreinte pour indiquer une tendance. En outre, la nature limitée de la fluctuation observée

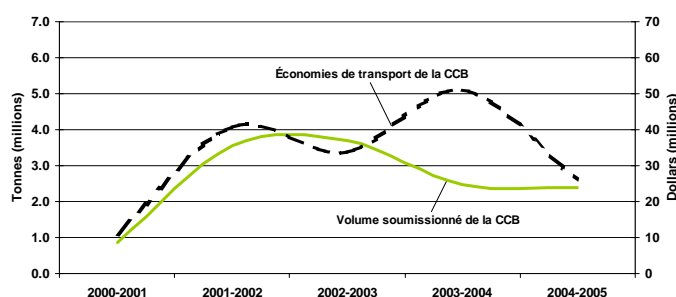
révèle que les grandes compagnies céréalières, malgré leur avantage concurrentiel apparent, n'ont pas réussi à exclure facilement leurs rivales plus petites.⁶⁹

Dans une certaine mesure, ce résultat peut s'expliquer en partie par l'accroissement de la concurrence entre les compagnies céréalières, que ce soit du point de vue des rabais plus importants qu'elles proposent dans leurs soumissions en vue du transport de grains soumissionnés ou du point de vue des primes de camionnage plus élevées qu'elles acceptent de payer aux producteurs afin d'accroître le volume de grains dans leurs installations. Un autre facteur a trait au fait que le transport de grains soumissionnés est assujéti à une limite établie à 20 % des expéditions de la CCB vers les quatre ports. Compte tenu de la nature du mécanisme général de répartition des wagons utilisé pour traiter le reste, soit 80 % du volume global, cette limite a permis de maintenir la position actuelle des petites compagnies céréalières sur le marché.

Économies financières

La réduction marquée des rabais offerts par les compagnies céréalières dans leurs soumissions, conjuguée au fait que l'on tend de plus en plus à exiger plutôt des primes, a considérablement réduit les économies financières réalisées par la CCB et qui, en bout de ligne, pourraient se répercuter sur les producteurs grâce aux comptes de livraisons en commun. Bien qu'ils soient attribuables essentiellement aux économies réalisées dans les coûts de transport que l'on doit au processus de soumissions proprement dit, ces rendements englobent également les rabais consentis sur les frais de transport et de manutention dans les silos terminaux, de même que les sanctions financières imposées en cas de non-exécution. Selon la CCB, les économies résultant de ces activités, au cours de la campagne de 2004-2005, ont diminué de 48,9 %, s'élevant à 26,1 millions de dollars comparativement à 51,1 millions de dollars l'année précédente.

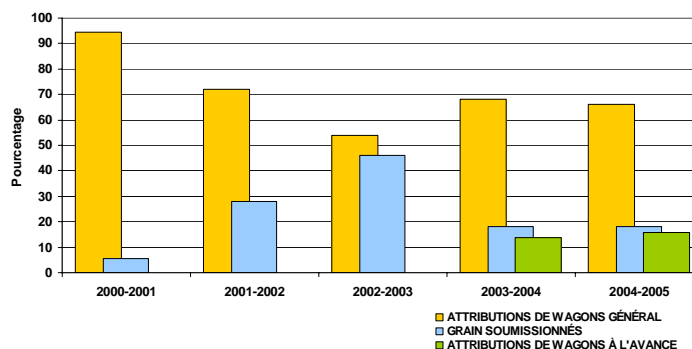
Figure 39 : Économies de transport de la CCB



2.2 Programme d'attribution de wagons à l'avance [sous-série de mesures 2B]

Le nouveau programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB a compté pour l'expédition d'un total de 2,1 millions de tonnes de grains pendant la campagne 2004-2005, soit 15,8 % du total des expéditions de la CCB vers des ports de l'Ouest du Canada, ce qui représente un gain de 1,9 point de pourcentage comparativement à la proportion de 13,9 % enregistrée l'année précédente. Lorsque l'on ajoute les volumes transportés en vertu du programme d'appels d'offres, les deux programmes ont encadré 33,8 % du total des expéditions de la CCB, soit un peu moins que les 40 % visés, mais

Figure 40 : Mouvements des grains de la CCB – Ouest du Canada



⁶⁹ L'avantage concurrentiel dont il est question ici désigne expressément le nombre de silos de forte capacité exploités par les grandes compagnies céréalières. 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. De plus, les grandes compagnies exploitent leurs propres silos terminaux. Leurs rivales plus petites dépendent donc complètement d'elles pour obtenir les services essentiels de manutention aux installations terminales.

légèrement plus que les 32,0 % obtenus au cours de la campagne 2003-2004.⁷⁰

Cette amélioration est attribuable en grande partie au fait qu'un volume additionnel de 0,2 million de tonne a été manipulé en vertu du programme d'attribution à l'avance des wagons au cours de la campagne de 2004-2005. Les retards dans la mise en œuvre du programme, qui n'est entré en vigueur qu'à la fin du premier trimestre de la campagne de 2003-2004, ont considérablement restreint les activités pendant cette période. Par conséquent, les volumes expédiés au cours du premier trimestre de la campagne agricole de 2004-2005 étaient près de six fois supérieurs à ceux traités à la même période de l'année précédente, soit 0,6 million de tonnes comparativement à 0,1 million de tonnes. De fait, les expéditions effectuées en vertu du programme d'attribution à l'avance des wagons, pendant le premier trimestre, représentaient 17,7 % des expéditions de la CCB vers les ports de l'Ouest canadien.

Cette augmentation est cependant atténuée par des rendements relativement plus faibles enregistrés au cours des trois autres trimestres, ce qui reflétait les répercussions des problèmes généralisés liés à l'approvisionnement mentionnés ci-dessus. Lorsqu'on le combine avec les mouvements de grains soumissionnés, le caractère très irrégulier des volumes expédiés en vertu des deux programmes est d'autant plus évident : de 38,3 % du total des expéditions au cours du premier trimestre, le pourcentage est passé à 26,5 % au deuxième trimestre, puis a grimpé à 41,2 % au troisième, pour enfin retomber à 30,1 % au quatrième trimestre.

Composition du trafic

À plusieurs égards, la répartition des grains expédiés en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance correspondait en grande partie à celle des grains du programme d'appels d'offres. La grande majorité des expéditions de 2,1 millions de tonnes en vertu du programme était constituée de blé, à hauteur de quelque 1,7 million de tonnes (83,3 %). Le blé dur suivait, avec 0,3 million de tonnes (16,5 %), et l'orge comptait pour le reste, avec 3 200 tonnes (0,2 %). Cependant, par rapport aux grains soumissionnés, le blé décrochait une part accrue de 21,5 points de pourcentage, au détriment du blé dur et de l'orge avec des parts inférieures respectivement de 10,1 et 11,4 points de pourcentage. [Voir tableau 2B-1 à l'annexe 4]

Figure 41 : Attributions de wagons à l'avance – Répartition des grains

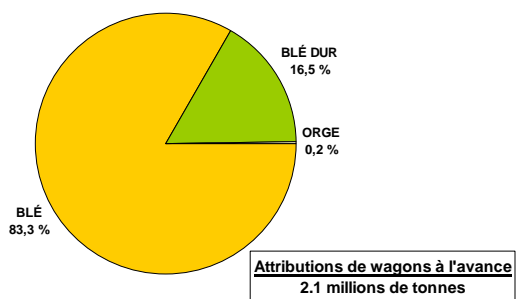
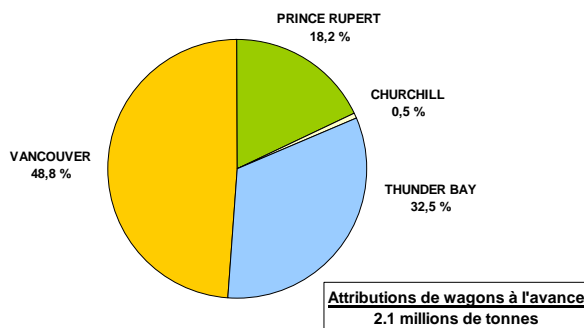


Figure 42 : Attributions de wagons à l'avance – Port de destination



Tout comme pour les grains soumissionnés, la plus grande part des volumes transportés en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance, soit un peu plus de 1 million de tonnes (48,8 %) avait le port de Vancouver comme destination. Toutefois, cette proportion était considérablement inférieure aux 70,3 % assurés par le port en ce qui concerne les expéditions de grains soumissionnés. Bien que les pourcentages aient été nettement inférieurs, le classement des autres ports est demeuré le même : Vancouver était suivi de Thunder

⁷⁰ Les attributions de wagons à l'avance sont administrées de la même façon que le programme général d'attribution de wagons de la CCB, mais avec un préavis de deux semaines et une indication anticipée des grains et des grades requis, pour accorder aux expéditeurs plus de latitude dans leur gestion logistique.

Bay, avec 0,7 million de tonnes pour une part de 32,5 %, de Prince Rupert avec 0,4 million de tonnes pour une part de 18,2 % et de Churchill avec 10 100 tonnes et une part de 0,5 %. [Voir le tableau 2B-2 à l'annexe 4.]

Comme dans le cas des expéditions de grains soumissionnés, le programme d'attribution de wagons à l'avance a connu une augmentation importante de la proportion relative aux expéditions à destination de Vancouver, qui a atteint 48,8 % comparativement à 39,8 % l'année précédente. Ce gain de neuf points s'est fait au détriment du port de Prince Rupert, dont la part des expéditions totales est passée de 28,5 % à 18,2 %. Une autre tranche de 1,3 point de pourcentage, de même que 0,3 point de pourcentage à Churchill ont été concédés à Thunder Bay.

Cette préférence croissante pour Vancouver s'exprime également dans d'autres mesures du PSG sur les mouvements des grains tant soumissionnés que non soumissionnés. S'ajoutant à des observations antérieures, cette préférence semble révéler que la CCB a choisi d'acheminer une plus grande part de son volume global vers le port de Vancouver, au cours de la campagne agricole de 2004-2005. Ce résultat indique clairement un revirement du moins temporaire de situation, comparativement aux gains acquis par le port de Prince Rupert au détriment de Vancouver, au cours des dernières années.

Premiers transporteurs

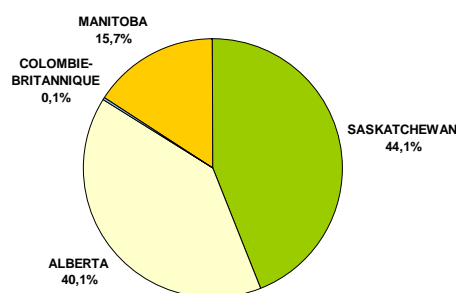
Plus de la moitié (53,5 %) des volumes transportés en vertu d'un appel d'offres durant la campagne 2004-2005 provenait de postes situés le long des voies du CP. Cette part était légèrement supérieure à celle de 52,3 % obtenue par le transporteur l'année précédente, mais moindre que celle ayant trait aux expéditions de grains soumissionnés (57,1 %). [Voir le tableau 2B-3 à l'annexe 4.]

Toutefois, ces valeurs surpassent la part de 51,5 % acquise au transporteur dans le transport global de grains dans l'Ouest du Canada. De plus, comme nous l'avons souligné ci-dessus, la répartition physique des cultures agricoles et le recours prédominant à des silos à forte capacité, combinés aux rabais incitatifs supérieurs des installations desservies par le CP, constituent une explication raisonnable de cette augmentation.

Origine des volumes

Comme dans le cas des grains soumissionnés, la plus forte proportion des grains transportés en vertu du programme d'attribution des wagons à l'avance de la CCB provenait de la Saskatchewan, à hauteur de 0,9 million de tonnes. Ce volume représentait cependant une part largement inférieure du total, soit 44,1 % comparativement à 52,2 % pour les grains soumissionnés. Également comme pour les volumes soumissionnés, les expéditions depuis l'Alberta et le Manitoba suivaient, comptant respectivement pour 0,8 million de tonnes et 0,3 million de tonnes. La Colombie-Britannique a de son côté expédié un volume exceptionnellement petit de 3 000 tonnes. [Voir tableau 2B-4 à 4.]

Figure 43 : Attributions de wagons à l'avance – Origine provinciale



Compte tenu des volumes relativement inférieurs enregistrés en Saskatchewan, les autres provinces ont elles aussi obtenu une part des volumes attribués à l'avance plus importante que leur part dans le régime d'appels d'offres.⁷¹ En ce qui concerne l'Alberta, il s'agissait d'un écart négligeable, soit 40,1 % comparativement à 39,9 %. Toutefois, la part du Manitoba a augmenté dans une proportion pratiquement équivalente à la perte qu'a connue la Saskatchewan. La part obtenue par la province en vertu du programme d'attribution des

⁷¹ L'exception est la Colombie-Britannique, qui en plus de la Saskatchewan, a aussi obtenu une part moindre des expéditions selon le programme d'attribution à l'avance qu'elle n'en a obtenu des expéditions en régime d'appels d'offres, soit 0,1 % et 0,3 % respectivement.

wagons à l'avance, soit 15,7 %, atteignait un peu plus du double de sa part relative aux grains soumissionnés (7,7 %).

Tout comme dans le cas des grains soumissionnés, 83,4 % des grains expédiés en vertu du programme d'attribution des wagons à l'avance provenaient de silos à forte capacité. Il s'agit d'un pourcentage légèrement supérieur seulement à celui lié à ce type d'installations pour la campagne précédente. En outre, ce pourcentage concorde parfaitement avec celui mentionné précédemment en ce qui concerne les expéditions de grains soumissionnés, c'est-à-dire, 83,8 %.

La comparaison de la répartition entre les silos classiques et à forte capacité selon la province d'origine fait ressortir peu de différences importantes. C'est l'Alberta qui avait le plus recours aux silos à forte capacité, y puisant 86,5 % de son trafic. La Saskatchewan et le Manitoba suivaient, avec des parts respectives de 83,3 % et 76,8 % pour les silos à forte capacité. Dans l'ensemble, ces valeurs provinciales concordent avec celles observées en ce qui concerne les expéditions de grains soumissionnés.

Répartition mensuelle

Les volumes de grain transportés selon le programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB s'établissaient en moyenne à 175 100 tonnes par mois, les volumes mensuels allant d'un creux de 123 700 tonnes en mars 2005 à un sommet de 233 000 tonnes, en avril 2005. En outre, de façon générale, la répartition mensuelle suivait celle des grains en régime d'appels d'offres.

Cette similitude confirme ce que laissent supposer d'autres indicateurs du PSG, soit que les expéditions en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance suivent largement celles des expéditions effectuées en vertu du programme d'appels d'offres. De plus, cette situation révèle que les compagnies céréalières ont tiré avantage de l'élément d'adaptabilité que le programme d'attribution des wagons à l'avance était censé apporter à leurs activités de planification. En combinant ces mouvements, les compagnies céréalières ont réussi à maximiser les possibilités d'économies de trains-blocs plus importants chaque fois que l'occasion s'y prêtait.

Cycles de rotation des wagons

Le cycle moyen de rotation des wagons pour les expéditions de grains selon le programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB atteignait 17,2 jours pendant la campagne 2004-2005. Il s'agit toutefois d'une moyenne supérieure de 14,7 % à celle de la campagne 2003-2004, soit 15,0 jours. Cette moyenne est également supérieure de 5,5 % à celle de 16,3 jours constatée pour les expéditions en régime d'appels d'offres. Comme dans le cas des grains soumissionnés, cette détérioration de la situation découle des difficultés liées à l'obtention de grains de qualité supérieure, conjuguées aux incidences globales de pratiques différentes d'exploitation ferroviaire. Néanmoins, les données recueillies indiquaient que les valeurs trimestrielles des cycles de rotation des wagons correspondaient à celles du programme d'appels d'offres, bien que la concordance soit moins étroite qu'à la campagne agricole précédente.

Figure 44 : Attributions de wagons à l'avance – Répartition mensuelle

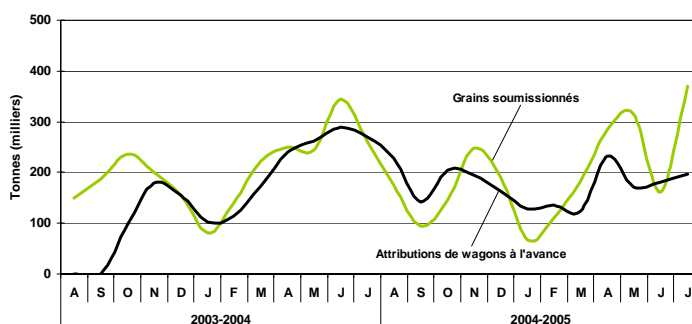
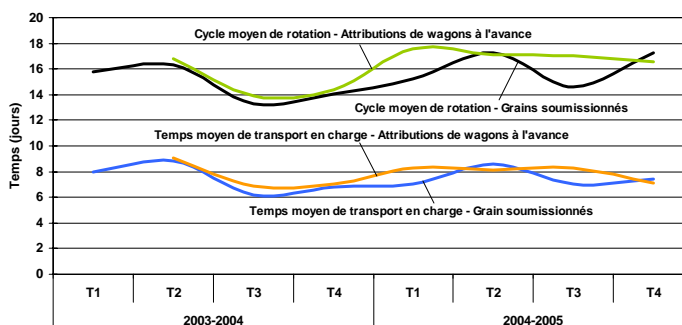


Figure 45 : Attributions de wagons à l'avance – Cycles de rotation des wagons



De même, le temps de transit moyen des wagons chargés dans le cadre du programme d'attribution de wagons à l'avance représentait en moyenne 8.0 jours, délai à peine supérieur aux 7,6 jours des expéditions en régime d'appels d'offres. En outre, une différence d'une demi-journée était attribuable à l'augmentation des temps de transit moyens des wagons vides : 9,2 jours comparativement à 8,7 jours.

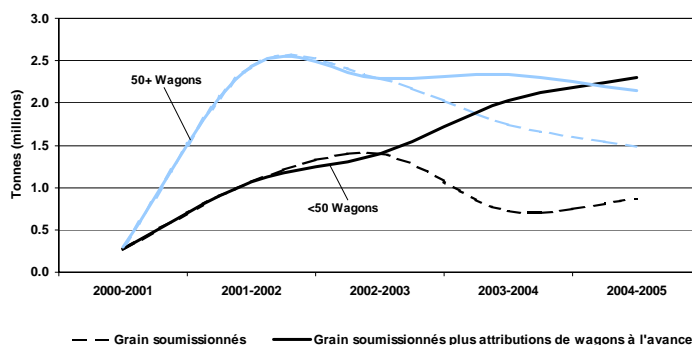
Bien que les moyennes comparatives relatives aux expéditions effectuées en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance aient été plus élevées que celles liées aux grains soumissionnés, elles étaient légèrement inférieures à celles enregistrées en ce qui concerne les expéditions de grains non soumissionnés en général. Toutefois, compte tenu du cycle moyen de rotation des wagons de 17,5 jours relatif aux grains non soumissionnés, l'écart atteignait tout juste 1,7 %. Bien que la similarité de ces tendances renforce encore plus la constatation que le grain expédié en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB suit le même cycle que celui des mouvements en vertu du régime d'appels d'offres, les données révèlent qu'il n'en était pas ainsi dans de nombreux cas.

Trains-blocs multiples

Comme on l'a mentionné, la proportion de grain expédié par trains-blocs multiples augmente régulièrement depuis le début du PSG. Qui plus est, avec 88,2 % de mouvements en trains-blocs de 25 wagons ou plus, les expéditions de grains soumissionnés avaient une bonne longueur d'avance sur les taux d'utilisation relevés pour les mouvements de grains non soumissionnés. Il en était de même des expéditions par trains-blocs de 50 wagons ou plus, qui représentaient près des deux tiers du volume total de grains soumissionnés de la campagne 2004-2005.

Ces chiffres attestent la force comparative des grandes compagnies céréalières du point de vue des expéditions de grains soumissionnés provenant de silos à forte capacité par trains-blocs d'un plus grand nombre de wagons. Or c'est cette prédominance même qui a amené la CCB et ses agents à réduire collectivement, à compter de la campagne agricole de 2003-2004, la proportion d'expéditions de la CCB faisant l'objet d'appels d'offres, qui devait passer d'un minimum de 50 % à un maximum de 20 %. En même temps, à cette proportion devaient s'ajouter 20 % d'expéditions effectuées par le biais du nouveau programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB. Dans une certaine mesure, les mécanismes d'affectation inhérents à ce programme protégeaient les petites compagnies céréalières et permettaient de veiller à ce que celles-ci jouent un rôle plus important sur le plan de ces 40 % d'expéditions que celui qu'elles avaient joué en vertu du seul régime d'appels d'offres.⁷²

Figure 46 : Volumes de grain expédiés par trains-blocs multiples



Compte tenu de la taille généralement réduite des installations utilisées par les petites compagnies céréalières, les expéditions effectuées à l'aide de l'équipement fourni dans le cadre du programme d'attribution de wagons à l'avance sont de taille moindre que celles effectuées en vertu du seul régime d'appels d'offres. Il en est de même des expéditions des grandes compagnies céréalières, puisque celles-ci complètent fréquemment, dans la mesure du possible, leurs expéditions faisant l'objet d'appels d'offres, afin de tirer profit des rabais plus importants qui leur sont alors offerts. De fait, 68,7 % des expéditions effectuées en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance dans le cadre de la campagne de 2004-2005 ont été transportées par trains-blocs de moins de 50 wagons. Il s'agit presque du double du pourcentage de 36,8 % signalé en ce qui concerne les mouvements de grains soumissionnés uniquement. Lorsque l'on combine les chiffres à des fins de comparaison, on obtient une concentration accrue des mouvements effectués par trains-blocs de moins de

⁷² Les 40 % cité renvoient au total découlant des appels d'offres et du programme d'attribution de wagons à l'avance. Les contrats d'attribution de wagons à l'avance sont adjugés selon les mêmes principes administratifs que les attributions de wagons générales de la CCB (50 % en fonction des 18 dernières semaines de livraisons des producteurs et 50 % en fonction des intentions de livraisons futures); aucune soumission n'est présentée par les compagnies céréalières.

50 wagons et une dilution de l'utilisation de trains-blocs d'au moins 50 wagons. Alors que 36,8 % des expéditions de grains soumissionnés ont été effectuées par trains-blocs de moins de 50 wagons, le pourcentage atteignait 51,9 % lorsqu'on y intégrait également les mouvements assurés en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance. En revanche, la proportion d'expéditions par trains-blocs d'au moins 50 wagons passait de 63,3 %, en ce qui concerne les grains soumissionnés uniquement, à 48,1 % lorsqu'elles étaient combinées avec celles effectuées en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance.

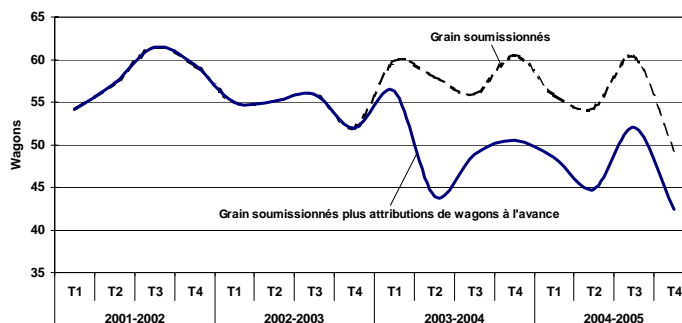
Compte tenu des problèmes d'approvisionnement auxquels on a fait face pendant une bonne partie de la campagne 2004-2005, il était d'autant plus difficile d'assembler des chargements de trains. La part des expéditions effectuées par trains-blocs d'au moins 50 wagons est donc passée de 53,6 % l'année précédente, à 48,1 %. La part des expéditions assurées par trains-blocs de moins de 50 wagons a augmenté en conséquence, passant de 46,4 % à 51,9 %. [Voir le tableau 2B-7 à l'annexe 4.]

Taille des trains-blocs multiples

Parallèlement, ces facteurs ont entraîné une diminution de la taille moyenne des trains-blocs. Comme on l'a mentionné, les trains-blocs comportaient en moyenne 55,5 wagons dans le programme d'appels d'offres de la CCB pour la campagne 2004-2005. Si l'on ajoute au calcul les mouvements du programme d'attribution de wagons à l'avance, cette moyenne recule de 14,8 % à 47,3 wagons. Une comparaison des moyennes trimestrielles illustre les effets de cette dilution. [Voir tableau 2B-8 à l'annexe 4.]

Même si l'on ne possède que deux années de données sur le programme d'attribution de wagons à l'avance, les statistiques disponibles indiquent que la mise en commun des mouvements en régime d'appels d'offres et en régime d'attribution des wagons à l'avance a fait fléchir la moyenne supérieure du programme d'appels d'offres d'environ huit wagons. De plus, ces moyennes suivent des courbes similaires en ce qui concerne les mouvements, qui renforcent encore davantage les observations antérieures sur la nature complémentaire des expéditions.

Figure 47 : Train-bloc moyen – Régimes d'appel d'offres et d'attribution à l'avance



2.3 Relations commerciales – autres événements

2.31 Vente possible de wagons-trémies de l'État

Entre 1972 et 1994, le gouvernement fédéral a investi environ 570 millions de dollars dans l'achat de quelque 13 000 wagons-trémies couverts en vue du transport de grains de l'Ouest canadien. Ces wagons, de même que 6 000 wagons-trémies couverts provenant du secteur public, sont fournis au CN et au CP, en vertu d'accords d'exploitation qui permettent leur intégration au parc général des transporteurs destiné à l'acheminement du grain⁷³.

Bien que les deux compagnies ferroviaires ajoutent à ces wagons leur propre équipement, afin de répondre à la demande dominante sur le marché, le parc public demeure le principal bien utilisé dans le transport du grain par le SMTG. Le déploiement des wagons a donc toujours constitué une question importante pour les intervenants. La disponibilité générale des wagons, de même que les mécanismes employés pour s'assurer de

⁷³ Au fil du temps, l'attrition a réduit le nombre de wagons-trémies couverts du parc de véhicules fédéraux. À la fin de la campagne agricole 2003-2004, on estime qu'il restait 12 400 wagons. De plus, le parc de véhicules avait, à un moment donné, été complété par 2 000 wagons additionnels administrés par la CCB en vertu de baux assumés par le gouvernement fédéral; 1 000 wagons appartenaient au gouvernement de l'Alberta et 1 000, à la Saskatchewan Grain Car Corporation. Bien que ces wagons aient également vu leur nombre réduit en raison de l'attrition, à une certaine période un parc d'environ 19 000 wagons-trémies couverts publics servait aux mouvements du grain de l'Ouest canadien.

leur utilisation en tout temps ont toujours occupé une place prépondérante dans le cadre des discussions axées sur la modification éventuelle du SMTG.

Lorsque le droit de premier refus des sociétés ferroviaires à l'égard de la vente éventuelle des wagons a expiré, le 30 juin 2002, d'autres groupes se sont dits intéressés à acquérir les véhicules⁷⁴. L'un d'eux, un organisme appuyé par les producteurs, la Farmer Rail Car Coalition (FRCC), a présenté un plan qui prévoyait le transfert de la propriété à une société sans but lucratif dirigé par les agriculteurs, moyennant une somme nominale. Bien qu'au cours des mois qui suivirent le gouvernement ait déclaré qu'il n'avait pas pris de décision quant à la manière dont il se départirait de la flotte, il a reconnu que le plan de la FRCC constituait une solution possible. D'autres options, allant du statu quo à la mise aux enchères publiques des véhicules, étaient également à l'étude. Néanmoins, au printemps de 2004, le gouvernement fédéral, selon les informations signalées de toute part, hésitait entre la possibilité de vendre les wagons au plus offrant et celle de les transférer à la FRCC.

Dans ce contexte, bon nombre des perspectives contradictoires qui avaient caractérisé les discussions antérieures concernant la vente possible des wagons ont été ravivées. De nombreux intervenants ont exprimé du scepticisme relativement au plan de la FRCC, compte tenu du caractère limité des renseignements fournis, selon eux, par l'organisme dans le but de faire valoir le plan. Certains affirmaient que la vente aux enchères des véhicules au plus offrant demeurerait la seule manière équitable d'aborder le problème, alors que d'autres se méfiaient tout autant de cette approche. En même temps, certains intervenants incitaient fortement le gouvernement soit à maintenir le statu quo, soit, tout du moins, à faire en sorte que le processus soit plus transparent. En ce qui a trait aux compagnies ferroviaires, le CN a offert d'acheter sa part des wagons, selon leur juste valeur marchande, alors que le CP était favorable à ce que le gouvernement demeure propriétaire des wagons mais les loue aux compagnies de chemin de fer en vertu d'un nouvel accord d'exploitation.

Pendant que l'on débattait ainsi, le gouvernement se préparait en vue du transfert possible de la propriété des wagons, et a demandé une inspection mécanique minutieuse des véhicules⁷⁵. En même temps, le ministre fédéral des Transports a entendu de première bouche les préoccupations de l'industrie, lorsqu'il a rencontré les parties intéressées afin de discuter des diverses questions soulevées avant de présenter une recommandation au cabinet fédéral.⁷⁶ De plus, le Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire de la Chambre des communes, puis le Comité permanent des transports ont tenu des audiences sur les diverses options d'aliénation offertes au gouvernement.⁷⁷

En décembre 2004, un certain nombre d'organismes agricoles et de compagnies céréalières ont proposé une solution de rechange relative au plan de la FRCC, bientôt connue sous le nom de « projet de partenariat avec l'industrie agricole ».⁷⁸ Selon cette proposition, on établirait une société indépendante qui achèterait les wagons du gouvernement fédéral selon le principe de la location avec option d'achat, moyennant des versements annuels de cinq millions de dollars étalés sur 20 ans. En outre, la nouvelle entreprise devait élaborer un plan en vue du remplacement ordonné à long terme des wagons. En vertu de l'entente, ceux-ci devaient continuer d'être partagés entre les sociétés ferroviaires, mais seraient répartis conformément aux principes commerciaux.

⁷⁴ En 1996, le gouvernement fédéral a annoncé son intention de vendre son parc de 13 000 wagons-trémies couverts. Cependant, en vertu de l'accord d'exploitation qui régissait alors l'utilisation de ces wagons, les compagnies de chemins de fer détenaient un droit de premier refus à l'égard de toute vente éventuelle. Jugeant que la vente devrait être accessible à un plus grand nombre d'acheteurs éventuels, le ministre fédéral des Transports a émis un avis quinquennal destiné aux compagnies de chemins de fer selon lequel il exerçait son droit de résilier l'accord d'exploitation en date du 31 décembre 2001. Le droit de premier refus des chemins de fer a automatiquement pris fin six mois plus tard.

⁷⁵ On a procédé à l'inspection afin d'évaluer l'état général du parc de wagons-trémies couverts et de déterminer les réparations nécessaires, le cas échéant. L'inspection portait sur un échantillon représentatif représentant environ huit pour cent des wagons toujours en service.

⁷⁶ La séance de consultation a eu lieu au Manitoba, le 1^{er} novembre 2004.

⁷⁷ Le Comité permanent sur l'agriculture et l'agroalimentaire de la Chambre des communes a terminé ses audiences sur la question en décembre 2004. Le Comité permanent des transports a ensuite prévu ses propres audiences, qui ont eu lieu deux mois plus tard, en février 2005.

⁷⁸ Outre un certain nombre d'associations de producteurs, les membres de la Western Grain Elevators Association et de la Inland Terminal Association of Canada ont également appuyé le projet de partenariat des agriculteurs et de l'industrie.

L'une des questions les plus litigieuses soulevées au cours de cette période avait trait aux coûts réels engagés pour les besoins de l'entretien des wagons-trémies du gouvernement. La proposition de la FRCC était fondée sur le principe selon lequel que les coûts pouvaient être réduits pour atteindre une moyenne annuelle estimative de 1 500 \$ par wagon, comparativement aux 4 329 \$ auxquels les compagnies ferroviaires étaient autorisées selon le plafond de recettes.⁷⁹ Bien que les économies implicitement liées à cette réduction puissent entraîner une diminution des coûts de transport des producteurs en général, cette possibilité demeurerait largement théorique, en l'absence de données réelles sur l'entretien. Par ailleurs, les compagnies ferroviaires ont refusé de révéler les sommes qu'elles avaient consacrées à l'entretien, compte tenu du caractère délicat sur le plan commercial de ce type de données⁸⁰.

En mars 2005, le gouvernement fédéral annonçait qu'il avait choisi d'engager des négociations avec la FRCC relativement au transfert possible du parc de wagons-trémies. En prenant cette décision, le gouvernement a indiqué qu'il avait examiné attentivement le dossier commercial présenté par la FRCC, afin de s'assurer que le plan de cette dernière était financièrement viable et réalisable, et que l'analyse de l'organisme était conforme aux objectifs établis du gouvernement, axés sur l'élaboration d'un SMTG plus commercial et efficace qui réponde aux besoins de l'ensemble des intervenants. À la fin de la campagne agricole de 2004-2005, le contexte donnait à croire qu'une décision définitive, y compris les modalités et conditions afférentes, viendrait plus tard.

2.32 Taux de fret maritime

Ainsi qu'on le précisait dans des rapports antérieurs du Surveillant, les taux de fret maritime ont sensiblement augmenté, souvent de façon irrégulière, au cours des dernières années. Au milieu de la campagne agricole de 2003-2004, les taux atteignaient un niveau cinq fois et demie plus élevé que 18 mois auparavant. Après ce sommet, les taux de fret maritime ont commencé à chuter. Néanmoins, au début de la campagne 2004-2005, les taux en vigueur s'établissaient au double de leur niveau 12 mois auparavant.

Une grande partie de la hausse illustre la demande actuelle et prévue de navires pour desservir les échanges commerciaux croissants de la Chine en matières brutes et produits finis⁸¹. Ce phénomène a eu un effet marqué sur les programmes d'exportation des grains de la CCB comme des grains hors CCB. Certains importateurs de grain retardaient délibérément leurs achats de grain canadien dans l'espoir d'une baisse des taux de fret maritime. D'autres se tournaient simplement vers des pays exportateurs de grain moins éloignés pour limiter ces coûts.

Même en Amérique du Nord, la hausse des taux de fret maritime a modifié les décisions conventionnelles en matière de routage. Les expéditions de grain canadien à destination du Mexique, qui s'effectuaient traditionnellement par navires océaniques qui mettaient le cap vers le Sud à partir de ports de la côte Ouest, étaient assurées par liaisons ferroviaires directes⁸². Parallèlement, un écart accru parmi les taux de fret maritime de référence des É.-U. au Japon a temporairement favorisé la livraison ferroviaire de grain vers le Nord-Ouest de la côte Pacifique plutôt que le golfe du Mexique. Des écarts de taux de fret semblent également avoir influencé le calendrier du transport ferroviaire du grain de l'Ouest du Canada vers les ports de la côte Est.

La volatilité des taux de fret maritime est particulièrement évidente depuis le début de la campagne agricole de 2004-2005. À la fin du premier trimestre, ils ont commencé à grimper, atteignant une augmentation de près de 50 % en novembre 2004, avant de chuter en décembre. En janvier 2005, les taux se sont stabilisés et sont restés essentiellement inchangés pendant une bonne partie du troisième trimestre. À la mi-avril 2005, ils ont de

⁷⁹ La moyenne annuelle de 4 239 \$ mentionnée a été établie par l'Office des transports du Canada, à la demande Transports Canada, selon les coûts établis en 1992; elle représente une estimation des coûts d'entretien connexes enchâssés dans les plafonds de recettes du CN et du CP pour la campagne agricole 2003-2004.

⁸⁰ L'Office des transports du Canada a déclaré que le CN et le CP ne tenaient pas de comptes distincts pour les besoins des coûts engagés dans l'entretien des wagons-trémies de l'État. À ce titre, il est relativement difficile d'isoler les coûts directs ou d'imputer les coûts indirects aux éléments distincts, notamment les frais généraux et l'administration.

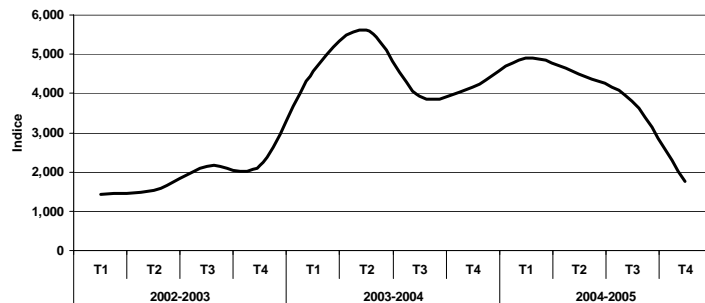
⁸¹ La pondération de la perspective de croissance économique de la Chine était largement considérée comme le facteur responsable de la réduction des taux de fret maritime au cours du second semestre de la campagne agricole 2004-2005.

⁸² À la fin de la campagne agricole 2003-2004, les expéditions ferroviaires directes de grain du Canada vers le Mexique avaient presque triplé comparativement à leur niveau de la campagne précédente et représentaient un peu plus de la moitié du volume total des exportations vers ce pays.

nouveau commencé à chuter et ont diminué de façon constante au cours du quatrième trimestre. À la fin de juillet 2005, le Baltic Dry Index avait chuté d'environ 60 % comparativement au niveau enregistré au début de la campagne agricole⁸³.

Malgré la portée de ces réductions récentes, à la fin de la campagne de 2004-2005, les taux de fret maritime équivalaient encore au double des taux en vigueur au début du PMG. L'expansion économique effrénée de la Chine continue d'être perçue comme le principal facteur de cette hausse des taux. Compte tenu de la demande de divers types de marchandises sèches en vrac, qui devrait se maintenir au cours des prochaines années, la plupart des analystes du secteur soupçonnent que le répit ne sera que temporaire. De fait, certains s'attendaient à ce que l'on assiste, en 2005, à une répétition de la fluctuation cyclique observée l'année précédente lorsque, après avoir augmenté pendant l'hiver, les taux de fret maritime avaient chuté de façon marquée pour ensuite remonter. Quoi qu'il en soit, le coût relativement élevé du fret maritime a continué d'influer sur l'exportation des céréales canadiennes.

Figure 48 : Taux de fret maritime – Baltic Dry Index



2.33 Restructuration de l'industrie céréalière

Après les difficultés financières des dernières années, difficultés liées à la réduction des recettes et des volumes de grains attribuable à la sécheresse, les signes précoces d'une récolte exceptionnelle, en 2004-2005, offraient à la plupart des manutentionnaires de grains la perspective d'une amélioration de leur revenus. Cependant, le gel qui a touché, à la fin d'août 2004, une vaste section de la Saskatchewan et du Manitoba a entraîné une production réduite, qui devait avoir une incidence néfaste sur les revenus de l'industrie.

Les répercussions se sont reflétées le plus sur les résultats financiers des deux plus grands manutentionnaires de grains publics de l'Ouest canadien, Agricore United (AU) et le Saskatchewan Wheat Pool (SWP)⁸⁴. Bien que leurs pertes de la campagne agricole de 2002-2003 se soient élevées à 32,9 millions de dollars et 50,3 millions de dollars respectivement, les deux entreprises s'étaient efforcées de réduire les coûts, d'accroître la rentabilité et d'éliminer leurs dettes à long terme, compte tenu de volumes radicalement réduits⁸⁵. Étant donné l'accroissement considérable de la manutention de grains au cours de la campagne de 2003-2004, les entreprises avaient été en mesure de déclarer un revenu net modeste de 4,1 millions de dollars, en ce qui concerne AU, et de 50 millions de dollars, pour le SWP.

⁸³ Le Baltic Dry Index est produit par The Baltic Exchange Limited, une organisation londonienne qui produit à partir de données indépendantes des renseignements en temps réel sur le marché du fret, comme les contrats d'affrètement quotidiens, des indices de coût d'expédition des cargaisons sèches et liquides, ainsi qu'un marché pour les transactions à terme sur le fret. Il s'agit d'un indice des prix lié aux tarifs de fret maritime selon un taux quotidien composite relatif à 24 routes maritimes. Les données du tableau connexe [figure 48] proviennent de sources publiques secondaires.

⁸⁴ La plupart des compagnies céréalières exploitées dans l'Ouest canadien sont privées. Leurs états financiers, notamment ceux de Paterson Global Foods Limited, de Parrish and Heimbecker Limited et de Pioneer Grain Company Limited, ne sont donc pas du domaine public. Même les états financiers des sociétés mères étrangères d'exploitations canadiennes, notamment Cargill Limited et Louis Dreyfus Ltd., ne sont pas accessibles car il s'agit également de sociétés privées. Cependant, il n'en est pas ainsi des deux grandes compagnies céréalières du Canada, notamment Agricore United et le Saskatchewan Wheat Pool, qui sont des sociétés publiques et qui manipulent plus de la moitié du volume de grain de l'Ouest canadien. Bien que ce ne soit pas nécessairement le cas d'autres entreprises du secteur, le rendement financier de ces deux sociétés est souvent considéré comme un baromètre révélateur de la santé financière de l'ensemble du secteur.

⁸⁵ Agricore United a déclaré une perte nette de 5,5 millions de dollars au cours de l'exercice 2002-2003. Cependant, comme l'exercice de l'entreprise s'étend de novembre à octobre, le résultat ne pouvait pas être directement relié à l'activité de la campagne agricole 2002-2003. Afin d'offrir une comparaison plus juste, on a établi une perte nette estimative de 32,9 millions de dollars, pour la campagne 2002-2003, selon les états financiers non vérifiés de l'entreprise. On a adopté la même approche pour établir des recettes nettes estimatives de 4,1 millions de dollars pour la campagne agricole 2003-2004, alors que l'entreprise avait déclaré une perte nette de 13,7 millions de dollars pour l'exercice.

Il est cependant à noter que la rentabilité des compagnies céréalières ne dépend pas uniquement de la manutention de grains. La vente de semences, d'engrais et d'autres intrants de culture fait généralement partie intégrante de divers intérêts commerciaux. Les entreprises les plus diversifiées mènent également d'autres types d'activités commerciales, qui englobent des services financiers et des opérations touchant le bétail. Bien que cette diversification suppose nécessairement l'acceptation d'autres risques commerciaux, la stratégie générale vise à répartir le risque global d'une entreprise et à réduire au minimum les conséquences financières d'un éventuel fléchissement des activités de manutention de grains.

Étant donné les signes précurseurs d'une récolte abondante, les deux entreprises prévoyaient une amélioration appréciable de leurs revenus au cours de la campagne agricole de 2004-2005. Compte tenu des températures plus fraîches et de la gelée précoce, la majeure partie de la récolte n'a pu être stockée qu'à la fin de l'automne de 2004. Le retard s'est répercuté sur les expéditions de grains et a eu une incidence néfaste sur les revenus découlant du stockage de grains et de la vente d'engrais. AU et le SWP ont donc subi des pertes plus importantes que prévu, soit 49,1 millions de dollars et 17,4 millions de dollars, au cours des trois premiers trimestres de la campagne⁸⁶. Toutefois, on a enregistré des ventes de semences et d'engrais beaucoup plus élevées au cours du quatrième trimestre, grâce à des pluies printanières hâtives et à des conditions d'humidité généralement propices à l'ensemencement. Cette reprise de l'activité s'est révélée suffisante pour plus que doubler le revenu net annuel du SWP, qui a atteint 12,1 millions de dollars, comparativement à 5 millions de dollars l'année précédente. Cependant, il n'en a pas été ainsi en ce qui concerne AU. Bien que les revenus du quatrième trimestre de l'entreprise aient augmenté de 13,0 % par rapport à ceux de la même période de l'année précédente, l'augmentation n'a pas suffi à compenser les pertes déjà subies. AU a donc terminé la campagne agricole de 2004-2005 en accusant une perte nette modeste de 1,9 million de dollars.

Toutefois, les difficultés financières qu'a connues l'industrie céréalière en général ne sont pas uniquement liées au volume de grains manutentionnés. De nombreux intervenants continuent de signaler un problème critique ayant trait à la surcapacité du système de silos du pays⁸⁷. D'autres affirment que la capacité actuelle de stockage du SMTG constitue un excellent coussin qui permet de se prémunir contre les problèmes logistiques qui se dessinent à l'horizon. Par exemple, bien que les expéditions de vrac classées dans la catégorie de « préservation de l'identité » représentent une fraction minime seulement des expéditions totales actuelles de grains, leur accroissement probable pourrait exercer des pressions considérables sur l'infrastructure du système et les pratiques d'exploitation.

Ces perspectives soulignent la division qui existe entre les intervenants en ce qui a trait à la manière dont le secteur peut optimiser le mieux possible le déploiement de ses biens et de ses ressources. Malgré les divergences, les antécédents de longue date de l'industrie au chapitre des fusions d'entreprises, des investissements de capitaux, voire des cessions d'entreprises attestent de sa capacité de s'adapter au changement dans un milieu concurrentiel. En outre, même si les pertes financières que connaissent certains continuent de soulever des questions liées à la viabilité à long terme du système actuel en raison de sa sensibilité à la fluctuation du volume et de la qualité de grain, la campagne de 2004-2005 a de nouveau mis au jour le fait que le SMTG et ses intervenants continuent d'évoluer⁸⁸.

À cet égard, le SWP s'est révélé l'un des intervenants les plus dynamiques. En mars 2005, l'entreprise a achevé avec succès un remaniement du capital qui a mis fin officiellement à son statut de coopérative d'entreprises dirigée par les agriculteurs⁸⁹. Ce remaniement a été suivi, en avril, de mesures visant à accroître

⁸⁶ À noter que les ventes et les recettes des compagnies céréalières sont très cycliques, atteignant généralement un sommet au quatrième trimestre de la campagne agricole. Les pertes subies au cours des trois premiers trimestres sont tout aussi caractéristiques et ne sont pas en soi inhabituelles.

⁸⁷ Certains intervenants soutiennent que le ratio de roulement de la capacité de la campagne agricole 2003-2004, soit 5,6, le plus élevé enregistré en vertu du PSG, atteste le mieux cette surcapacité lorsque nombre de compagnies céréalières visent généralement à renouveler leurs capacités de stockage de sept à douze fois par année. Dans une large mesure, l'amélioration du ratio de renouvellement des capacités depuis le début du PSG a été stimulée par une réduction de 1,3 million de tonnes de la capacité de stockage des silos de collecte primaires.

⁸⁸ Certaines compagnies céréalières affirment qu'une réduction importante de la qualité du grain peut également avoir une incidence néfaste sur la rentabilité, puisque, comme dans le cas du blé pour animaux, on omet souvent les silos de collecte primaires pour favoriser une expédition directe au consommateur, réduisant ainsi les manipulations totales. D'autres soutiennent que l'incidence est négligeable, puisque la réduction de la qualité du grain accroît simplement la nécessité du mélange.

⁸⁹ Le plan, jugé essentiel à la viabilité du PSG, visait à réduire d'une manière appréciable la dette non réglée de la compagnie, tout en améliorant l'accès au marché des actions. En vertu de cette initiative, le PSG devait être incorporé au titre de la *Loi canadienne*

l'investissement de 150 millions de dollars en capitaux, essentiellement afin de rembourser une part appréciable de la dette à long terme de l'entreprise par le biais d'une offre de droits à ses nouveaux actionnaires ordinaires. Le même mois, le SWP a également annoncé qu'il avait uni ses forces à celles de James Richardson International Limited (JRI) en vue d'exploiter conjointement leurs installations terminales adjacentes de la rive nord de l'inlet Burrard de Vancouver⁹⁰.



Figure 49: Vue aérienne des installations terminales appartenant à James Richardson International Limited (à gauche) et à la Saskatchewan Wheat Pool, Inc. (à droite) à North Vancouver, Colombie-Britannique.

Cette collaboration vise, en bout de ligne, à accroître l'efficacité opérationnelle des installations en permettant à chaque entreprise de se spécialiser dans la manutention de marchandises spécifiques, plutôt qu'à tous les types de grains. Outre l'intégration physique de la capacité de stockage, des activités de chargement des navires et de l'infrastructure ferroviaire de soutien, on prévoyait que le nouvel accord permettrait également de satisfaire plus facilement aux nouveaux besoins de l'industrie des points de vue de la préservation de l'identité, du retraçage des produits, de la salubrité des aliments et de la manutention spéciale.⁹¹ À cette fin, les partenaires ont établi la société Pacific Gateway Terminal Ltd. (PGTL), dans laquelle ils détiennent des intérêts paritaires, à titre d'entité indépendante chargée de coordonner en leur nom la gestion des deux installations terminales. Bien que PGTL exige l'approbation réglementaire officielle du Bureau de la concurrence, l'entreprise est entrée en fonction le 11 juillet 2005, avec l'assentiment provisoire de ce dernier, afin de régler certains aspects de l'intégration pendant que le dossier demeure à l'étude.⁹²

Quatre ans auparavant, dans le cadre de mesures visant à empêcher ce qu'il considérait comme une réduction possible de la concurrence, le Bureau de la concurrence avait exigé qu'Agricore United (AU) vende une partie de ses intérêts dans les installations terminales de Vancouver. À titre de condition préalable à l'approbation d'une fusion entre Agricore Cooperative Ltd. et United Grain Growers Limited (UGG), en 2001, la nouvelle société AU a finalement consenti à la vente du silo terminal qui appartenait à UCG et était exploité par celui-ci. Malgré sa recherche active d'un acheteur possible, en bout de ligne, l'entreprise n'avait pas été en mesure de conclure la vente finale du bien.

Cependant, en mai 2005, AU a annoncé qu'elle avait conclu un accord relatif à la vente de l'ancienne installation d'UCG à Terminal One Vancouver Ltd., consortium représentant cinq terminaux céréaliers intérieurs appartenant à des agriculteurs de la Saskatchewan, moyennant un prix non dévoilé. Néanmoins, on estimait que les partenaires du consortium étaient en mesure d'amasser environ le tiers seulement du 1,6 million de tonnes considéré comme le volume minimal essentiel pour assurer la viabilité de l'entreprise. Dès lors, on a signalé que le consortium s'était employé énergiquement, au cours du quatrième trimestre, à inciter d'autres expéditeurs à se joindre au partenariat ou à conclure avec lui des accords relatifs à la manutention du grain. La tâche s'est cependant révélée ardue, puisque les transporteurs avaient déjà conclu des accords avec d'autres exploitants d'installations terminales relativement à la manutention de leur grain. De

sur les sociétés par actions, et ses actions existantes de classes A et B regroupées dans une catégorie unique d'actions ordinaires avec droit de vote ne comportant aucuns droits ni privilèges particulières pour les agriculteurs.

⁹⁰ Le silo terminal de SWP a une capacité de stockage autorisée de 237 240 tonnes comparativement à 108 000 tonnes, en ce qui concerne l'installation de JRI. La capacité totale des deux installations s'élève à 345 240 tonnes et représente un peu plus du tiers de la capacité totale autorisée de stockage du port de Vancouver.

⁹¹ SWP et JRI ont relié physiquement leurs infrastructures ferroviaires, afin de faciliter l'échange de wagons entre deux installations de conception indépendante et d'intégrer les activités de ces installations.

⁹² L'autorisation du Bureau de la concurrence, accordée aux termes d'une ordonnance détaillée sur consentement de 60 jours, était indépendante de toute décision que le Bureau pourrait prendre, en bout de ligne, en ce qui concerne le projet de fusion du SWP et de JRI. Comme il n'existe pas de délai prescrit relativement à l'examen de la transaction par le Bureau, aucune décision officielle n'avait été rendue à la clôture de la campagne agricole 2004-2005.

fait, ces difficultés ont empêché le transfert définitif de la propriété avant la fin de la campagne agricole 2004-2005. Malgré tout, il semblait improbable que l'accord puisse être conclu à une date ultérieure.⁹³

Il importe toutefois de reconnaître que ces mesures de restructuration n'ont pas été entièrement limitées aux grandes compagnies céréalières du SMTG. En novembre 2004, la société Mainline Terminal Ltd. (MTL) de la Saskatchewan a lancé un appel de déclarations d'intérêt en vue de la vente de son exploitation⁹⁴. Depuis que MTL a ouvert son installation de Moosomin, en 1997, la société s'est heurtée à une rude concurrence et a ainsi accumulé des pertes importantes⁹⁵. Même l'actionnaire majoritaire de l'entreprise, Cargill Limited, ne semblait pas intéressé à accroître son intérêt dans l'exploitation⁹⁶. En fin de compte, Parrish and Heimbecker Limited (P&H) a manifesté un intérêt à acquérir les biens de MTL et, en mars 2005, a présenté – avec succès – une proposition en vue de prendre en charge la société. La transaction, achevée dans les derniers jours du troisième trimestre, devait marquer la première augmentation des intérêts dans les installations de P&H en presque quatre ans⁹⁷.

De même, en mai 2005, JRI a annoncé qu'il avait acquis quatre silos à forte capacité de la société ConAgra Ltd. Contrairement à l'exploitation de MTL, ces installations, de même qu'une installation de transformation d'avoine de l'Alberta, représentaient une petite partie seulement des activités internationales de la société-mère américaine de l'entreprise⁹⁸. Bien qu'il s'agît d'une entreprise relativement jeune – elle a été fondée au milieu des années 1990 – ConAgra a choisi de ne pas étendre sa présence au Canada en construisant d'autres installations. Ayant ainsi restreint son rôle national possible, en choisissant de vendre la majeure partie de ses intérêts canadiens à JRI, la société semble démontrer sa détermination stratégique à se retirer du marché⁹⁹. En même temps, l'acquisition de ces quatre installations à forte capacité semble compléter les initiatives commerciales de JRI en vue d'accroître l'efficacité de son propre réseau de collecte de grain, et paver la voie à la fermeture éventuelle de ses petites installations.

2.34 La grève des camionneurs paralyse les expéditions de conteneurs au port de Vancouver

Le 25 juin 2005, après un mois de négociations infructueuses entre la Vancouver Container Truckers' Association (VCTA) et 46 entreprises de camionnage de la côte Ouest, plus de 1 000 membres de la VCTA ont déclenché une grève afin de s'élever contre les faibles taux horaires et la hausse du coût de l'essence. Compte tenu du fait que plus de 40 % des conteneurs manutentionnés au port de Vancouver sont transportés par camion, les expéditions à destination et au départ des terminaux réservés aux conteneurs ont pratiquement été paralysées.

La grève a également perturbé la circulation normale au port et a eu des répercussions néfastes sur d'autres installations du Lower Mainland de la Colombie-Britannique. Outre les conséquences graves que cette initiative devait avoir sur les expéditions de marchandises à l'échelle locale, l'Administration portuaire était préoccupée

⁹³ La perspective de la vente éventuelle de l'installation de UCG à Terminal One Vancouver Ltd. s'est en fait dissipée au cours des premières semaines d'août 2005. Le 29 juillet 2005, les représentants d'AU ont déclaré au commissaire du Bureau de la concurrence que l'on ne prévoyait pas conclure la vente de l'installation de UCG à Terminal One avant le 1er août, et ont donc demandé au commissaire de prolonger le délai accordé aux parties pour conclure la transaction. Le rejet subséquent de cette demande par le commissaire a, de fait, annulé l'accord de vente en cours de négociation entre AU et Terminal One. Insatisfait de cette décision, AU a présenté une demande au Tribunal de la concurrence afin d'obtenir, notamment, une ordonnance aux termes de la *Loi sur la concurrence* annulant l'accord initial conclu entre le commissaire et AU en 2001 concernant la vente de l'installation.

⁹⁴ Mainline Terminal Limited (MTL) était une compagnie céréalière régionale dotée de deux installations situées dans le sud-est de la Saskatchewan : un silo de terminal céréalier intérieur comportant de l'espace de stockage en copropriété appartenant au producteur, à Moosomin, et un petit silo, à Langbank. MTL était une propriété conjointe de Cargill Limited, qui détenait des intérêts majoritaires, et de quelque 350 actionnaires locaux.

⁹⁵ Au 30 novembre 2004, MTL avait accumulé une perte nette de 5,9 millions de dollars et une dette non réglée de 7,1 millions de dollars.

⁹⁶ Outre sa participation financière, Cargill Limited était un créancier de MTL, auquel l'entreprise devait au-delà de 2,1 millions de dollars au début de décembre 2004.

⁹⁷ P&H a pris officiellement possession des installations de Moosomin et de Langbank de MTL le 1^{er} mai 2005.

⁹⁸ ConAgra Ltd. est une filiale à part entière de la société ConAgra Foods Inc. d'Omaha.

⁹⁹ ConAgra a déclaré qu'elle ne prévoyait pas quitter complètement le marché canadien. L'entreprise continue d'exploiter son usine de transformation d'avoine de l'Alberta, de même qu'un bureau de commercialisation du grain.

par les problèmes d'engorgement qui s'ensuivraient inévitablement, compte tenu du fait que les exploitants de terminaux seraient contraints d'entreposer temporairement les conteneurs.

La grève devait avoir des répercussions financières appréciables, puisque l'on estimait qu'elle imposerait à l'économie financière un coût pouvant atteindre 30 millions de dollars par jour. Immédiatement après la grève, les dirigeants d'entreprises ont commencé à demander au gouvernement fédéral d'exiger, par voie législative, le retour au travail des membres de la VCTA; on a toutefois rejeté leurs demandes, jugées trop simplistes. Les gouvernements provincial et fédéral ont plutôt annoncé qu'ils nommeraient un médiateur qui tenterait de régler le conflit pendant que la grève se poursuivait.



Figure 50: Vue aérienne du terminal à conteneurs Centerm, une des nombreuses installations touchées par la grève de la Vancouver Container Truckers' Association à l'été 2005.

À la mi-juillet 2005, les répercussions de la grève se sont étendues à une région géographique plus vaste. Les lignes maritimes retenaient apparemment des marchandises à destination de Vancouver en Asie, de même qu'en Europe. Compte tenu des marchandises qui s'accumulaient ailleurs au Canada, de nombreux membres de l'industrie prétendaient que le fonctionnement du réseau de transport national était compromis. Certains s'inquiétaient de la réputation du port de Vancouver à l'échelle internationale, affirmant que les principaux clients du port avaient déjà conclu que la main-d'oeuvre de l'installation portuaire n'était pas fiable et avaient commencé à réévaluer les options qui leur étaient offertes pour atteindre le plus efficacement possible le marché canadien. Bon nombre craignaient que la situation n'entraîne, en bout de ligne, le détournement permanent des cargaisons vers d'autres ports afin de garantir que l'expédition des marchandises des clients ne soit pas à nouveau entravée.

Du point de vue du SMTG, la grève a eu une incidence restreinte, puisque le grain qui transite au port est, en majeure partie, transporté par wagons-trémies couverts et manutentionné une fois arrivé à destination, dans les installations terminales. Néanmoins, une partie du grain acheminé par le port de Vancouver est expédié outre-mer, dans des conteneurs. Une partie du grain est chargée directement dans les conteneurs dans les Prairies, alors qu'une quantité plus importante est d'abord transportée par train et est ensuite transbordée dans des conteneurs. La majeure partie des expéditions a trait aux cultures spéciales, notamment les pois, les fèves et les lentilles.

Bien que les expéditions directes par conteneurs en provenance des Prairies aient été largement épargnées par la grève, les entreprises retenues pour les besoins du transbordement des produits des wagons-trémies couverts n'étaient pas libres de déplacer les conteneurs destinés à leurs installations et provenant de celles-ci. Cette situation avait une incidence sur la circulation des marchandises au port, et a créé un arriéré dans la chaîne logistique.

À la fin de juillet 2005, le médiateur a proposé une entente biennale qui prévoyait une augmentation immédiate des taux de roulage et des suppléments carburant applicables aux expéditions de conteneurs dans la région de Vancouver. L'organisme de négociation de la VCTA a recommandé aux camionneurs grévistes d'accepter l'offre et a vu sa recommandation approuvée par plus de 90 % des membres de l'organisation le 31 juillet 2005. Les entreprises de camionnage qui retiennent leurs services ont cependant rejeté la proposition à l'unanimité le même jour.

Le 1^{er} août 2005, afin de régler l'impasse pendant que l'on continuait de chercher une solution à long terme, l'Administration portuaire de Vancouver a annoncé que les entreprises de camionnage qui tentaient de desservir les terminaux pour conteneurs du port devraient obtenir un permis en vertu d'un système provisoire qui serait mis en place pendant 90 jours. Les entreprises seraient ainsi tenues de verser aux camionneurs une

somme minimale de 200 \$ par conteneur livré, selon un taux établi aux termes de la proposition récente du médiateur. Cette mesure était appuyée par un décret émis en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada*, qui permettait de prendre ce type de mesure exceptionnelle afin de stabiliser le réseau de transport national.

Parallèlement, un groupe de travail mixte serait mis sur pied par les gouvernements provincial et fédéral, afin d'examiner les diverses questions liées à l'expédition de conteneurs dans les basses-terres continentales. L'objectif final du groupe de travail serait de recommander une stratégie à long terme visant à améliorer les relations de l'industrie, à prévenir la perturbation des mouvements de conteneurs et à préserver l'efficacité et l'efficacités de l'ensemble du réseau. Bien que ces mesures aient entraîné le rétablissement immédiat du service, l'élimination de l'arriéré sur le plan de l'expédition a nécessité bien plus qu'un mois d'efforts et d'énergie de la part de l'ensemble des intervenants.

2.35 Débrayage des employés de la Commission canadienne des grains en raison de la lenteur des négociations contractuelles

Insatisfaits de l'évolution des négociations contractuelles avec le gouvernement fédéral, les employés de la Commission canadienne des grains (CCG) représentés par l'Alliance de la fonction publique du Canada (AFPC) ont organisé une série de grèves rotatives touchant les installations terminales de l'ensemble du Canada. Le processus a commencé le 20 septembre 2004, par un débrayage illégal d'un jour des inspecteurs de grains de Vancouver. Au cours des semaines suivantes, les peseurs de grains et le personnel administratif de la CCG ont également participé à une série de débrayages d'un jour légaux et illégaux¹⁰⁰.

Outre les installations terminales agréées de Vancouver, les installations de Prince Rupert et de Thunder Bay ont également été touchées par le piquetage des employés de l'AFPC en grève. De toutes les installations de l'Ouest canadien, seul le silo terminal de Churchill a été épargné par le mouvement. Les installations terminales et de transfert de la côte Est ont également été touchées.

Bien qu'au début les débrayages aient empêché le chargement des navires, en bout de ligne, ils n'ont entraîné qu'un ralentissement restreint des opérations terminales. De fait, la CCB a affirmé que les grèves rotatives n'avaient eu aucune incidence sur sa capacité de respecter ses engagements en matière de ventes à l'exportation. L'unique exception est survenue le 24 septembre 2004, lorsque les travailleurs de silos-élévateurs et les débardeurs syndiqués ont refusé de franchir les lignes de piquetage établies dans cinq des six installations terminales de Vancouver.

Compte tenu de ces actions, d'aucuns se sont demandé si les processus de contrôle de la qualité utilisés dans le cadre du chargement du grain à bord des navires étaient compromis. Néanmoins, la CCG avait rapidement remplacé ses inspecteurs et ses peseurs de grains en grève par des employés qualifiés exclus du mouvement de grève, recrutés en grande partie parmi ses cadres, afin de préserver les processus en question. La CCG inspectait et surveillait normalement le pesage du grain à deux reprises, c'est-à-dire une fois à la réception du grain dans une installation terminale et à nouveau au moment du chargement du grain à bord d'un navire. Compte tenu des restrictions pratiques, le personnel substitut de la CCG consacrait ses efforts à l'assurance de la qualité lorsque le grain était chargé à bord des navires à des fins d'exportation. Afin d'éviter les retards et de veiller à ce que les silos terminaux contiennent une quantité suffisante de grain pour satisfaire à la demande, les exploitants de terminaux pouvaient recevoir le grain sans que la CCG n'inspecte ni ne pèse les wagons avant le déchargement, à la condition qu'ils aient obtenu l'autorisation écrite de l'expéditeur.¹⁰¹

Les débrayages ont pris fin à la fin d'octobre 2004, lorsque les employés en grève de l'AFPC ont conclu un accord de principe avec le gouvernement fédéral et la CCG.

¹⁰⁰ Les employés syndiqués de la Commission canadienne des grains étaient représentés par trois groupes distincts de négociation, dont chacun avait obtenu un droit légal de grève à diverses périodes en septembre et octobre 2004.

¹⁰¹ De fait, cette renonciation a eu une incidence minime sur les opérations des installations terminales, étant donné que l'inspection et le pesage du grain s'effectuent indépendamment aux silos terminaux. Dans une large mesure, les activités en matière d'inspection et de pesage de la CCG constituaient un mécanisme de sécurité et ont simplement confirmé les résultats des exploitants de silos terminaux.

2.4 Observations sommaires

La campagne agricole de 2004-2005 représentait la cinquième année du programme d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé (CCB), mais la deuxième année seulement pour laquelle celle-ci s'était engagée à faire transporter une proportion fixe de 40 % du grain qu'elle expédie aux quatre ports de l'Ouest du Canada en appliquant une formule combinée d'appels d'offres et d'attributions à l'avance. Selon ce mécanisme, la CCB avait la possibilité de lancer des appels d'offres pour un maximum de 20 % de son volume global.

Les répercussions combinées d'une saison de croissance plus fraîche et d'une gelée précoce ont entraîné une réduction considérable de la qualité des grains produits en vue d'expéditions au cours de la campagne agricole de 2004-2005. À mesure que la réduction devenait apparente, la CCB a dû s'adapter au déplacement fondamental de l'équilibre entre l'offre et la demande. De fait, le comportement de l'ensemble de l'industrie s'en est trouvé modifié.

Durant la campagne 2004-2005, la CCB a lancé au total 343 appels d'offres visant l'expédition d'environ 6,2 millions de tonnes de grain, un peu plus du double des 3,0 millions de tonnes visés la campagne précédente. En outre, il s'agissait de la plus importante quantité de grains soumise à des appels d'offres depuis la mise en oeuvre du programme, au cours de la campagne agricole de 2000-2001. La portée accrue des appels d'offres illustre, dans une large mesure, les efforts très réels déployés par la CCB afin de déterminer plus précisément la quantité de grain accessible, de même que les caractéristiques du grain. Contrairement aux campagnes précédentes, un degré plus élevé de spécificité a été intégré aux appels d'offres.

La très grande majorité de ce volume, soit 68,4 %, portait sur le transport du blé. Une autre part de 18,1 % était constituée de blé dur, et les 13,5 % restants étaient de l'orge. Ces pourcentages concordaient généralement avec ceux de la campagne précédente. On a cependant observé un déplacement appréciable de la tendance en ce qui concerne les quantités relatives visées par les appels d'offres et destinées aux quatre ports de l'Ouest canadien. Plus de 80 % du volume faisant l'objet d'appel d'offres étaient destinés à l'exportation par le biais des ports de la côte Ouest. Ce pourcentage était principalement motivé par la décision de la CCB de concentrer son grain de qualité supérieure à Vancouver afin d'assurer un meilleur service aux clients étrangers clés, notamment le Japon. La part de marché de Vancouver a donc grimpé à 70,9 %, comparativement à 41,7 % l'année précédente, alors que celle des autres intervenants a diminué.

Les appels d'offres de la CCB ont donné lieu à la réception de 1 048 soumissions visant le transport de quelque 5,7 millions de tonnes de grain, soit quelque 8,0 % de moins que le volume sollicité. La plupart des soumissions, dans une proportion de 59,8 %, faisaient suite à des appels concernant le blé. De même, 73,3 % des soumissions avaient trait à des mouvements au port de Vancouver. À cet égard, les soumissions illustraient largement la quantité sollicitée. Néanmoins, le processus de soumissions a été plus atténué que jamais depuis la campagne agricole 2000-2001. Bien que ces soumissions plus modérées reflètent partiellement les appels plus nombreux lancés par la CCB, elles soulignent simplement le fait que le l'approvisionnement de grain de qualité supérieure était restreint et que les compagnies céréalières n'étaient pas nécessairement en mesure d'assurer les quantités nécessaires pour respecter les spécifications énoncées dans les appels d'offres.

En fin de compte, au total, 445 contrats ont été adjugés pour le transport d'un peu moins de 2,4 millions de tonnes de grain, soit 38,4 % seulement des volumes en appels d'offres. Cela représente 18,0 % des volumes expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada au cours de la campagne 2004-2005, à peine moins du pourcentage visé de 20,0 %. La difficulté à assurer l'approvisionnement de grain de qualité supérieure se reflétait nettement dans la quantité visée par des appels d'offres, soit 3,7 millions de tonnes, mais pour laquelle les appels d'offres n'ont pas été satisfaits, en tout ou partie. Cette quantité représentait 58,7 % du volume global sollicité, soit pratiquement le quadruple de la proportion (15,7 %) de la campagne agricole précédente.

Étant donné l'approvisionnement restreint de grain de qualité, la nature des soumissions de la campagne 2004-2005 était radicalement différente. Les rabais que la CCB avait été en mesure d'obtenir des compagnies céréalières ont commencé à décliner. Les soumissions du premier trimestre étaient initialement semblables à celles observées l'année précédente, et ont entraîné un rabais maximum de 21,86 \$ la tonne de blé, rabais qui a ensuite commencé à chuter à mesure que l'étendue des problèmes liés à la qualité du grain devenait évidente. Le rabais maximum proposé par les grandes compagnies est passé à 14,12 \$ la tonne au deuxième

trimestre, à 14,57 \$ la tonne au troisième trimestre et à 3,06 \$ la tonne au quatrième trimestre. Les rabais offerts par les petites compagnies se situaient bien en deçà de ces valeurs.

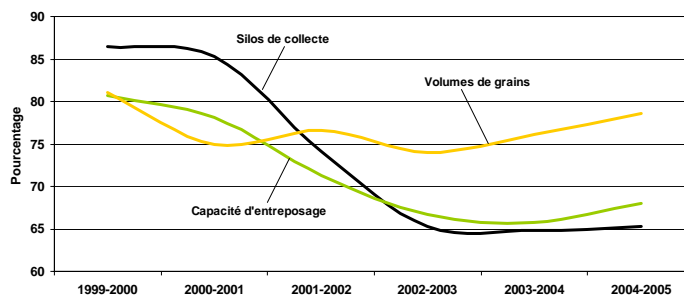
Toutefois, le facteur qui distingue la campagne agricole 2004-2005 de celles qui l'ont précédée a trait au fait que les soumissions des compagnies céréalières ont vite exigé que la CCB verse une prime en vue de l'expédition du grain soumissionné. Au cours du premier trimestre, les soumissionnaires demandaient de fait à la CCB de payer jusqu'à 5,00 \$ la tonne en sus du prix initial pour veiller à ce que le grain soit transporté à bon port en vue de son expédition. Au deuxième trimestre, la prime exigée avait doublé, s'élevant à 10,00 \$ la tonne, pour finalement atteindre 10,75 \$ la tonne au quatrième trimestre. Selon la CCB, cette augmentation a entraîné une réduction appréciable des économies liées aux coûts de transport qui pouvaient, en bout de ligne, se répercuter aux producteurs par le biais des comptes de livraison en commun. La CCB estime que les économies découlant de ces activités, au cours de la campagne 2004-2005, ont diminué de 48,9 %, passant de 51,1 millions de dollars l'année précédente à 26,1 millions de dollars.

De plus, le programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB a compté pour l'expédition d'un total de 2,1 millions de tonnes de grain pendant la campagne 2004-2005, soit 15,8 % du total des expéditions de la CCB vers des ports de l'Ouest du Canada, ce qui représente une augmentation de 1,9 % par rapport à l'année précédente. Lorsqu'on ajoute le volume transporté en vertu du programme d'appels d'offres, les deux programmes ont compté pour 33,8 % du total des expéditions de la CCB, un peu moins que les 40 % prévus dans les engagements de la CCB, mais un peu plus que les 32,0 % enregistrés pour la campagne agricole 2003-2004.

À plusieurs égards, la répartition des grains expédiés en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance correspondait en grande partie à celle des grains du programme d'appels d'offres. Cette similarité illustre le fait que les expéditions de grain assurées en vertu des deux programmes suivent une évolution parallèle. Il y a donc lieu de croire qu'il existe une dynamique structurale entre ces programmes; en outre, les compagnies céréalières semblent avoir tiré avantage de l'élément d'adaptabilité que le programme d'attribution des wagons à l'avance était censé apporter à leurs activités de planification.

Malgré la préoccupation soulevée par un certain nombre d'intervenants relativement à la capacité éventuelle des grandes compagnies céréalières d'écarter leurs concurrentes plus petites du marché, la part globale du marché détenue par les grandes sociétés a, de fait, légèrement décliné au cours des six dernières campagnes agricoles, passant de 81,1 % à 78,6 %. La dominance des grandes compagnies céréalières dans le réseau des silos de collecte, que ce soit en nombre ou en capacité, a connu un recul parallèle. Au 31 juillet 2005, les grandes compagnies céréalières contrôlaient plus de 65,4 % des silos, et 68 % de la capacité de stockage, un repli marqué comparativement à leurs parts respectives de 86,5 % et 80,7 % à la fin de l'année initiale du PMG.

Figure 51 : Parts relatives des quatre principales compagnies céréalières



Ces évolutions vont à l'encontre des craintes exprimées par certains au début du PSG, à l'effet que la rationalisation de l'industrie réduirait considérablement la concurrence. Jusqu'à un certain point, les changements constatés indiquent même un relèvement du niveau de concurrence dans le SMTG. L'arrivée et la multiplication subséquente de diverses exploitations indépendantes de silos ont sans aucun doute contribué à étayer la situation commerciale des compagnies céréalières de moindre envergure. L'implantation d'installations exemptées de permis pour le chargement des wagons des producteurs a aussi contribué à cette tendance.

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 terminaux). Par comparaison, la série d'indicateurs qui suit se concentrera essentiellement sur l'utilisation de ces éléments d'actif et sur le temps que met le grain pour transiter dans le système.



Points saillants – Campagne agricole 2004-2005

Camionnage

- L'indice composite des tarifs marchandises pour le transport par camion sur de courtes distances a monté de 11,3 %.
 - Première augmentation importante dans les frais de camionnage en trois ans.
 - L'indice composite des tarifs marchandises avait monté à 111,3 % à la fin de l'année.
 - Hausse attribuable à une augmentation importante du prix de l'essence.

Silos de collecte

- Le débit pour la campagne agricole 2004-2005 a augmenté de 0,2 % à 28,6 millions de tonnes.
- Le taux de rotation moyen aux silos est resté stable à 5,6 rotations.
 - Le rendement a été stimulé par une réduction de 1,2-million de tonnes de la capacité de stockage des silos au fil des six dernières campagnes agricoles.
- Les niveaux hebdomadaires moyens des stocks ont diminué de 14,0 % à 2,3 millions de tonnes.
 - Moyenne la plus basse depuis le début du PSG.
 - Reflète partiellement la sensibilité au déclin de la capacité de stockage.
- Le nombre moyen de jours de stockage a baissé de 14,3 % à 29,5 jours.
 - Moyenne la plus basse depuis le début du PSG.
 - Reflète directement les effets d'une récolte tardive et de la disponibilité réduite de grain au premier trimestre.
- Le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition a diminué de 18,0 % à 4,1.
 - Reflète la réduction des niveaux moyens des stocks.
 - Moyenne la plus basse depuis le début du PSG.
- Les taux publiés pour les activités de manutention aux silos ont légèrement augmenté :
 - Réception, ensilage et chargement – hausse de 0,9 %.
 - Nettoyage – hausse de 3,2 %.
 - Stockage – hausse de 0,6 %.

Opérations ferroviaires

- Le cycle moyen de rotation des wagons a augmenté de 7,7 % à 18,0 jours.
 - Le temps de transit moyen des wagons à vide a augmenté de 19,9 % à 9,4 jours; celui des wagons chargés a baissé de 2,9 % à 8,6 jours.
 - Les moyennes masquent les différences dans les cycles des wagons du CN et du CP.
 - Le temps du CP a diminué de 2,7 % tandis que celui du CN a augmenté de 19,9 %.
- La proportion de grains expédiés par trains-blocs multiples a baissé légèrement à 73,9 %.
 - La proportion des trains-blocs de 50 wagons ou plus a baissé légèrement à 67,9 %.
 - Cette baisse reflète une diminution modeste de l'utilisation de trains-blocs plus gros et une restructuration des rabais incitatifs.
 - Le CP a réduit les rabais pour le transport des trains-blocs de 100 à 111 wagons.
 - Changements importants dans les services de trains-navettes.
 - Paiements incitatifs des compagnies de chemin de fer estimés à 67,7 millions \$ – en baisse de 0,4 %.
 - Le rabais moyen a diminué de 0,4 % à 4,52 \$ la tonne.
- Les tarifs marchandises publiés sont ajustés en plusieurs phases.
 - Le CN a réduit ses taux d'environ 1,0 % en août 2004; en gros, le CP a suivi.
 - Le CN et le CP ont réduit leurs taux dans le troisième trimestre de 1,0 % et de 3,0 % respectivement.
 - Ces réductions ont été suivies par une autre réduction de 3,0 % dans le quatrième trimestre.
- L'Office des transports du Canada a établi un plafonnement des revenus à 629,3 millions \$.
 - L'Office a déterminé que les recettes du CN et du CP au titre des grains réglementés ont totalisé 628,9 millions \$.
 - Les recettes totales du grain sont inférieures de 0,4 million \$ au niveau autorisé.
 - Le CN paie une amende sur un excédent de recettes de 0,1 million \$.
 - Les recettes moyennes ont augmenté de 0,6 % à \$25,87 \$ la tonne.

Performance des silos terminaux et des ports

- Le débit des terminaux a diminué de 0,1 % pour s'établir à 18,9 millions de tonnes.
- Le ratio de débit moyen des silos a augmenté de 7,1 %, soit 7,5 rotations.
- Le niveau hebdomadaire moyen des stocks a augmenté de 5,5 % pour passer à 1,1 million de tonnes.
- Le temps moyen dans le port a augmenté de 22,5 % pour s'établir à 4,9 jours.
 - Conséquence des retards du chargement à Vancouver dans les deuxième et troisième trimestres.
- Les taux de tarif publiés pour les activités de manutention des silos terminaux ont augmenté.
 - Réception, ensilage et chargement – augmentation de 2,3 %.
 - Frais de stockage – augmentation de 5,4 %.

Série de mesures 3 – Efficience du système

Tableau	Description	Notes	RÉF.	CAMPAGNE AGRICOLE (1)			
			1999-2000	2003-2004	2004-2005	% VAR	
Camionnage [sous-série 3A]							
3A-1	Indice composé des taux marchandises – Transport par camion sur de courtes distances		100,0	100,0	111,3	11,3 %	–
Silos de collecte [sous-série 3B]							
3B-1	Débit du volume de grain (milliers de tonnes)		32 493,9	28 526,9	28 593,5	0,2 %	▲
3B-2	Coefficient moyen de rotation aux silos		4,8	5,6	5,6	0,0 %	▲
3B-3	Niveau de stock moyen hebdomadaire (milliers de tonnes)		3 699,3	2 691,9	2 691,9	14,0 %	◆
3B-4	Nombre moyen de jours en stockage (jours)		41,7	34,4	29,5	-14,3 %	▼
3B-5	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Grain		6,2	5,0	4,1	-18,0 %	▼
3B-6	Frais de manutention moyen – Destination de livraison	(2)					
Opérations ferroviaires [sous-série 3C]							
3C-1	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Province		25 659,6	19 923,5	29 259,5	1,7 %	▲
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	7,8	9,4	-19,9 %	▼
3C-4	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – Temps de transit des wagons chargés		9,2	8,9	8,6	-2,9 %	▼
3C-4	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – Temps de transit total des wagons		19,9	16,7	18,0	-7,7 %	▼
3C-5	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Non incitatif		12 735,5	3 093,3	4 957,3	60,3 %	▲
3C-5	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Incitatif		12 924,2	9 178,0	14 966,3	63,1 %	▲
3C-6	Volumes de grain des wagons-trémies (millions \$) – Valeur de rabais incitatif		31,1 \$	36,4 \$	67,9 \$	86,7 %	▲
3C-7	Densité du trafic (tonnes par route-mille) – Réseau tributaire du grain		442,3	204,1	356,7	74,7 %	▲
3C-7	Densité du trafic (tonnes par route-mille) – Réseau non tributaire du grain		292,4	149,0	235,1	57,7 %	▲
3C-7	Densité du trafic (tonnes par route-mille) – Réseau total		330,3	162,1	263,8	62,7 %	▲
3C-8	Taux marchandises composées – 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 (\$ la tonne)		n.d.	24,52 \$	25,72 \$	4,9 %	▲
Performance des silos terminaux et des ports [sous-série 3D]							
3D-1	Débit annuel du port (milliers de tonnes) – Grain		23 555,5	11 806,9	18 962,0	60,6 %	▲
3D-2	Coefficient de rotation moyen aux silos terminaux		9,1	5,0	7,0	40,0 %	▲
3D-3	Niveau de stock moyen hebdomadaire aux silos terminaux (milliers de tonnes)		1 216,2	1 016,5	1 069,2	5,2 %	▲
3D-4	Nombre moyen de jours en stockage – Saison d'exploitation (jours)		18,6	19,0	19,9	-4,7 %	▼
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	4,0	4,9	-22,5 %	▼
3D-8	Répartition du temps des navires au port	(2)					
3D-9	Répartition du temps des navires au port	(2)					
3D-10	Frais annuels de surestaries (millions \$)		7,6 \$	4,7 \$	16,0 \$	236,7 %	▲
3D-10	Primes de célérité annuelles (millions \$)		14,5 \$	20,0 \$	17,5 \$	12,5 %	▲
3D-11	Frais de manutention moyens – Silos terminaux	(2)					

- (1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles de 1999-2000 à 2004-2005 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.

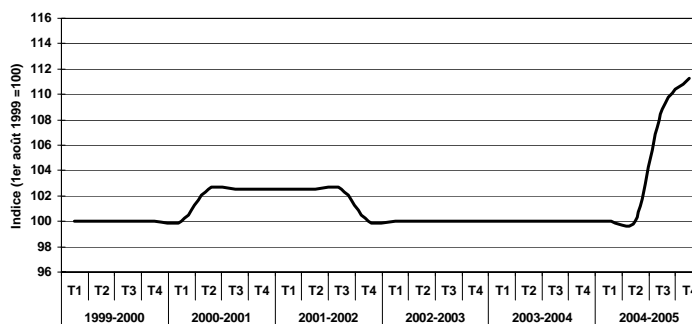
3.1 Camionnage [sous-série de mesures 3A]

La première étape du transport du grain dans le SMTG est habituellement son expédition par camion vers un silo terminal. Cette distance peut ne représenter que quelques milles, mais elle peut aussi atteindre et même dépasser les 100 milles. Le matériel employé varie également beaucoup, des véhicules des producteurs relativement petits jusqu'aux camions à grande capacité des entreprises de camionnage pour le compte d'autrui. De plus, plusieurs des grandes compagnies céréalières proposent leurs services de camionnage « internes », offrant au producteur la possibilité de conclure un marché directement avec la compagnie céréalière pour la collecte du grain à la ferme et sa livraison au silo.

Le PSG analyse les tarifs marchandises affichés des principales compagnies céréalières pour des services locaux de collecte et de livraison du grain, à partir d'un échantillon représentatif de 37 postes de livraison. Ces tarifs sont regroupés pour établir un barème composé des mouvements commerciaux de camionnage dans l'Ouest du Canada, avec indexation pour mesurer l'évolution de ces coûts.

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 les campagnes 2000-2001 et 2001-2002), la structure sous-jacente de ces coûts de camionnage commercial est demeurée inchangée tout au long des cinq premières années du PSG.

Figure 52 : Indice composé des tarifs marchandises – Transport par camion sur courtes distances



Dans une large mesure, la surcapacité face à la demande réduite a également permis de contenir les tarifs. De plus, la concurrence entre les grandes compagnies céréalières qui offrent des services de camionnage commercial a joué dans la stabilisation des tarifs. Toutefois, les coûts des intrants liés à ces services – en particulier ceux ayant trait au carburant – avaient augmenté de façon constante.¹⁰² Au début de la campagne agricole 2004-2005, on signalait généralement que les transporteurs avaient déjà absorbé une augmentation de 10 % de leurs coûts directs.

Ces pressions ne se sont pas atténuées. À la fin du premier semestre de la campagne 2004-2005, le prix du pétrole brut West Texas Intermediate s'approchait rapidement des 50 \$US du baril, ayant encore augmenté de 20 %. Étant donné la hausse des prix du carburant qui s'ensuivit, l'escalade des tarifs de remorquage du grain devint inévitable. À la fin du troisième trimestre, toutes les grandes compagnies céréalières avaient mis en oeuvre une hausse de tarifs, laquelle a entraîné une augmentation de 8,8 % de l'indice de prix lié au PSG en ce qui concerne le camionnage sur courte distance. D'autres augmentations appliquées au cours du quatrième trimestre ont ajouté 2,5 points à l'indice de prix, qui s'est élevé à 111,3; on a donc terminé la campagne agricole 2004-2005 avec une hausse globale de 11,3 % par rapport au début de la campagne. Il s'agissait de la plus importante augmentation annuelle des coûts logistiques assumée par les producteurs depuis le début du PSG. [Voir le tableau 3A-1 à l'annexe 4.]

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

Dans le cadre du PSG, la campagne 2004-2005 représentait la deuxième véritable occasion d'évaluer l'incidence des changements récents apportés au SMTG sur l'efficacité opérationnelle du réseau des silos de collecte primaires selon des volumes près de la normale. Cette possibilité découlait en grande partie du fait que le débit du volume du système était demeuré inchangé comparativement à celui observé au cours de la

¹⁰² Le prix du pétrole brut de West Texas Intermediate a augmenté de 43,5 % au cours de la campagne agricole 2003-2004, pour atteindre 43,80 \$US le baril de 30,53 \$US qu'il était.

campagne précédente, soit 26,5 millions de tonnes, augmentant de 0,2 % seulement pour atteindre 28,6 millions de tonnes¹⁰³. Cependant, ce débit était inférieur de 14,3 % au débit record de 33,3 millions de tonnes consigné pour la campagne 2000-2001, le plus important débit enregistré dans le régime du PSG.

Des hausses sur 12 mois des expéditions des silos de collecte ont été enregistrées dans deux provinces productrices seulement. Avec une augmentation de 8,4 % de son débit, l'Alberta a réalisé le gain relatif le plus imposant. De plus, seul son rendement de 10,3 millions de tonnes enregistré lors de l'année de référence du PSG était supérieur à son volume de 9,3 millions de tonnes expédiées. Suivait ensuite la Saskatchewan qui, malgré une augmentation de 4,4 % portant son débit à 13,6 millions de tonnes, affichait un rendement inférieur à son résultat record dans le cadre du PSG, soit 17,8 millions de tonnes. Compte tenu des conditions de croissance plus médiocres du Manitoba, les expéditions de la province ont diminué de 16,0 %, s'établissant à 5,5 millions de tonnes comparativement aux 6,6 millions de tonnes atteints l'année précédente. Néanmoins, ce volume se situait tout juste au-dessous de la moyenne de 5,6 millions de tonnes enregistrée au cours des cinq premières années du PSG.

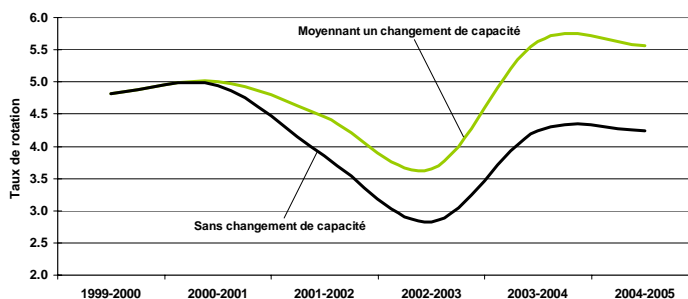
Avec une réduction de 50,9 %, la Colombie-Britannique a affiché la baisse sur 12 mois la plus radicale du rendement des silos de collecte primaire. Le rendement de 0,2 million de tonnes représentait le deuxième volume le plus modeste de la province dans le cadre du PSG¹⁰⁴. Cette diminution était attribuable non seulement aux conditions de croissance relativement peu favorables de la province, mais également aux conditions météorologiques difficiles qui sévissaient au moment de la récolte. [Voir le tableau 3B-1 à l'annexe 4.]

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 primaires. Bien que le débit durant la campagne 2004-2005 ait augmenté de 66 600 tonnes comparativement aux expéditions de la campagne précédente, le taux de rotation est demeuré stable à 5,6 rotations, la valeur la plus élevée enregistrée dans le cadre du PSG¹⁰⁵. Ce résultat est attribuable en grande partie à l'effet compensatoire de l'augmentation nette de 66 800 tonnes de la capacité de stockage du système.

Quoi qu'il en soit, on a observé des changements importants en ce qui concerne les ratios des provinces. Celui de l'Alberta a continué de grimper, affichant une hausse supplémentaire de 4,4 % pour atteindre 7,1 rotations, comparativement aux 6,8 rotations records de la campagne précédente. On a également enregistré une augmentation en Saskatchewan, où l'on a consigné 4,8 rotations comparativement à 4,7, un an plus tôt. Ces améliorations étaient principalement motivées par l'accroissement de la production provinciale que nous avons déjà mentionnée. On a constaté la même sensibilité parmi les ratios plus faibles du Manitoba et de la Colombie-Britannique, qui ont diminué de 14,5 % pour s'établir à 5,9 rotations et de 52,7 %, passant à 2,6 rotations respectivement, compte tenu de la réduction des volumes. [Voir le tableau 3B-2 à l'annexe 4.]

Figure 53 : Changement de capacité – Impact sur le taux de rotation



¹⁰³ Pour mesurer le débit du réseau des silos de collecte, le PSG tient compte des expéditions par camion et par chemin de fer depuis les silos primaires. Les volumes de grain transitant par les silos de transformation sont exclus de ce calcul.

¹⁰⁴ La plus petite quantité de grain expédiée des silos de collecte primaires de la Colombie-Britannique a été enregistrée au cours de la première année du PSG et s'élevait à 169 700 tonnes. La quantité expédiée de ces installations au cours de la campagne agricole 2004-2005, soit 173 200 tonnes, était supérieure de 2,1 % seulement.

¹⁰⁵ En règle générale, les chiffres importants relevés en vertu du PSG sont consignés à une décimale près. En l'espèce, le chiffre arrondi ne prend pas en compte la réduction minimale du ratio de renouvellement des capacités au cours de la campagne agricole 2004-2005.

Les gains réalisés depuis la campagne 2002-2003 sont en grande partie liés au volume, mais l'amélioration réelle du taux de rotation depuis le début du PSG est principalement conséquence d'une réduction de 1,2 million de tonnes (18,8 %) de la capacité de stockage. Dans une perspective plus large, cette réduction est l'effet des programmes de rationalisation des silos des compagnies céréalières, et de leurs efforts pour mieux exploiter ces éléments d'actif.

Le déclin progressif du débit au fil des campagnes 2001-2002 et 2002-2003 a eu pour effet de masquer les gains réalisés en efficacité. En fait, si la capacité de stockage n'avait pas été réduite pendant cette période, on aurait enregistré pour la campagne 2003-2004 un taux de rotation de 4,2 plutôt que de 5,6. Cet écart de 1,4 rotation souligne le fait que le réseau de silos primaires a rehaussé son efficacité de manutention de 31,4 %, selon les estimations, au fil des six dernières campagnes.

Stocks des silos

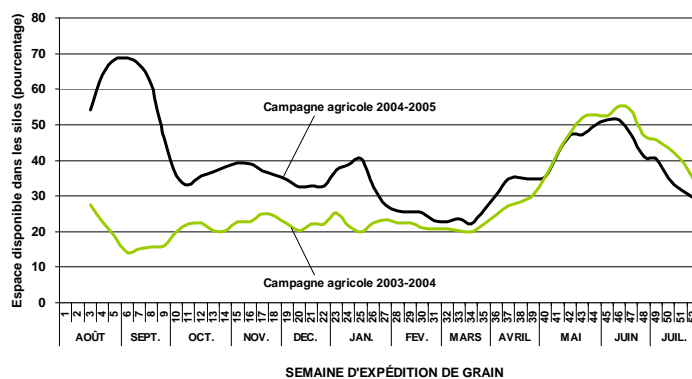
Pour évaluer l'efficacité opérationnelle du réseau de silos primaires, le PSG examine également l'incidence de tout changement des quantités de grain stockées. Au-delà des niveaux effectifs des stocks, cet examen porte également sur le nombre de jours de stockage des grains et sur la capacité des stocks en question à satisfaire la demande immédiate du marché.

De concert avec la réduction de la capacité de stockage, les volumes de grain stockés ont également baissé. À la fin de la campagne 2002-2003, le niveau hebdomadaire moyen des stocks dans le réseau de silos primaires avait décliné à son niveau le plus bas, 2,5 millions de tonnes. Bien que cette moyenne pour la campagne 2003-2004 ait remonté à 2,7 millions de tonnes, elle avait néanmoins diminué de plus d'un quart comparativement à la donnée de référence, soit 3,7 millions de tonnes, consignée la première année du PSG. [Voir le tableau 3B-3 à l'annexe 4.]

Cette tendance à la baisse s'est renforcée au cours de la campagne agricole 2004-2005, alors que la moyenne a encore diminué de 14,0% pour atteindre son niveau le plus bas, soit 2,3 millions de tonnes. Cette réduction a été stimulée en grande partie par le déclin marqué de la quantité de grain entreposée pendant le premier trimestre, qui est passée à une moyenne hebdomadaire de clôture de 1,8 million de tonnes, la plus faible valeur trimestrielle enregistrée dans le cadre du PSG. Ces valeurs records illustraient essentiellement l'accroissement de la demande de grain de qualité supérieur dans un milieu commercial où la récolte tardive avait gravement restreint l'approvisionnement global.

La récolte tardive a entraîné une réduction initiale des stocks reportés afin de respecter les engagements en matière de ventes à l'exportation. Lorsqu'on a commencé à récolter les nouvelles cultures, les quantités disponibles de grain de qualité supérieure ont rapidement été acheminées vers les silos primaires. Ces deux facteurs ont vite contribué à réduire les stocks, ainsi qu'en attestait l'augmentation appréciable de l'espace disponible dans le réseau de silos primaires, qui atteignait près de 70 % au début de septembre 2004, comparativement à une normale de 20 %.

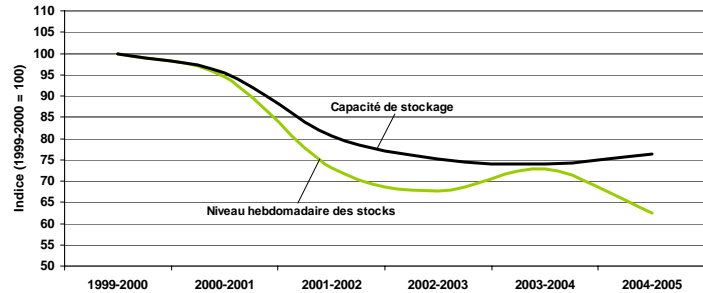
Figure 54 : Espace disponible dans les silos de collecte primaires



Étant donné l'amélioration de l'accessibilité du grain au cours du deuxième trimestre, les pressions liées à la demande ont commencé à s'estomper. À ce titre, les stocks hebdomadaires de clôture ont commencé à augmenter. À la fin du troisième trimestre, les stocks étaient remontés à 2,8 millions de tonnes, avant de se stabiliser à 2,3 millions de tonnes au quatrième trimestre. Bien que cette augmentation générale ait pondéré la moyenne exceptionnellement faible du premier trimestre, son incidence est demeurée suffisante pour établir une nouvelle norme de rendement dans le cadre du PSG.

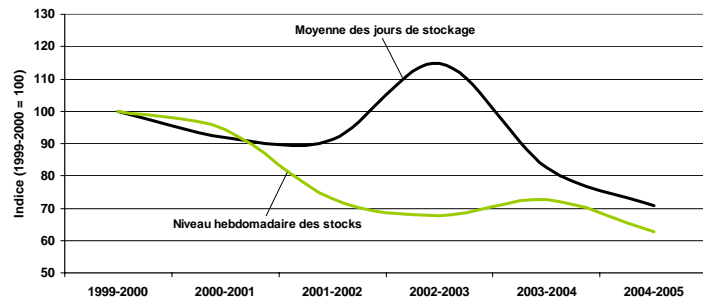
Il y a lieu de souligner que la réduction nette de 37,4 % des stocks de silos de collecte primaires, au cours des six dernières campagnes agricoles, dépasse la réduction correspondante de 23,7 % de la capacité de stockage. L'écart est évident lorsque l'on compare les stocks moyens des six dernières campagnes à la capacité de stockage du réseau, et que l'on constate que les stocks sont passés d'une moyenne de 54,3 % de la capacité totale de stockage à 44,6 %. Cette réduction révèle que les stocks moyens ont diminué en termes réels, et que l'on conserve une quantité moindre de grain en stocks par unité de capacité de stockage qu'au début du PSG.

Figure 55 : Évolution relative de la capacité de stockage des silos de collecte et du niveau moyen des stocks



Tout comme les stocks moyens ont généralement diminué, il en est de même de la durée moyenne de stockage du grain. De la durée repère de 41,7 jours enregistrée pour l'année de référence du PSG à la valeur consignée pour la campagne agricole 2003-2004, soit 34,4 jours, le nombre moyen de jours de stockage a diminué de 17,5 %¹⁰⁶. À cet égard, la campagne 2004-2005 a également établi un nouveau record lié à la plus courte durée de stockage du grain, c'est-à-dire, 29,5 jours. Tout comme pour les stocks, la réduction de la durée de stockage est directement liée à la rapidité de l'utilisation du grain entreposé dans le réseau de silos de collecte primaires. Le nombre moyen de jours de stockage du premier trimestre, 22,7 jours, était inférieur de 34,0 % à la moyenne de la campagne précédente, soit 34,4 jours. De plus, seule la moyenne du quatrième trimestre de la campagne agricole 2003-2004 avait marqué un niveau aussi faible dans le cadre du PSG¹⁰⁷. [Voir le tableau 3B-4 à l'annexe 4.]

Figure 56 : Changement relatif des niveaux hebdomadaires moyens des stocks et du nombre moyen de journées de stockage



Les durées moyennes de stockage de la Saskatchewan et de l'Alberta affichaient la diminution sur 12 mois la plus importante de la campagne agricole 2004-2005 soit 19,4 % et 12,7 % respectivement. Ces chiffres illustraient généralement le fait que la production avait comporté une concentration comparative plus importante du grain de qualité supérieure dans ces régions. Les moyennes relatives aux catégories de grains se sont révélées plus mixtes, les grains hors CCB ayant accusé la baisse la plus générale. Voici un résumé des principales fluctuations de ces valeurs :

¹⁰⁶ Cette tendance à la baisse a été perturbée au cours de la campagne 2002-2003, lorsqu'une réduction marquée des programmes de ventes de grains CCB, et de grains hors CCB, a porté la durée moyenne à 47,9 jours.

¹⁰⁷ On a également enregistré un nombre moyen de jours de stockage de 22,7 au quatrième trimestre de la campagne 2003-2004. Nombre des facteurs qui avaient influé sur ce résultat se sont répercutés au premier trimestre de la campagne 2004-2005.

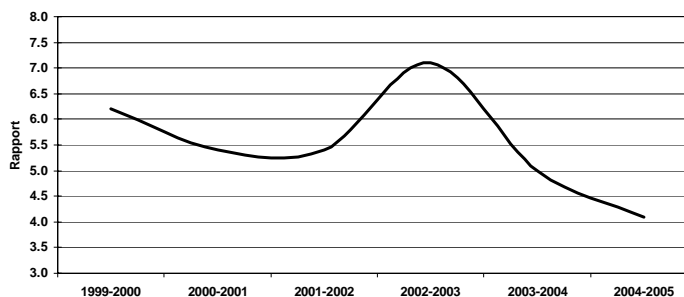
Province	Durée de stockage	Changement	Grain	Durée de stockage	Changement
Saskatchewan	32,8 jours	Baisse de 19,4%	<u>Grains CCB</u>		
Alberta	25,4 jours	Baisse de 12,7%	Blé	31,2 jours	Baisse de 23,7%
Manitoba	28,1 jours	Baisse de 3,8%	Blé dur	43,1 jours	Baisse de 17,2%
Colombie-Britannique	41,9 jours	Hausse de 34,9%	Orge	27,6 jours	Hausse de 12,1%
			<u>Grains hors CCB</u>		
			Canola	19,3 jours	Baisse de 14,2%
			Pois	18,4 jours	Hausse de 0,5%
			Lin	22,6 jours	Hausse de 16,1%
			Avoine	33,6 jours	Hausse de 44,4%

Le caractère adéquat des stocks des silos de collecte peut s'évaluer en comparant leur niveau à la fin d'une semaine d'expédition quelconque et les expéditions par camion et voie ferrée effectués dans les sept jours suivants. Si le rapport entre ces deux valeurs s'établit exactement à 1, cela signifie que les stocks des silos de collecte correspondaient exactement aux expéditions réalisées la semaine suivante. Un rapport supérieur dénote un approvisionnement excédentaire aux besoins à court terme¹⁰⁸.

L'examen des ratios stocks-expédition hebdomadaires moyens consignés dans le cadre des cinq premières campagnes du PSG révèle que la moyenne trimestrielle a rarement été inférieure à 5,0. À ce titre, les stocks disponibles à la clôture d'une semaine donnée étaient généralement supérieurs selon un facteur d'au moins cinq à la quantité exigée la semaine suivante. Indépendamment du caractère anormal de la campagne agricole 2002-2003, lorsque le fléchissement des ventes de grains ont entraîné une accumulation des stocks dans les silos de collecte primaires, laquelle a considérablement accru le ratio, à la campagne 2003-2004, la moyenne annuelle avait diminué de 19,4 % passant de 6,2 à 5,0.¹⁰⁹

Les facteurs qui ont entraîné la réduction des stocks au cours de la campagne 2004-2005 ont également contribué à réduire encore davantage les ratios. Au premier trimestre, le rapport moyen stock-expédition a diminué pour atteindre un niveau record de 2,8. En outre, bien que le rapport ait ensuite augmenté parallèlement à l'accumulation des stocks trimestriels, l'incidence exceptionnelle des résultats du premier trimestre a contribué à réduire la moyenne annuelle de 18,0 %, qui a atteint un niveau sans précédent de 4,1 comparativement à 5,0 un an plus tôt. [Voir le tableau 3B-5 à l'annexe 4.]

Figure 57 : Silos primaires – Rapport stock-expédition



Frais moyens de manutention

Les frais perçus par les compagnies céréalières pour une diversité d'activités de manutention aux silos primaires varient grandement. Ces différences découlent non seulement des services particuliers offerts, ensilage, nettoyage ou stockage, mais aussi de la diversité des grains en cause et de la province où le service

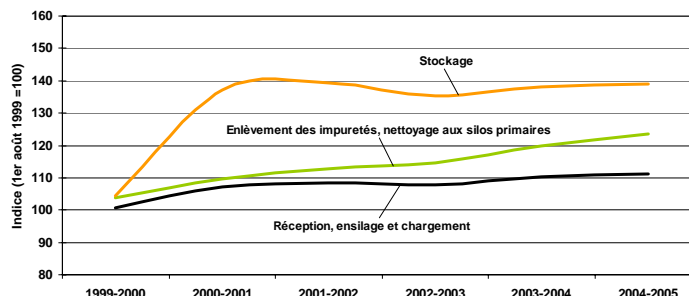
¹⁰⁸ La valeur « 1,0 » constitue la limite minimale en ce qui concerne le ratio stocks-expéditions établi en vertu du PSG. Cette limite s'explique par le fait que les expéditions provenant des silos de collecte primaires sont restreintes en fonction de la quantité de grains en stocks.

¹⁰⁹ Le ratio stocks-expéditions hebdomadaire le plus élevé dans le cadre du PSG, soit 7,1, a été enregistré au cours de la campagne agricole 2002-2003. Un ratio trimestriel record de 8,8 a également été enregistré au troisième trimestre de la même campagne.

est dispensé. Compte tenu de la foule de taux tarifaires individuels, le PSG n'a d'autre choix que le recours à un indice composite pour suivre l'évolution de ces taux.¹¹⁰

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

Figure 58 : Fluctuation relative des frais de manutention des silos



Les taux de ces services augmentent régulièrement depuis le début du PSG. Les taux tarifaires de réception, d'ensilage et de chargement du grain ont connu la progression la plus lente. Jusqu'à la fin de la campagne 2003-2004, ces taux avaient augmenté d'un total de 10,3 %. Pendant la campagne 2004-2005, une nouvelle hausse de 0,9 % a porté l'augmentation cumulative sur six ans à 11,3 %.¹¹¹

Les taux pour l'enlèvement des impuretés sont les seuls à avoir augmenté à chacune des six dernières campagnes¹¹². Pour la campagne 2004-2005, cette hausse représentait environ 3,2 %, ce qui a eu comme effet de porter l'augmentation de l'indice composé depuis le début du PSG à 23,7 %.

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, avec une augmentation de près du tiers. Bien que les taux aient affiché un recul modéré au cours de la campagne 2002-2003, de légères hausses annuelles ont été appliquées à chacune des deux dernières campagnes. L'augmentation de 0,6 % enregistrée pendant la campagne 2004-2005 a abouti à des frais de stockage supérieurs de 39,0 % à leur niveau au début du PSG. [Voir tableau 3B-6 à l'annexe 4.]

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

Le volume de grains transportés par wagons-trémies couverts durant la campagne 2004-2005 affichait une modeste hausse sur 12 mois de 1,7 %, atteignant 20,3 millions de tonnes comparativement à 19,9 millions de tonnes un an plus tôt.¹¹³ L'ensemble des ports, sauf celui de Vancouver, ont connu une diminution de la quantité manutentionnée de grains. Les expéditions à destination de Vancouver ont augmenté de 9,2 %, passant de 10,2 millions de tonnes l'année précédente à 11,2 millions de tonnes, ce qui représentait une part de 55,0% du volume total transporté par chemin de fer. L'installation de Thunder Bay a vu son volume diminuer de 5,1 %, passant de 6,4 millions de tonnes la campagne précédente à 6.0 millions de tonnes. De même, les

¹¹⁰ Pour les besoins de notre analyse, la fluctuation des prix relativement à une activité particulière de manutention est fondé sur un indice composite de tarifs nominaux.

¹¹¹ À titre de comparaison, l'indice des prix à la consommation a augmenté de 14,1 % au cours de cette période.

¹¹² Les frais d'enlèvement des criblures (nettoyage d'installations terminales) relevant des dispositions du tarif des silos de collecte primaires autorisés et sont établis au moment de l'expédition des grains par les producteurs.

¹¹³ Le volume global de grains cité aux présentes comme ayant été transporté par train vers des points d'exportation de l'Ouest du Canada au cours de la campagne agricole 2004-2005 ne concorde pas avec les 20,8 millions de tonnes mentionnés à la section 1.2. Le second volume correspond à une évaluation globale qui englobe les grains transportés par wagons couverts, remorques et conteneurs. À des fins de comparaisons plus cohérentes, les valeurs citées dans la présente section (ainsi que dans les tableaux 3C-1 à 3C-3) touchent exclusivement le volume de grains transporté à bord de wagons-trémies couverts et par le biais du réseau de silos terminaux uniquement. Ce type de rajustement représente généralement une réduction inférieure à 5,0 % du nombre global de tonnes.

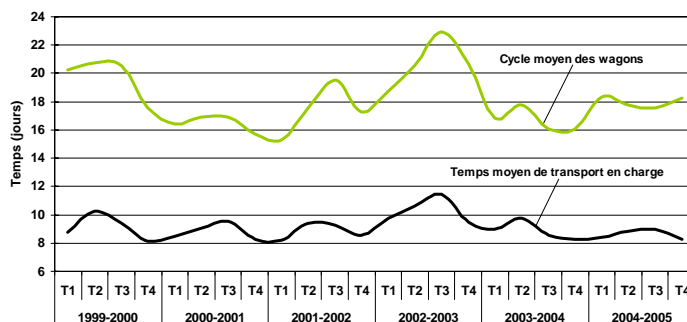
mouvements à destination de Prince Rupert ont diminué de 6,8 %, passant à 2,7 millions de tonnes, tandis que les expéditions vers Churchill ont diminué de 16,2 %, passant à 0,4 million de tonnes.

Les expéditions ferroviaires en provenance de chacune des provinces de l'Ouest du Canada, sauf le Manitoba, ont affiché une augmentation. La hausse nette la plus importante a été enregistrée en Saskatchewan, où les expéditions par voie ferroviaire ont augmenté de 5,7 %, c'est-à-dire, 0,5 million de tonnes, passant à 10,0 millions de tonnes. Venaient ensuite des augmentations de 3,1 %, soit 0,2 million de tonnes, en ce qui concerne les expéditions provenant de l'Alberta, et de 0,1 million de tonnes en ce qui a trait aux expéditions provenant de la Colombie-Britannique.¹¹⁴ Toutefois, une réduction de 0,6 million de tonne du volume expédié du Manitoba a largement neutralisé ces augmentations. [Voir tableaux 3C-1, 3C-2 et 3C-3 à l'annexe 4.]

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 désigné et rapatrier le wagon vide dans les Prairies pour y être rechargé. Pendant la campagne 2004-2005, le cycle de rotation a augmenté de 7,7 %, pour une moyenne de 18,0 jours comparativement aux 16,7 jours de la campagne précédente¹¹⁵. Bien que ces chiffres soient supérieurs à ceux de la campagne agricole 2003-2004, ils concordent généralement avec ceux enregistrés au cours des campagnes initiales plus actives du PSG¹¹⁶. [Voir le tableau 3C-4 à l'annexe 4.]

Figure 59 : Cycle moyen de rotation des wagons



Malgré tout, on a observé des différences importantes sur le plan du rendement dans les couloirs d'exploitation primaire. La moyenne du couloir de Vancouver a augmenté de 3,4 %, passant à 18,4 jours. En ce qui concerne les mouvements vers Thunder Bay, le cycle moyen de rotation des wagons a augmenté de 5,2 % pour atteindre 17,9 jours. Le cycle de rotation des wagons à destination de Prince Rupert a affiché la hausse la plus appréciable, soit 25,4 %, pour atteindre une moyenne de 17,5 jours.

L'accroissement du temps de transport à vide s'est révélé la cause sous-jacente de la prolongation du cycle global de rotation des wagons. Plus spécifiquement, le temps moyen de transport à vide a grimpé de 19,9 %, atteignant 9,4 jours comparativement à 7,8 jours un an plus tôt. Par contre, le temps de transport en charge – qui a une incidence directe sur la rapidité de l'acheminement du grain dans le SMTG – a diminué de 2,9 %, passant d'une moyenne de 8,9 jours à une moyenne de 8,6 jours. Bien que les valeurs aient changé, la tendance générale s'est reflétée dans la fluctuation des moyennes relatives aux mouvements dans les couloirs de Vancouver et de Thunder Bay. L'exception avait trait au couloir de Prince Rupert, où les deux facteurs ont

¹¹⁴ 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 par BC Rail, les volumes transportés par les chemins de fer de compétence fédérale, avant l'acquisition de BC Rail par le CN, en juillet 2004, se sont révélés relativement restreints, puisqu'ils ont été nettement inférieurs à 100 000 tonnes par an. Le volume cité pour la campagne agricole 2004-2005 illustre la première année complète de statistiques exhaustives touchant les mouvements de grains de la Colombie-Britannique.

¹¹⁵ Le cycle moyen de rotation des wagons dans l'Ouest du Canada, qui est de 18,0 jours, a été calculé à partir de 113 520 mouvements : 54 330 dans le couloir de Vancouver, 41 397 dans le couloir de Thunder Bay et 17 793 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.

¹¹⁶ Les baisses de productivité des wagons-trémies découlant de la sécheresse ont été largement responsables de la prolongation du cycle de rotation des wagons observée au cours des campagnes agricoles 2001-2002 et 2002-2003. Depuis, l'accroissement de la circulation du grain a eu une incidence favorable sur le cycle moyen de rotation des wagons, et l'on a observé une amélioration dans tous les couloirs.

augmenté de façon marquée, soit de 31,1 % en ce qui concerne le temps de transport à vide, et de 19,9 % en ce qui a trait au temps de transport en charge.

Toutefois, ces moyennes globales cachent également le fait que les moyennes relatives aux transporteurs ont évolué dans une direction généralement opposée. Plus spécifiquement, le cycle moyen de rotation des wagons du CP a diminué de 2,7 %, alors que celui du CN a augmenté de 19,9 %. L'amélioration globale du rendement du CP a découlé, en grande partie, de la réduction de 14,8 % du temps moyen de transport en charge, alors que le cycle moyen du CN a augmenté de 12,4 %. Le rendement du CN a également subi l'incidence négative d'une augmentation de 28,9 % du temps moyen de transport à vide, alors que le temps moyen du CP a augmenté dans une proportion nettement inférieure, soit 10,2 %.

Dans une large mesure, ces résultats donnent à croire qu'il existe des différences plus importantes entre les transporteurs. Ces différences illustrent sans doute, en partie, des écarts sur le plan de la charge de travail. Au cours du premier trimestre, le CP a manipulé une proportion considérablement plus importante du volume de grain que le CN; il a également été plus actif que ce dernier pendant cette période¹¹⁷. Cette constatation est attestée par la réduction marquée des volumes de grain expédiés à Prince Rupert, en septembre et en octobre 2004, laquelle a eu une incidence néfaste sur le cycle de rotation des wagons du CN dans ce couloir¹¹⁸. De même, nul doute que l'augmentation de la manipulation de grains au cours des deuxième et troisième trimestres a contribué à l'amélioration du rendement du transporteur durant cette période, tandis que la baisse de l'activité au quatrième trimestre a entraîné le fléchissement ultérieur.

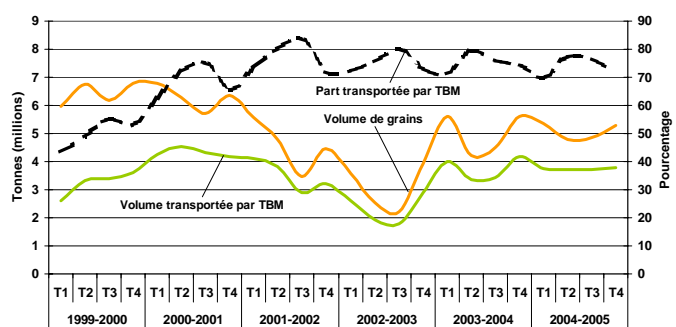
Néanmoins, les données globales du CN liées à la prolongation du temps de transport en charge et à vide au cours de la campagne agricole 2004-2005 révèlent qu'il existe une autre différence structurale entre les opérations des transporteurs. Une explication possible découle du fait que le CN a rétabli la pratique axée sur l'utilisation de grain pour remplir ses autres trains réguliers. Même si cette pratique en matière de transport du grain peut présenter un avantage économique pour les transporteurs – voire la séparation de trains-blocs à cette fin – elle prolonge généralement le délai de transport en charge et à vide. Par contre, le CP ne s'est guère montré enclin à suivre l'exemple du CN et a continué de concentrer ses opérations sur l'utilisation de trains-blocs pour transporter le grain. Bien que ce type de changement opérationnel puisse manifestement avoir des conséquences appréciables sur le cycle global de rotation des wagons, en bout de ligne, il reste à voir si le CN continuera de remplir ses trains réguliers avec du grain.

Trains-blocs multiples

Pendant la campagne 2004-2005, les compagnies de chemin de fer ont manutentionné 15,0 millions de tonnes de grain en vertu des programmes incitatifs qu'elles offrent pour encourager les expéditions en trains-blocs multiples plus importants. Ce volume n'avait pas changé par rapport à celui manutentionné l'année précédente; il était toutefois sensiblement inférieur aux 17,3 millions de tonnes transportées en vertu de ces programmes pendant la campagne 2000-2001.

Bien que les sécheresses qui ont marqué les campagnes agricoles 2001-2002 et 2002-2003 aient influé sur la chute des volumes manutentionnés en vertu de ces programmes, les modifications structurales apportées aux programmes proprement dits ont également eu une incidence, notamment la décision du CN de supprimer son rabais pour les expéditions en trains-blocs de 25 à 49 wagons au début de la campagne 2003-2004. Malgré

Figure 60 : Volumes ferroviaires avec rabais incitatifs



¹¹⁷ L'inactivité se manifeste généralement par une prolongation du temps de transport à vide, puisque les wagons sont immobilisés plus longtemps avant d'être chargés à nouveau.

¹¹⁸ La baisse du trafic de grain vers Prince Rupert découlait de l'entretien régulier de l'installation de Prince Rupert Grain Ltd.; de plus, le volume expédié au port a diminué pendant que la CCB réévaluait la qualité des récoltes.

cela, la proportion globale du grain transporté avec des rabais incitatifs n'a que légèrement diminué, passant à un pourcentage estimatif de 73,9 %, au cours de la campagne 2004-2005, comparativement à 75,9 % deux ans plus tôt. En fait, depuis le début du PSG, la proportion de départ de 50,4 % a régulièrement progressé.¹¹⁹ Malgré cette tendance à long terme, la fluctuation des chiffres trimestriels a rarement dépassé 80 %, ce qui laisse croire qu'un plafond s'est imposé dans ce secteur.¹²⁰ [Voir le tableau 3C-5 à l'annexe 4.]

Depuis la mise en oeuvre du PSG, les trains-blocs de plus grande taille sont manifestement les plus populaires auprès des expéditeurs, ce qui s'explique par le simple fait que ces trains procurent les rabais financiers les plus importants, permettant aux compagnies céréalières d'en tirer le meilleur rendement financier. Les données collectées jusqu'à la fin de la campagne agricole 2004-2005 révèlent que les trains-blocs de 50 à 99 wagons ont été les plus utilisés, passant d'une part de 20,2 % à la campagne 1999-2000 à une part estimative de 45,1 % à la fin de la campagne 2004-2005. En même temps, les mouvements par trains-blocs de 100 wagons et plus sont passés de 7,6 % à 24,0 % du total.

Cependant, compte tenu du remaniement des rabais incitatifs offerts par le CN et le CP durant la campagne agricole 2004-2005, le Surveillant n'est plus en mesure d'examiner les expéditions de façon constante¹²¹. L'élimination ou la redéfinition des trains-blocs utilisés dans le cadre des deux programmes a plutôt restreint à deux les comparaisons directes possibles, c'est-à-dire, sur le plan des expéditions visées par des mesures incitatives effectuées par trains-blocs de moins de 50 wagons et par trains-blocs de 50 wagons ou plus.

Au cours des six dernières campagnes agricoles, la part du volume total transporté par trains-blocs de 50 wagons ou plus est passée de 27,8 % à 67,9 %¹²². Bien que la hausse des rabais incitatifs offerts par les sociétés ferroviaires aient largement stimulé cette migration, il ne fait guère de doute que la réduction des rabais applicables aux expéditions par trains-blocs de 25 à 49 wagons y a également contribué. Pendant cette période, la part des expéditions visées par ces rabais réduits est passée de 22,6 % à 5,9 % seulement.

La valeur annuelle des rabais obtenus par les expéditeurs de grain, estimée en économies brutes dans les frais de transport des compagnies de chemin de fer, a plus que doublé au cours des six dernières années, passant de

Figure 61 : Composition des trains-blocs multiples avec incitatifs

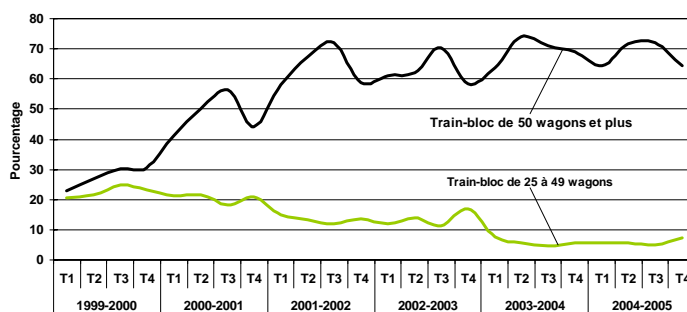
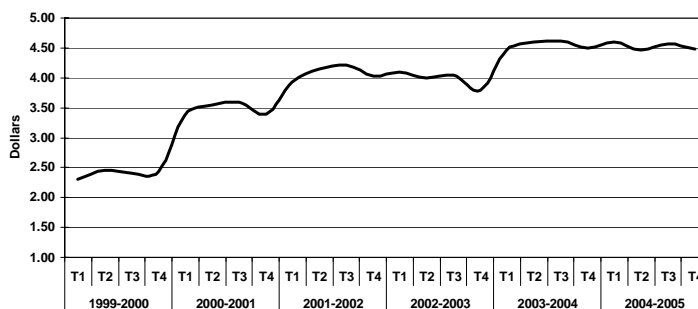


Figure 62 : Rabais moyen consenti (dollars par tonne)



¹¹⁹ Les proportions annualisées pondèrent la fluctuation observée des valeurs trimestrielles, qui sont allées de 43,6 % au premier trimestre de la campagne 1999-2000 à un sommet de 83,9 % au troisième trimestre de la campagne 2001-2002.

¹²⁰ Par conséquent, les mouvements non visés par des rabais incitatifs ont représenté environ le quart des expéditions totales de grains des trois dernières campagnes agricoles.

¹²¹ Une partie des modifications importantes apportées à la structure des programmes d'incitatifs est présentée d'une manière plus détaillée dans l'analyse des tarifs de fret ci-dessous.

¹²² De fait, la proportion de grain transportée à bord de trains de 50 wagons ou plus a atteint un niveau record de 69,1 % au cours de la campagne agricole 2003-2004. La proportion de 67,9 % atteinte pendant la campagne 2004-2005 s'est révélée légèrement inférieure seulement.

31,1 millions de dollars à 67,7 millions de dollars. Toutefois, 4,9 millions de dollars seulement, c'est-à-dire, 13,3 % de cette augmentation de 36,6 millions de dollars, a découlé de l'accroissement du volume de grain expédié en vertu de ces programmes. La majeure partie de cette somme, soit 31,7 millions de dollars, est attribuable à l'utilisation accrue, par les expéditeurs, des trains-blocs de grande taille, visés par les rabais la tonne les plus élevés proposés par les compagnies de chemins de fer.

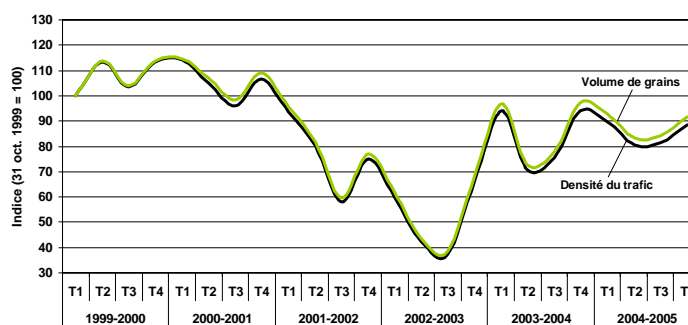
Le rabais moyen consenti souligne les gains progressifs réalisés par les compagnies céréalières. Entre les campagnes 1999-2000 et 2003-2004, le rabais moyen consenti en vertu de ces programmes a grimpé de 2,40 \$ la tonne jusqu'à une moyenne annualisée estimative de 4,54 \$ la tonne¹²³. Au cours de la campagne 2004-2005, la moyenne a affiché une légère baisse, soit de 0,4 %, pour s'établir à 4,52 \$ la tonne. La diminution illustre principalement la diminution modeste de la proportion des mouvements effectués par trains-blocs de 50 wagons ou plus. [Voir le tableau 3C-6 à l'annexe 4.]

Densité du trafic

La densité du trafic constitue un indicateur général de l'efficacité du réseau ferroviaire. Avec une moyenne trimestrielle de 269,8 tonnes par route-mille, la densité globale au cours de la campagne 2004-2005 a été supérieure de 2,3 % aux 263,8 tonnes par route-mille observées un an plus tôt, mais néanmoins inférieure de 18,3 % aux 330,3 tonnes par route-mille enregistrées la première année du PSG.¹²⁴

La métamorphose limitée du réseau ferroviaire au cours des six dernières campagnes agricoles a dans une large mesure rendu cet indicateur sensible aux changements survenus uniquement dans le volume du trafic.¹²⁵ Cela devient 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. Pour cette même raison, 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 fluctuations afférentes aux volumes dont on a parlé plus haut à la section 1.4.

Figure 63 : Fluctuation relative de la densité du trafic et des volumes de grain



Si l'on examine la densité du trafic par classe de chemin de fer, on constate une volatilité relativement plus prononcée chez les transporteurs de classes 2 et 3 que chez leurs homologues de classe 1. Ce phénomène illustre principalement les changements apportés à l'infrastructure sous-jacente proprement dite, que ces changements découlent de ventes ou d'abandon. La densité du trafic des petits chemins de fer s'est considérablement améliorée à la fin de la campagne 2003-2004, lorsque le CN a fait l'acquisition de BC Rail, une compagnie ferroviaire guère productive en termes de volumes de grain. En revanche, cette transaction a eu l'effet contraire sur la densité du trafic des exploitations de classe 1. Le retour du CN à l'infrastructure exploitée par la Prairie Alliance for the Future au quatrième trimestre de la campagne 2004-2005 a eu des conséquences similaires, faisant grimper la densité du trafic des autres chemins de fer d'intérêt local, tout en réduisant celle des transporteurs de classe 1.

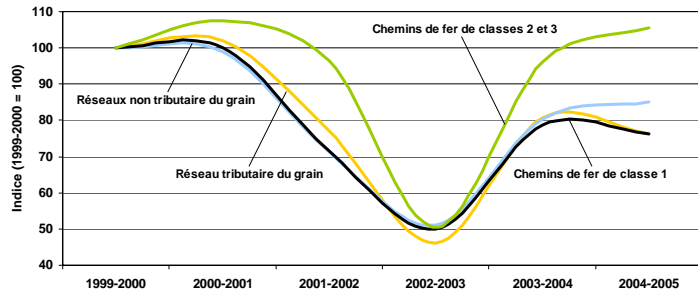
¹²³ Le rabais estimatif la tonne porte exclusivement sur les mouvements incitatifs à destination des quatre ports situés dans l'Ouest du Canada.

¹²⁴ On détermine la densité du trafic selon le lien entre les volumes de grain transportés au cours d'une période prescrite et le nombre de routes-milles du réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada au cours de la même période. Bien que les valeurs sur 12 mois soient comparables, on ne peut les évaluer directement selon les valeurs trimestrielles. On utilise donc plutôt la moyenne des valeurs trimestrielles de l'année.

¹²⁵ L'évolution de l'infrastructure ferroviaire a entraîné une amélioration de 3,1 % de la densité du trafic dans le cadre du PSG.

Il est possible d'éviter une grande partie de cette distorsion si le réseau de référence est moins susceptible de redéfinition constante. Tel est le cas lorsque l'on compare les densités des réseaux tributaires et non tributaires du grain. Jusqu'à la fin de la campagne agricole 2003-2004, l'évolution de la densité du trafic sur ces lignes a semblé largement parallèle. Cette tendance découlant, non pas de fluctuations semblables sur les plans des infrastructures sous-jacentes ou du volume de trafic, mais du fait que la baisse plus marquée touchant l'infrastructure des réseaux tributaires du grain a pondéré l'incidence de la réduction plus importante du volume produit.

Figure 64 : Fluctuation relative de la densité du trafic ferroviaire



Il n'en a pas été ainsi au cours de la campagne agricole 2004-2005. Compte tenu d'une augmentation de 5,6 % du volume des réseaux non tributaires du grain, et d'une diminution de 6,7 % de celui des réseaux tributaires du grain, la densité de leur trafic respectif a évolué dans des directions opposées. En ce qui concerne les réseaux non tributaires, la densité du trafic a augmenté de 6,0 % pour atteindre une moyenne de 249,1 tonnes par route-mille, alors que la moyenne des réseaux tributaires du grain a diminué de 5,5 %, passant à 337,1 tonnes par route-mille. Dans l'ensemble, ces chiffres affermissent l'érosion apparente du trafic existant des réseaux de lignes tributaires du grain. [Voir le tableau 3C-7 à l'annexe 4.]

Tarifs ferroviaires marchandises

Dans le cadre de ses réformes visant à donner une orientation plus commerciale, plus concurrentielle et plus responsable au SMTG, 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 limité les recettes générales qu'elles pouvaient engranger au titre du transport du grain dans l'Ouest du Canada.¹²⁶

Pour respecter ce plafond, les chemins de fer ont opté pour une démarche en deux temps qui consiste à ajuster leurs taux tarifaires publiés par wagon simple, ainsi que les rabais incitatifs proposés pour le transport du grain en trains-blocs multiples. À la fin de la campagne 2002-2003, les décisions d'établissement des prix des compagnies de chemin de fer avaient fait augmenter les tarifs marchandises nominaux de 3,8 % par rapport aux niveaux de la campagne 1999-2000¹²⁷. En même temps, les chemins de fer ont accru les rabais incitatifs applicables aux mouvements par trains-blocs de grande taille.¹²⁸

Ainsi que nous le soulignons dans le rapport annuel précédent du Surveillant, le CN et le CP ont pris des mesures remarquablement différentes à l'égard de l'établissement des prix au cours de la campagne 2003-2004, rompant ainsi avec la politique selon laquelle ils apportaient des modifications largement parallèles à

¹²⁶ Le « plafond des recettes » a été établi à 18 % sous les recettes estimatives liées aux grains que l'on aurait réalisées sans la réforme; il est entré en vigueur le 1^{er} août 2000. Le plafonnement des recettes comporte des limites annuelles précises à l'égard du CN et du CP et a été établi aux termes de la *Loi sur les transports au Canada(2000)* à un niveau global de 710,9 millions de dollars. Chaque année, l'Office des transports du Canada rajuste ce « niveau annuel de référence » selon les fluctuations découlant de l'inflation, des mouvements réels de grains en tonnes et la distance moyenne parcourue dans le cadre des mouvements.

¹²⁷ L'augmentation de 3,8 % citée représente une moyenne composite fondée sur les tarifs publiés du CN et du CP.

¹²⁸ Depuis le 1^{er} août 2000, les expéditions en trains-blocs de 25 à 49 wagons obtiennent un rabais de 1,00 \$ la tonne par rapport aux taux tarifaires publiés pour le transport 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 de 100 wagons et plus. 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.

leurs tarifs marchandises. Sauf une exception d'importance secondaire, le CN a choisi de maintenir ses tarifs en place, alors que le CP a réduit les siens d'environ 1,0 %. De plus, ces mesures étaient appuyées par les premières modifications structurales importantes touchant les programmes d'incitatifs des chemins de fer depuis le début de la campagne agricole 2000-2001¹²⁹. En outre, au milieu du troisième trimestre, les deux transporteurs ont mis en oeuvre une seconde série de rajustements des prix, c'est-à-dire, une hausse d'environ 1,5 %, en ce qui concerne le CN, et de 2,0 % dans le cas du CP.

L'établissement des tarifs des chemins de fer au cours de la campagne 2004-2005 semblait s'inscrire dans une tendance très semblable. Au début, le CN a réduit ses tarifs relatifs aux mouvements par wagon unique vers les quatre ports de l'Ouest du Canada d'environ 1 %. Bien que le CP ait appliqué une réduction semblable dans le couloir de Thunder Bay, il a choisi de maintenir les tarifs en place en ce qui a trait aux mouvements vers Vancouver. Ces modifications semblent refléter, en grande partie, la décision de l'Office des transports du Canada selon laquelle l'indice des prix composite afférent au volume serait réduit de 0,9 %.¹³⁰ Les augmentations nettes composites dans les couloirs de Thunder Bay et de Vancouver, depuis le début du PSG, s'élèvent donc à environ 3,6 % et 4,2 % respectivement¹³¹. [Voir les tableaux 3C-8 et 3C-9 à l'annexe 4.]

De plus, les chemins de fer ont apporté des modifications importantes à leurs programmes d'incitatifs. Bien que le CN n'ait pas modifié ses rabais touchant les mouvements par trains-blocs de 50 à 99 wagons (4,00 \$ la tonne) et par trains-blocs de 100 wagons ou plus (6,00 \$ la tonne), il a supprimé la prime de 1,00 \$ la tonne qu'il versait en ce qui a trait aux mouvements par trains-navettes.¹³² Il a ainsi éliminé l'avantage financier qu'obtenaient les expéditeurs lorsqu'ils s'engageaient à assurer le mouvement d'un nombre précis de trains sur une période prolongée.

En ce qui concerne le CP, le transporteur a réduit son rabais relatif aux mouvements par trains-blocs de 100 à 111 wagons, qui est passé de 7,00 \$ la tonne à 4,00 \$ la tonne, au même niveau que le rabais versé pour les expéditions par trains-blocs de 50 à 99 wagons¹³³. Toutefois, le transporteur a maintenu son rabais maximum sur les expéditions par trains-blocs de 112 wagons à 7,50 \$ la tonne¹³⁴. Ces mesures combinées ont souligné les efforts déployés par le CP pour promouvoir encore davantage les expéditions de grains par trains-blocs des plus grandes tailles possibles. Malgré cela, le CP a également choisi d'éliminer ses programmes de trains-navettes, de même que les primes supplémentaires qui s'y rattachaient¹³⁵.

¹²⁹ En résumé, le CN a supprimé ses incitatifs touchant les mouvements de grains par trains-blocs de 25 à 49 wagons, alors que le CP a réduit son rabais incitatif correspondant, qui est passé de 1,00 \$ la tonne à 0,50 \$ la tonne. Ni l'un ni l'autre des transporteurs n'a choisi de modifier son rabais de 4,00 \$ la tonne sur les mouvements par trains-blocs de 50 à 99 wagons. Cependant, alors que le CN a également décidé de maintenir son rabais de 6,00 \$ la tonne sur les expéditions par trains-blocs de 100 wagons ou plus, le CP a haussé le sien à 7,00 \$ la tonne. Pour de plus amples renseignements sur la portée de ces modifications, consultez le rapport annuel de la campagne agricole 2003-2004 du Surveillant.

¹³⁰ Le plafond des recettes est rajusté annuellement en regard de l'inflation par l'Office des transports du Canada. Pour la campagne agricole 2004-2005, l'Office a déterminé que l'indice des prix composite afférent au volume utilisé à cette fin serait réduit de 0,9 %. Voir la décision numéro 203-R-2004 datée du 22 avril 2004 de l'Office des transports du Canada.

¹³¹ Les couloirs de Thunder Bay et de Vancouver sont considérés comme les plus concurrentiels puisque le CN et le CP assurent une liaison ferroviaire directe avec ces ports. Indépendamment de différences secondaires, les hausses de tarifs mentionnées ne sont pas censées illustrer les mesures générales d'établissement de prix mises en oeuvre par les deux transporteurs dans ces couloirs. Étant donné qu'un seul transporteur dessert les ports de Churchill et de Prince Rupert, il n'est pas possible d'établir des comparaisons entre les modifications des tarifs. L'examen des tarifs publiés du CN à l'égard de ces ports révèle une hausse d'environ 3,7 %, en ce qui concerne Churchill, et une réduction d'environ 2,0 %, pour ce qui est de Prince Rupert, au cours de la même période.

¹³² La prime liée aux services-navettes du CN de 8 700 \$ par train a porté à presque 7,00 \$ la tonne (comparativement à 6,00 \$ la tonne auparavant) le rabais accessible pour le mouvement d'un train de 100 wagons.

¹³³ Il est à noter que bien que le CP ait réduit à 4,00 \$ la tonne le rabais appliqué aux mouvements de trains-blocs de 100 à 111 wagons, comparativement à 7,00 \$ la tonne auparavant, un certain nombre d'expéditeurs de grains ont affirmé que le rabais plus élevé constituait un avantage acquis pour les clients qui en avaient bénéficié avant sa mise en application.

¹³⁴ Pour toucher le rabais maximal de 7,00 \$ la tonne, un expéditeur doit charger les 112 wagons dans un délai de 10 heures. Les expéditeurs qui ne sont pas en mesure de le faire touchent, à la place, le rabais de 7,00 \$ la tonne offert pour les wagons chargés dans un délai de 24 heures.

¹³⁵ Les primes offertes par le CP varient selon le nombre de trains-navettes pour lesquels un expéditeur s'engage (c.-à-d., quatre, huit ou douze), de même que leur taille relative (c.-à-d., trains de 100 wagons comparativement aux trains de 112 wagons). À ce titre, le rabais net maximum auquel un expéditeur est admissible s'élève à environ 9,00 \$ la tonne. Ces programmes ont été officiellement retirés au début de la campagne agricole 2004-2005.

Indépendamment de ces changements, les deux transporteurs ont semblé souligner encore davantage leurs options de réservation à l'avance. Dans l'ensemble, ces options laissaient entrevoir la perspective d'améliorer l'offre de wagons lorsque les expéditeurs s'engageaient à commander les wagons encore plus tôt, au cours d'un plus grand nombre de semaines consécutives, et selon des quantités minimum spécifiques. Ces options comportaient un éventail de récompenses et de pénalités financières à l'appui. Un changement survenu dans le mécanisme de rationalisation mis de l'avant par le CP dans le cadre de son programme « Advance Max » exigeait en effet que les expéditeurs paient une prime si la pénalité correspondante à leur soumission dépassait 3 000 \$ par wagon.¹³⁶

Au troisième trimestre, les deux transporteurs ont mis en oeuvre une deuxième série d'ajustements de prix. Dans le cas du CN, ces ajustements résultaient en une réduction générale de 1,0 %, tandis que le CP a réduit ses taux d'environ 3,0 %. Dans la foulée de ces réductions de prix, toutefois, les deux transporteurs ont mis de l'avant au quatrième trimestre des coupures équivalant à un autre 3,0 %. En conséquence, les taux en place à la fin de la campagne agricole se sont révélés sensiblement plus bas que ceux en vigueur au début de la période. Dans le cas des corridors de Thunder Bay et de Vancouver, le CN a publié des réductions nettes de 5,3 % et de 4,9 % respectivement, tandis que celles du CP étaient un peu plus marquées, s'établissant à 6,7 % et à 5,7 % respectivement.¹³⁷

Comme c'était le cas dans la dernière moitié de la campagne agricole 2003-2004, ces réductions de taux visaient incontestablement à assurer que les transporteurs ne dépassent pas les limites de revenus qui leur seraient imposées par le plafond des recettes. En fait, de nombreux éléments portent à croire que ces derniers ajustements constituent le principal mécanisme par lequel le CN et le CP optimisent maintenant la production de leur revenus réglementés : l'augmentation des taux pour compenser pour l'écart négatif par rapport à leurs limites autorisées; et la réduction pour remettre tout excédent entrevu. Étant donné l'ampleur relative de ces réductions de taux faites en rapide succession par les deux transporteurs dans la dernière moitié de la campagne agricole, il semble fort probable que les deux auraient largement dépassé leurs plafonds de revenus pour la campagne 2004-2005 s'ils n'avaient pas exercé ces réductions.

Quoi qu'il en soit, ces mesures ont directement profité aux producteurs, car elles ont réduit leurs frais de transport marchandises pendant le second semestre de 2004-2005, particulièrement en ce qui concerne les producteurs qui ont effectué des expéditions après la dernière réduction des tarifs, et qui ont réalisé les économies de coûts les plus importantes possibles.

Plafonnement des recettes

En vertu du plafonnement des recettes imposé par le gouvernement fédéral, ce dernier a stipulé que les recettes admissibles du CN et du CP pour le transport annuel des grains réglementés ne devaient pas dépasser des maximums respectifs de 348,0 millions de dollars et 362,9 millions de dollars. Ces montants ont été établis à partir de mouvements annuels estimés à 12,4 millions de tonnes pour le CN et 13,9 millions de tonnes pour le CP, sur des distances moyennes respectives de 1 045 milles et 897 milles respectivement.¹³⁸

Le plafonnement des recettes de chaque transporteur ne constitue cependant pas un objectif immuable. Chaque année, les limites attribuables au CN et au CP sont rajustées en tenant compte des volumes de grain effectivement manutentionnés, de la distance moyenne parcourue par ces volumes, et de l'effet de l'inflation

¹³⁶ Le mécanisme de rationalisation mentionné exigeait des expéditeurs éventuels qu'ils soumissionnent sur les wagons que le CP était disposé à fournir pour le chargement au cours d'une période précisée. En effet, ces soumissions constituaient une pénalité que l'expéditeur devrait payer au chemin de fer s'il n'arrivait pas à charger le wagon conformément aux paramètres du programme. Dans le cas où une soumission gagnante dépassait effectivement 3 000 \$ par wagon, les nouvelles règles exigeaient que l'expéditeur avance immédiatement au CP tout montant au-delà de ce seuil, et qu'il paie le reste au transporteur à titre de pénalité le cas échéant.

¹³⁷ Les corridors de Thunder Bay et de Vancouver sont réputés être les plus concurrentiels car le CN et le CP offrent tous deux des services ferroviaires directs à destination de ces ports. Malgré des différences mineures, les augmentations de taux signalées ici sont destinées à illustrer les mesures de tarification des deux transporteurs dans ces deux corridors. Comme seulement un transporteur dessert les ports de Churchill et de Prince Rupert, il n'est pas possible de faire des comparaisons quant aux changements de taux entre les transporteurs. Un examen des taux publiés du CN à destination de ces ports révèle des diminutions de 10,6 % et de 5,4 % pour Prince Rupert et Churchill respectivement.

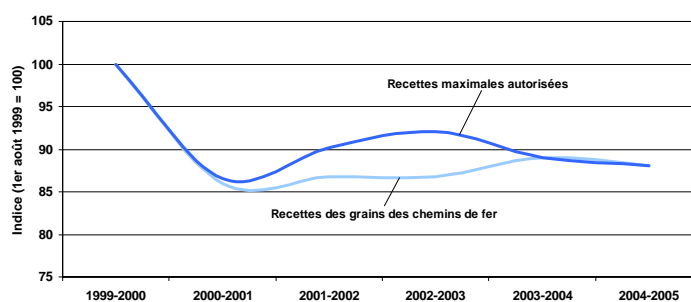
¹³⁸ Les valeurs citées servant à établir le plafonnement des recettes proviennent des statistiques de trafic ferroviaire pour l'année civile 1998.

sur les coûts ferroviaires. Exception faite du facteur inflation, ces rajustements sont définis par l'Office des transports du Canada à partir d'une analyse détaillée des données de trafic que lui communiquent le CN et le CP¹³⁹. En ce qui concerne la campagne agricole 2004-2005, les rajustements ont entraîné un plafond de recettes de 305,7 millions de dollars et de 323,6 millions de dollars pour le CN et le CP respectivement, c'est-à-dire un plafond combiné de 629,3 millions de dollars.¹⁴⁰ [Voir le tableau 3C-10 à l'annexe 4.]

En même temps, l'Office a établi à 305,8 millions \$ et à 323,1 millions \$ respectivement les recettes prescrites que le CN et le CP peuvent tirer du grain. Même combinées, cela signifie que les recettes tirées du grain par l'industrie se sont établies à 0,4 million \$ au-dessous de son plafond de recettes admissibles de 629,3 millions \$, cependant, les résultats des transporteurs individuels étaient mixtes. Plus précisément, tandis que les recettes du CP sont tombées à 0,5 million \$ au-dessous de son plafond de recettes, celles du CN ont dépassé de 0,1 million \$ les recettes autorisées.¹⁴¹ Qui plus est, cela marquait un renversement des résultats de l'année précédente, et ce n'était que la deuxième fois que les recettes d'un transporteur réglementé dépassaient effectivement la limite imposée par le plafond de recettes.¹⁴² Par conséquent, l'Office a ordonné au CN de verser à la Western Grain Research Foundation la somme de 124 650 \$ représentant ses recettes excédentaires et une amende de 5 %.

Pour une deuxième année consécutive, le résultat collectif révèle que les recettes des compagnies de chemins de fer représentaient une fraction minime seulement des gains qu'elles pouvaient réaliser selon le plafonnement des recettes. De fait, l'écart entre les recettes et la limite admissible est passé à 0,06 % comparativement à 0,14 % un an plus tôt, soit l'écart le plus restreint enregistré à ce jour. Mais surtout, ce pourcentage s'éloigne nettement de la tendance selon laquelle la marge était passée de 0,8 % au cours de la campagne 2000-2001 à 3,8 %, en 2001-2002, puis à 5,6 %, en 2002-2003.

Figure 65 : Plafonnement des recettes des chemins de fer – Conformité



Jusqu'à un certain point, cet écart grandissant était attribuable au recours accru des compagnies céréalières aux rabais incitatifs s'appliquant au grain expédié par trains-blocs de 25 wagons et plus pendant cette période. Au moment de la campagne 2002-2003, on estimait à 74,8 % la proportion du total des expéditions par wagons-trémies couverts visée par de tels rabais, comparativement à 68,6 % deux ans plus tôt. Il ne faut cependant pas oublier que le calcul des recettes statutaires repose non seulement sur l'évaluation des tarifs marchandises en vigueur et des rabais consentis, mais également sur plusieurs autres éléments.¹⁴³ La nature plus fixe que variable de ces montants dans un contexte commercial caractérisé par deux années consécutives

¹³⁹ L'Office des transports du Canada définit chaque année, avant le début de la campagne, un indice composite des prix rattaché au volume, qui s'applique aux rajustements en fonction de l'inflation dans le régime de plafonnement des recettes. Pour la campagne 2004-2005, l'Office a établi à 1,0108 son indice composite des prix rattaché au volume, ce qui représentait une réduction sur 12 mois de 0,9 %. Voir décision n° 203-R-2004 de l'Office des transports du Canada datée du 22 avril 2004.

¹⁴⁰ Voir la décision n° 755-R-2005 de l'Office des transports du Canada datée du 30 décembre 2005.

¹⁴¹ La marge par laquelle le CN a dépassé son plafond de recettes, seulement 0,04 %, était négligeable du point de vue statistique.

¹⁴² Le premier cas où un transporteur a dépassé son plafond de recettes s'est produit durant la campagne agricole 2003-2004 lorsque les recettes du CP se sont révélées avoir été de 0,1 %, où 0,3 million \$, au-dessus du niveau autorisé.

¹⁴³ 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 la Décision 114-R-2001 de l'Office des transports du Canada.

de baisse des volumes de grain a probablement contribué à augmenter l'écart pendant cette période où les volumes de grain diminuaient en raison de la sécheresse.¹⁴⁴

Malgré que l'accroissement des volumes de grain ait beaucoup contribué à réduire l'écart entre les recettes admissibles et les recettes réelles des chemins de fer, l'étroitesse des marges des campagnes agricoles 2003-2004 et 2004-2005 indique que les deux transporteurs sont devenus plus habiles à gérer leurs recettes depuis l'entrée en vigueur du régime de plafonnement des recettes. Des deux, le CP est celui qui a généralement publié les écarts absolus les plus étroits au cours des cinq dernières années : 0,7 % la première année; 3,0 % la deuxième; 2,8 % la troisième; 0,1 % la quatrième et 0,2 % la cinquième. Malgré qu'elles aient habituellement présenté des écarts, les marges du CN ont suivi une tendance semblable, s'élargissant à un maximum de 9,0 % au cours de la campagne agricole 2002-2003 avant de tomber abruptement à 0,4 % un an plus tard, et d'établir un record de 0,04 % au cours de la campagne agricole qui vient juste de prendre fin. Une grande partie de cette efficacité améliorée découle directement de l'ajustement plus fréquent des taux de transport par wagon unique.

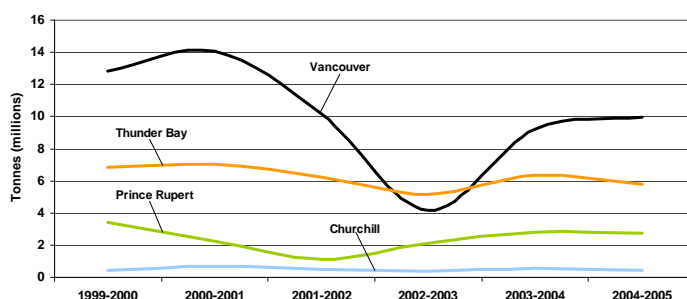
Lorsque le plafonnement des recettes a été institué au début de la campagne agricole 2000-2001, le CN et le CP ont initialement choisi de suivre la convention d'apporter tout changement aux taux de mouvement par wagon unique au début de la campagne agricole. Au cours des trois premières années du nouveau régime, les ajustements de la tarification apportés par les deux transporteurs par ce processus ont été similaires, sinon identiques. Cette tendance a changé dans la campagne agricole 2003-2004 lorsque les deux transporteurs ont adopté une approche résolument non traditionnelle à la tarification. La principale caractéristique de cette nouvelle approche consistait à apporter une série d'ajustements des taux au troisième trimestre. Comme il en a été question plus tôt, la campagne agricole 2004-2005 reflétait en bonne partie cette façon de faire, même si les réductions de taux du troisième trimestre ont également été suivies d'une autre série de coupures au quatrième trimestre. La rapidité avec laquelle ces dernières réductions ont été apportées ne laisse aucun doute qu'il s'agissait uniquement de mesures correctrices à court terme prises par les transporteurs pour assurer la maximisation de leurs recettes, tout en respectant les limites imposées par leurs plafonds de recettes.

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

Le débit des ports durant la campagne 2004-2005, tel que mesuré par le volume de grains expédiés par les silos terminaux et les installations de chargement en vrac situés dans les quatre ports de l'Ouest du Canada, s'est élevé au total à 18,9 millions de tonnes.¹⁴⁵ Le débit est resté pratiquement inchangé, ayant diminué de seulement 0,1 % par rapport aux 19,0 millions de tonnes enregistrées un an plus tôt. [Voir tableau 3D-1 à l'annexe 4.]

Vancouver a été le seul port à avoir enregistré une augmentation de son débit pour la campagne 2004-2005. Les expéditions maritimes totales du port ont augmenté de 8,0 % à 10,0 millions de tonnes, comparativement aux 9,2 millions de tonnes de la campagne précédente. En outre, ces expéditions ont représenté juste au-dessus de la moitié, à 52,6 %, du débit total du

Figure 66 : Ports de l'Ouest canadien – Débit des grains



¹⁴⁴ L'Office des transports du Canada ne rend pas publics les renseignements touchant la composition précise des réductions appliquées dans le calcul des recettes statutaires liées aux grains du CN ou du CP. Néanmoins, une réduction annuelle fixe, notamment une réduction susceptible d'être comprise dans les contributions annualisées d'une compagnie de chemin de fer à partir de son fonds de développement industriel, suppose que l'écart s'accroîtrait en cas de diminution des volumes de grains. De même, l'augmentation des volumes de grains devrait entraîner une réduction de l'écart.

¹⁴⁵ 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. Ces données peuvent différer des données sur le trafic d'origine fournies par les compagnies ferroviaires.

SMTG. Si les expéditions par Prince Rupert ont diminué pour la première fois en trois ans, la baisse a été seulement de 2,5 % à 2,7 millions de tonnes contre 2,8 millions de tonnes l'année précédente. Combinés, les volumes manutentionnés par ces deux ports de la côte Ouest ont atteint 67,1 % du volume total, ce qui a représenté un gain modeste par rapport aux 63,5 % réalisés un an plus tôt et à leur part de 53,3 % pour la campagne 2002-2003.

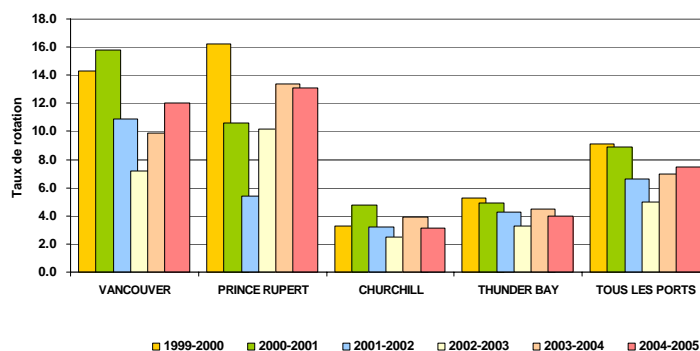
Clairement, l'augmentation comparative de la part du débit des ports de la côte Ouest s'est faite aux dépens des deux autres ports du système. Ensemble, la part accordée aux ports de Thunder Bay et Churchill a diminué à 32,9 % par rapport à 36,5 % l'année précédente. À Thunder Bay, principal port de l'Est, le débit a diminué de 9 % à 5,8 millions de tonnes par rapport à 6,4 millions de tonnes l'année précédente. Churchill, le port qui a toujours enregistré les débits les plus bas, a vu son débit diminuer de 20,1 % à 0,4 million de tonnes, par rapport à 0,5 million de tonnes.

Rotation aux silos

La part accrue accordée à Vancouver au cours de la campagne 2004-2005 a été le facteur principal derrière un gain de 7,1 % du taux de rotation du SMTG, qui a été porté à une moyenne de 7,5 rotations contre 7,0 rotations un an plus tôt.¹⁴⁶ Le taux pour le port de Vancouver même a augmenté de 21,2 %, en hausse à 12,0 rotations contre 9,9 rotations un an plus tôt. Des baisses correspondant à la réduction du débit ont été relevées pour chacun des trois autres ports. Churchill, avec une baisse de 20,5 %, a affiché la réduction comparative la plus marquée, soit 3,1 rotations par rapport à 3,9 un an plus tôt. Viennent ensuite Thunder Bay, en baisse de 11,1 % à 4,0 rotations et Prince Rupert, en baisse de 2,2 % à 13,1 rotations. [Voir tableau 3D-2 à l'annexe 4.]

En raison de la transformation limitée du réseau de silos terminaux au cours des six dernières années, le taux de rotation des silos s'est montré hautement sensible aux changements de débit des silos terminaux. Une comparaison des changements dans ces mesures indique des tendances pratiquement indifférentiables. Le seul changement matériel au taux de rotation des silos a été le retrait de l'agrément du terminal M d'Agricore United à Thunder Bay à la fin de la campagne 2002-2003. L'élimination de la capacité de stockage inutilisée de 91 000 tonnes de l'installation a aidé à améliorer l'efficacité du port et du réseau de silos terminaux dans son ensemble.¹⁴⁷

Figure 67 : Taux de rotation moyen aux silos terminaux



Stocks des silos terminaux

Au cours de l'existence du PSG, la quantité de grain stockée aux silos terminaux s'est montrée sensible aux changements dans le nombre total de manutentions du système, s'éloignant rarement d'un pourcentage d'environ 6 % du débit total. Comme il n'y a eu que peu de changement dans le débit pour la campagne 2004-2005, le niveau de stocks hebdomadaire moyen a augmenté de seulement 5,5 % à un peu plus de 1,1 million de tonnes.¹⁴⁸ Du fait que les augmentations survenues à Vancouver, Prince Rupert et Thunder Bay étaient

¹⁴⁶ Le taux de rotation aux silos du réseau de silos terminaux est une moyenne simple basée sur les manutentions de chaque installation. Les mesures pour Vancouver et Thunder Bay, ainsi que le SMTG dans son ensemble, peuvent être faussées par les valeurs excentriques. L'ordre de grandeur des changements annuels indiqués ici ne correspond pas nécessairement aux changements attribuables au débit seul.

¹⁴⁷ Le retrait de l'agrément du terminal M d'Agricore United constitue une amélioration de 3,3 % à l'efficacité de manutention du système.

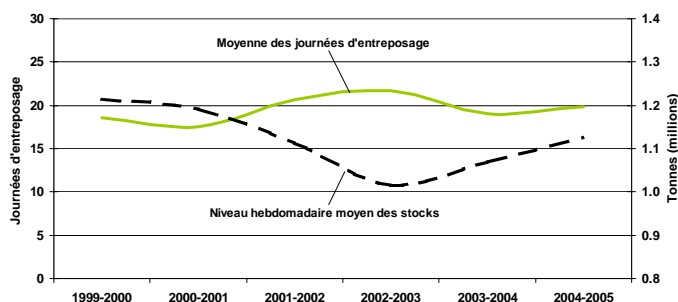
¹⁴⁸ Parce que les valeurs sont arrondies, il n'y a pas de différence entre cette valeur et la moyenne de 1,1 million de tonnes de la campagne 2003-2004.

sensiblement inférieures, la source du gain le plus important du système venait d'une accumulation de 67,8 % des stocks, principalement de blé dur, gardés à Churchill pendant la dernière moitié de la campagne agricole.

Les stocks de blé représentent habituellement à peu près la moitié des stocks du réseau. Au cours de la dernière campagne, les stocks de blé ont augmenté de 14,5 % à un peu plus de 0,5 million de tonnes, ou 47,3 % du total. Les stocks de blé dur, auxquels la deuxième plus grande capacité de stockage a été allouée, ont augmenté de 36,5 % à une moyenne de 0,2 million de tonnes. Les augmentations relatives de stock les plus importantes ont été enregistrées pour l'avoine et les pois, qui ont augmenté de 70,6 % et 52,1 % respectivement, même s'ils représentaient seulement un peu moins de 0,1 million de tonnes collectivement. Les 0,3 million de tonnes de stock restants, composés principalement de canola, mais qui incluaient également de l'orge et du lin, ont diminué de 0,1 million de tonnes au total. [Voir tableau 3D-3 à l'annexe 4.]

Dans une grande mesure, l'augmentation des stocks des silos terminaux s'est accompagnée d'une augmentation de la durée d'entreposage des grains. Le nombre moyen de journées d'entreposage au cours de la campagne 2004-2005 affiche une hausse modeste sur douze mois de 4,7 %, augmentant à 19,9 jours contre 19,0 jours l'année précédente. Malgré tout, cette augmentation n'a pas reflété une escalade générale des temps d'entreposage. Il convient de mentionner que si le temps d'entreposage des grains a augmenté pour la plupart des ports et des produits, elle a diminué de 6,8 % à Vancouver, baissant à une moyenne de 16,4 jours contre 17,6 jours l'année précédente. Dans une large mesure, la performance améliorée de Vancouver a aidé à alléger la pression à la hausse qui a résulté des augmentations de 14 % à 60 % aux trois autres ports. [Voir tableau 3D-4 à l'annexe 4.]

Figure 68 : Silos terminaux – Niveau hebdomadaire des stocks et journées d'entreposage



Comme cela a été le cas pour les stocks des silos de collecte, la demande de grain de haute qualité face à des approvisionnements limités a également contribué à une réduction importante des temps d'entreposage, la moyenne de 17,2 jours du premier trimestre s'étant révélée parmi les valeurs les plus basses jamais enregistrées depuis l'existence du PSG. Certains des changements les plus marqués sont résumés ci-dessous.

	Durée de stockage	Changement	Commentaires
Ports terminaux			
Vancouver	16,4 jours	Baisse de 6,8 %	Amélioration la plus importante de tous les ports de l'Ouest
Thunder Bay	26,6 jours	Hausse de 14,7 %	
Churchill	20,4 jours	Hausse de 20,0 %	
Prince Rupert	13,9 jours	Hausse de 59,8 %	
Grains notables			
Canola	14,9 jours	Baisse de 25,1 %	Plus faible nombre moyen de jours d'entreposage
Orge	38,2 jours	Hausse de 4,9 %	Plus élevé nombre moyen de jours d'entreposage
Blé	18,5 jours	Hausse de 12,8 %	
Avoine	36,2 jours	Hausse de 40,9 %	

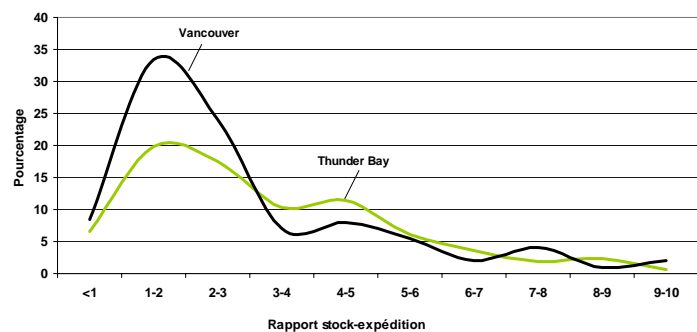
Pour savoir si ces stocks ont suffi à répondre à la demande à court terme, on peut se fonder sur le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition. Ce rapport permet de se faire une idée du lien entre les niveaux des stocks dans les silos terminaux et les volumes de grains chargés à bord des navires au cours d'une semaine

donnée.¹⁴⁹ À Vancouver, les moyennes pour tous les rapports stock-expédition se sont situées nettement au-dessus de 2,0¹⁵⁰ Quatre des sept principaux grains ont enregistré des augmentations par suite d'accumulations de stock modestes, le rapport pour le blé étant celui qui a augmenté le plus, de 15,8 % à 2,8. Le rapport pour l'orge affiche la diminution la plus notable, reculant de 32,8% à 2,3. Le canola a également affiché une baisse marquée, de 19,7 % à 2,8. [Voir tableau 3D-5 à l'annexe 4.]

Comme à Vancouver, les rapports moyens à Thunder Bay dépassaient facilement 2,0. Là également, des niveaux de stock importants ont aidé à augmenter les rapports pour le blé, l'orge, l'avoine et le lin. L'augmentation la plus marquée a frappé le blé, qui a cru de 20,9 %, à 6,1. Parmi les stocks en baisse, les stocks de canola ont connu la plus grande diminution relative, de 31,6 % à 2,2. À Prince Rupert, le rapport moyen pour le blé a augmenté de 54 % à 1,9.¹⁵¹ Les rapports à Churchill ont augmenté de 10,6 % à 2,2 pour le blé, et diminué de 57,1 % à 1,9 pour le blé dur.

Dans l'ensemble, ces mesures confirment que les silos terminaux ont conservé des stocks suffisants face à la demande qui prévalait. Si les quatre ports ont connu des pénuries de stock périodiques, ces pénuries ont été plus fréquentes au cours du premier trimestre alors que l'approvisionnement en grain de haute qualité était considérablement limité. La stabilité et l'uniformité des dernières expéditions ont aidé à réduire le nombre de ces occurrences à compter du deuxième trimestre. Et si les rapports stock-expédition fondés sur la qualité montrent une plus grande variabilité, ils confirment aussi que les stocks conservés ont généralement suffi à satisfaire à la demande au cours d'une bonne partie de la campagne. [Voir tableau 3D-6 à l'annexe 4.]

Figure 69 : Répartition du rapport hebdomadaire stock-expédition



Quelques pénuries de stocks sont néanmoins survenues. L'examen de la fréquence à laquelle le rapport hebdomadaire stock-expédition glissait sous la valeur de 1 indique que les ports de Vancouver et Thunder Bay ont connu des pénuries de grain plus souvent au cours de la campagne 2004-2005.¹⁵² Dans le cas de Vancouver, des pénuries ont été enregistrées dans environ 8,5 % des cas, ce qui est presque le tiers plus souvent que le rapport de 6,3 % de la campagne précédente l'indique. L'augmentation a même été plus substantielle à Thunder Bay, où l'incidence de pénuries a plus que doublé, passant de 2,7 % à 6,6 % par rapport à l'année précédente.

Opérations portuaires

Un total de 695 navires ont mouillé dans les ports de l'Ouest du Canada pour y charger du grain durant la campagne 2004-2005. Si ce nombre a représenté une baisse de 4,3 % par rapport aux 726 navires recensés l'année d'avant, il a surtout reflété une augmentation dans l'utilisation de navires plus gros. Cela a particulièrement été le cas à Prince Rupert, où une bonne partie du blé de provende a été concentrée pour les

¹⁴⁹ À titre de multiple du volume de grain expédié dans une semaine donné, le rapport stock-expédition présente une mesure objective du caractère suffisant ou non des stocks disponibles au terminal pour satisfaire la demande à court terme. Un rapport d'un ou plus dénote des stocks disponibles suffisants. Ainsi, un rapport de 2,5 signifierait que deux fois et demie le volume de grain expédié au cours d'une semaine était en stock au début de cette même semaine.

¹⁵⁰ Une proportion élevée d'expéditions directes fausse les rapports hebdomadaires pour l'avoine.

¹⁵¹ Le blé représente le seul grain ayant connu des expéditions suffisamment régulières depuis Prince Rupert pour permettre le calcul de rapports stock-expédition à l'égard de chacune des cinq campagnes du PSG.

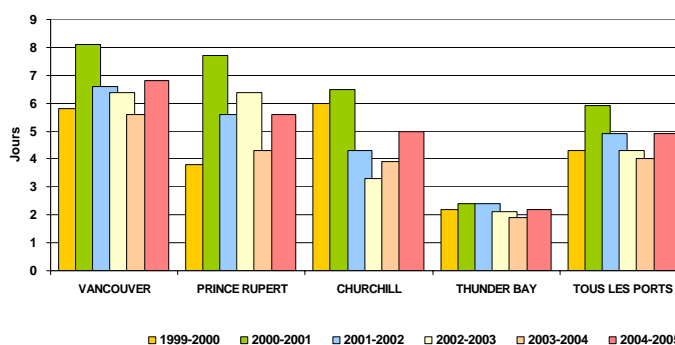
¹⁵² Un rapport stock-expédition de moins de 1,0 ne signifie pas que les silos terminaux du port n'arrivaient pas à satisfaire la demande des navires, mais plutôt que les stocks établis de grain étaient insuffisants, et que la différence devrait être comblée à partir de futures livraisons ferroviaires. Les expéditions ferroviaires directes peuvent accommoder efficacement la demande tout en éliminant le besoin même de stockage du grain.

exportations de la côte Ouest, et où 83,9 % des 62 navires arrivés ont pris des chargements de plus de 30 000 tonnes.¹⁵³

Malgré la variation de volume observée au cours des cinq premières années du PSG, le temps moyen passé au port par les navires a généralement varié entre 4 et 4,5 jours¹⁵⁴. Si la moyenne de 4,2 jours du premier trimestre se situe à l'intérieur des limites de cette plage, les moyennes du deuxième et du troisième trimestres ont bondi à des niveaux bien supérieurs, à 5,7 jours et 6,1 jours respectivement. Même si la moyenne du quatrième trimestre s'est repliée à 4 jours, ces valeurs de mi-année plus élevées ont été suffisantes pour faire passer la moyenne globale de la campagne à 4,9 jours, par rapport à 4,0 jours l'année précédente. Dans l'ensemble, les temps d'attente ont augmenté en moyenne de 0,5 jour (ou 29,4 %) à 2,2 jours, tandis que le temps de chargement de ces navires a augmenté de 0,4 jour (ou 17,4 %) à une moyenne de 2,7 jours.¹⁵⁵

Une bonne partie de l'influence sur ces résultats généraux peut être attribuée à l'activité à Vancouver, où les retards de chargement au cours du deuxième et du troisième trimestres ont fait augmenter les moyennes du port de façon marquée. En fait, la moyenne annualisée de 6,8 jours du port pour la campagne 2004-2005 a été la deuxième plus élevée depuis l'existence du PSG.¹⁵⁶ La situation a principalement découlé de problèmes à trouver des grains répondant aux exigences de qualité, y compris son indice de Hagberg, au cours d'une bonne partie des mois de novembre et décembre 2004. De plus, la prise en charge des gros navires à Prince Rupert a fait augmenter le temps moyen passé au port de 30,2 % à 5,6 jours, contre 4,3 jours l'année précédente. La moyenne pour Churchill a également augmenté de 28,2 % à 5,0 jours en raison de retards de chargement attribuables à la récolte tardive.¹⁵⁷ Dans l'ensemble, ces mesures de performance indiquent que les navires ont été largement contraints d'attendre du grain dont l'approvisionnement était généralement limité, ce qui a résulté dans des retards et des temps d'escale prolongés. [Voir tableau 3D-7 à l'annexe 4.]

Figure 70 : Temps moyen passé par les navires au port¹



Avec une moyenne de 2,2 jour, la durée totale de séjour des navires à Thunder Bay s'est située à 15,8 au-dessus de la moyenne record de 1,9 jour établie pour la campagne précédente, et s'est répartie en 0,8 jour d'attente et 1,4 jour de chargement. Malgré cette augmentation, Thunder Bay continue d'afficher la plus basse moyenne des quatre ports de l'Ouest du Canada, en grande partie grâce à la régularité supérieure des mouvements des navires dans la Voie maritime du Saint-Laurent, à l'ample capacité de stockage du port et aux retards limités subis par les navires qui attendent pour accoster.

La répartition de la durée de séjour des navires au port indique également que la plupart d'entre eux avaient besoin d'une moindre période avant de repartir. Dans le cas de Vancouver, la proportion de navires exigeant un séjour supérieur à cinq jours a augmenté de 41,4 % à 44,9 % par rapport à la campagne précédente. À Prince Rupert, cette proportion est passée de 24,3 % à 32,3 % au cours de la même période. À Thunder Bay,

¹⁵³ Le blé de provende est généralement expédié en plus grandes quantités que le grain de haute qualité. Comparativement, seulement 49 des 74 navires (ou 66,2 %) qui ont été chargés à Prince Rupert au cours de la campagne 2003-2004 ont pris des chargements de plus de 30 000 tonnes. En outre, le chargement des navires au cours de cette période a atteint en moyenne 37 400 tonnes par rapport à une moyenne de 42 200 tonnes pour la campagne 2004.02005.

¹⁵⁴ Au cours du PSG, il est arrivé que la moyenne trimestrielle dépasse effectivement 4,5 jours. Les écarts trimestriels les plus importants par rapport à cette valeur ont été observés au cours de la campagne agricole 2000-2001.

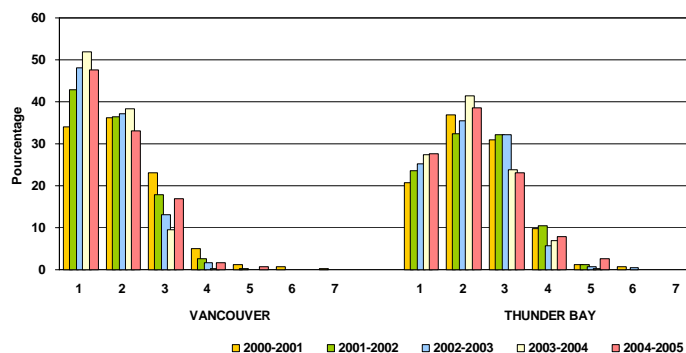
¹⁵⁵ Pour déterminer le nombre de jours d'attente d'un navire, on utilise la différence entre le moment où le navire a été inspecté par le gardien du port et l'Agence canadienne d'inspection des aliments et celui où le chargement a commencé.

¹⁵⁶ Pour la campagne 2000-2001, le temps moyen passé par les navires à Vancouver a atteint un record de 8,1 jours.

¹⁵⁷ Tout retard important infligé à un navire à Churchill a un effet négatif plus important sur la moyenne du port étant donné le petit nombre de navires traités, qui ont été au nombre de 14 au cours du premier trimestre de la campagne 2004-2005.

où cette proportion est habituellement encore plus réduite, 4,9 % des navires ont eu besoin d'un tel séjour prolongé, comparativement à 1,7 % un an plus tôt. Enfin, à Churchill, la proportion de navires demeurant plus de cinq jours au port a augmenté de façon marquée à 28,6 %, contre 20,0 % l'année précédente. [Voir tableau 3D-8 à l'annexe 4.]

Figure 71 : Nombre d'amarrages par navire



Ces résultats sont partiellement le résultat d'une augmentation du nombre de navires exigeant plus d'un amarrage pour charger leur cargaison. La proportion de navires exigeant des amarrages multiples à Vancouver a augmenté depuis la campagne précédente, de 48,1 % à 52,3 %. À Thunder Bay, la proportion est restée largement inchangée, avec une baisse marginale de 72,5 % à 72,3 % pour la même période.¹⁵⁸ [Voir tableau 3D-9 à l'annexe 4.]

Surestaries et primes de célérité

Les membres de la WGEA et de la CCB ont fourni au Surveillant le total des frais de surestaries des navires et des primes de célérité.¹⁵⁹ Les frais de surestaries ont globalement augmenté de façon spectaculaire dans tous les ports pendant la campagne 2004-2005 par suite du nombre de retards importants, alors que les revenus tirés des primes de célérité ont chuté modérément. Malgré des primes nettes de 1,5 million de dollars, ce total a été inférieur de 90,2 % aux 15,2 millions de dollars gagnés l'année précédente. Une bonne partie de la baisse a été due à une augmentation triple des coûts de surestaries généraux, qui sont passés à 16,0 millions de dollars contre 4,7 millions de dollars l'année précédente. Cette augmentation a été causée par une hausse de 517,8 % des frais de surestaries le long du littoral du Pacifique. Ces frais sont passés de 2,3 millions de dollars à 14,0 millions de dollars largement en réponse aux retards de chargement à Vancouver. Par rapport à la côte Ouest, les frais de surestaries découlant du retard des navires à Churchill, Thunder Bay et le long de la Voie maritime du Saint-Laurent ont en fait diminué de 20,8 % au cours de la campagne 2004-2005, passant à 2,0 millions de dollars contre 2,5 millions de dollars l'année précédente.

Les problèmes liés à l'approvisionnement en grain de haute qualité ont également eu un effet modeste sur les primes de célérité générées par un chargement plus rapide des navires. Les primes de célérité totales pour la campagne 2004-2005 ont diminué de 12,5 %, s'établissant à 17,5 millions de dollars contre 20,0 millions de dollars un an plus tôt. Comme dans le cas des frais de surestaries, la baisse la plus accusée a été liée aux activités le long de la côte Ouest, où les primes de célérité ont diminué de 16,6 % à 8,0 millions de dollars. Pour Churchill, Thunder Bay et la Voie maritime du Saint-Laurent, la baisse s'est révélée être un taux plus modéré de 8,7 %, à 9,4 millions de dollars contre 10,3 millions de dollars. [Voir tableau 3D-10 à l'annexe 4.]

La déclaration par les navires du montant des frais de surestaries et des primes de célérité payés vise à fournir une indication de l'efficacité avec laquelle le grain transite par les ports de l'Ouest canadien. L'augmentation générale du temps moyen passé au port par les navires, ainsi que la diminution des primes de célérité nettes, indiquent que les navires n'ont pas été chargés conformément au nombre de jours de planche prévus dans leur contrat d'affrètement.

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 terminaux varient beaucoup. Dans ce cas également, toute analyse des fluctuations des

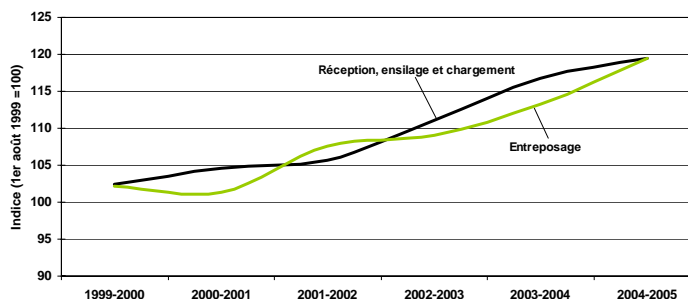
¹⁵⁸ Il faut savoir que le nombre d'amarrages que peut effectuer un navire avant d'encourir des sanctions financières est négocié dans le contrat d'affrètement. Un navire de plus grande taille peut être autorisé à effectuer des amarrages plus fréquents avant de s'exposer à des sanctions.

¹⁵⁹ 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.

prix doit se faire au moyen d'un indice composé. 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 8,08 \$ la tonne pour le blé livré à Churchill à un maximum d'environ 12,87 \$ la tonne pour le canola expédié à Vancouver, à la fin de la campagne 2004-2005. Ceux-ci sont complétés par les frais quotidiens d'entreposage qui se chiffrent entre 0,06 \$ et 0,11 \$ 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 terminaux font état de hausses pendant la campagne 2004-2005. Les augmentations affichées par les silos terminaux de Vancouver allaient de 1,9 % à 4,1 %. À Prince Rupert, cette hausse allait de 3,9 % à 5,3 %. Thunder Bay a affiché des augmentations allant de 1,0 % à 3,4 %. Churchill, où les taux sont demeurés inchangés par rapport aux taux en place à la fin de 2003-2004, a été l'exception. L'indice composé des prix utilisé par le Surveillant montre que le coût de ces services a effectivement augmenté d'un autre 2,3 % au cours de la dernière campagne, et que la valeur combinée de toutes les augmentations depuis le début du PSG atteint 19,4 %. [Voir tableau 3D-11 à l'annexe 4.]

Figure 72 : Fluctuation relative des frais de manutention aux silos



Les frais d'entreposage dans les silos terminaux ont également augmenté depuis le début du PSG. Au cours de la campagne 2004-2005, ils ont progressé de 5,4 %, pour une augmentation cumulative des prix de 19,4 % au fil des six dernières années. Vancouver a déclaré les hausses les plus marquées, avec une augmentation de 14,5 %. Les silos terminaux à Prince Rupert et Thunder Bay ont suivi avec des augmentations moyennes de 5,0% et 4,8 % respectivement. L'augmentation générale de l'indice composé des prix a été tempérée par le fait que Churchill a également choisi de prolonger ses taux d'entreposage de la campagne 2003-2004.¹⁶⁰

3.5 Observations sommaires

Comme on le mentionnait dans les éditions antérieures des rapports trimestriels et annuels du Surveillant, le modèle de chaîne d'approvisionnement constitue un cadre utile à la lumière duquel on peut analyser la vitesse avec laquelle le grain se déplace dans le SMTG. À cet égard, le rapport annuel du Surveillant pour la campagne 2003-2004 a conclu que la durée de transit du grain dans la chaîne d'approvisionnement avait chuté à son plus bas niveau depuis l'entrée en vigueur du PSG, à 62,3 jours.

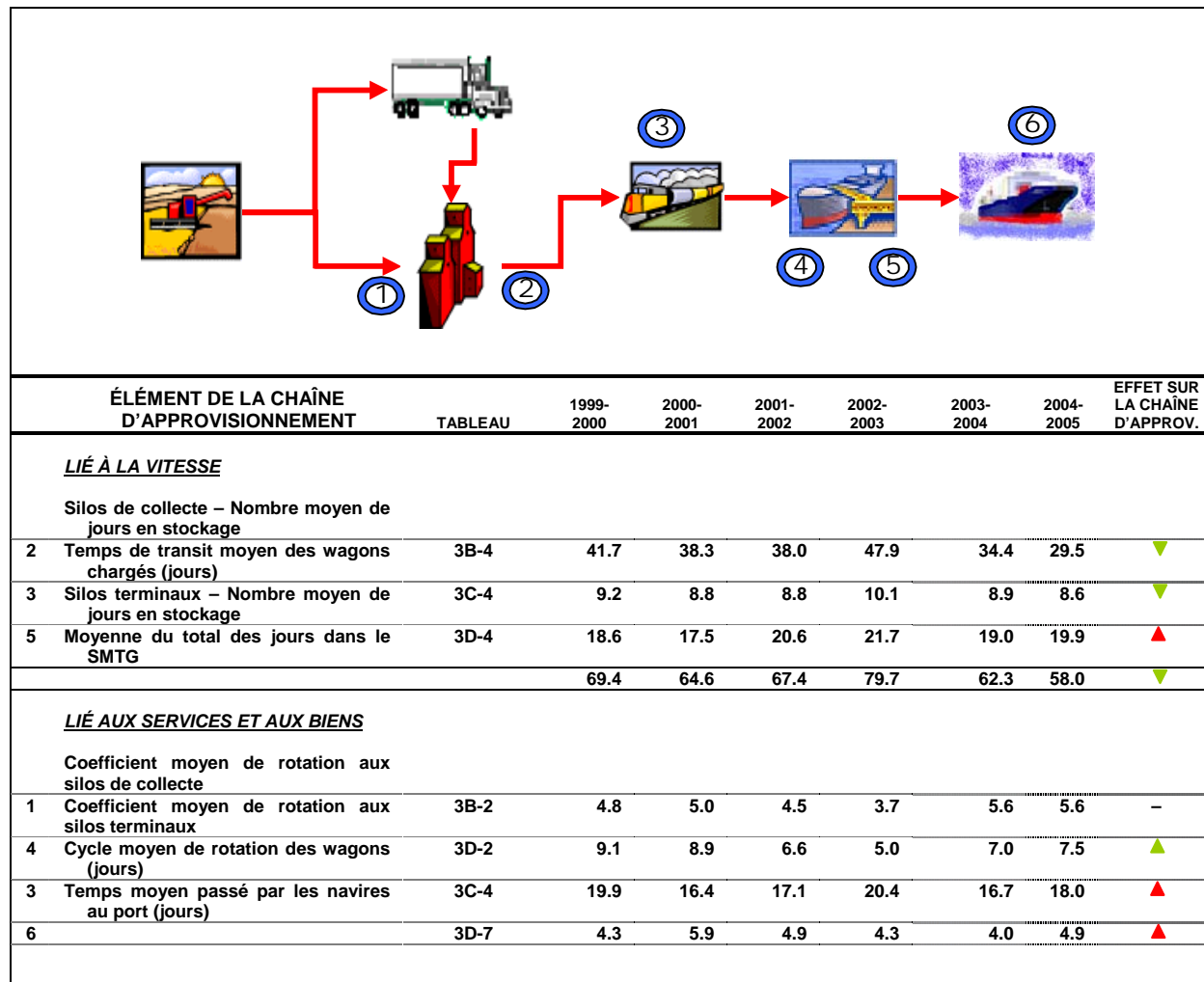
Même alors, à une moyenne de 48,3 jours, l'allure à laquelle le grain a été déplacé dans le SMTG au cours du premier trimestre de la campagne 2004-2005 s'est révélée être considérablement accrue. Ce résultat a toutefois été largement influencé par la récolte tardive, laquelle a entraîné une baisse rapide des stocks de report et a réduit de façon spectaculaire, avec une moyenne de 22,7 jours au cours du premier trimestre par rapport à la moyenne de 34,4 jours pour la campagne précédente, le temps que le grain a passé dans le réseau des silos primaires.

Avec l'assouplissement marqué de ces pressions, les stocks des silos primaires et les temps de stockage ont tous deux commencé à augmenter, ces derniers étant remontés à une moyenne de 29,9 jours au cours du deuxième trimestre, de 36,5 jours au cours du troisième trimestre et de 29,4 jours au cours du quatrième

¹⁶⁰ Il faut signaler que ces observations reposent exclusivement sur les silos terminaux 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 terminaux – 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 terminaux qui appliquent ces taux, il est impossible de calculer un taux précis pour l'incorporer dans les moyennes générales des ports.

trimestre. La moyenne cumulative a en conséquence elle aussi augmenté, atteignant 29,5 jours pour la campagne 2004-2005 dans son ensemble. Ce chiffre a quand même constitué une amélioration de 4,9 jours (ou 14,3 %) par rapport à la moyenne de 34,4 jours de la campagne précédente.

Figure 73 : Chaîne d'approvisionnement du SMTG



Une réduction de 0,3 jour (ou 2,6 %) du temps de transport en charge des compagnies ferroviaires, qui a atteint en moyenne 8,6 jours pour la campagne, a également contribué à une amélioration de la vitesse avec laquelle le grain a été déplacé dans le SMTG. Inversement, une hausse de 4,7 % du temps de stockage du grain dans les silos terminaux, qui a atteint en moyenne 19,9 jours par rapport aux 19,0 jours de la campagne précédente, a réduit ces gains de 0,9 jour.

En conséquence, le déplacement du grain dans la chaîne d'approvisionnement a exigé une moyenne de 58,0 jours, au cours de la campagne 2004-2005. Si ce résultat est inférieur de 4,3 jours (ou 6,9 %) à la moyenne de 62,3 jours de la campagne 2003-2004, il s'agit d'une détérioration de 9,7 jours par rapport à la moyenne de 48,3 jours du premier trimestre.

Ces résultats suscitent quelques observations générales sur le rendement de la chaîne d'approvisionnement pendant la campagne 2004-2005.

- En premier lieu, avec un approvisionnement global de grain de 60,0 millions de tonnes, les mouvements de grain potentiels de la campagne 2004-2005 ont été légèrement inférieurs aux 62,6 millions de tonnes

qui étaient disponibles au cours de la première année du PSG. Et si la capacité des ports au cours du premier trimestre a été largement comparable à la capacité enregistrée au cours de la même période de la campagne 1999-2000, la quantité de grain manutentionnée au cours de la période allant du deuxième au quatrième trimestre a été bien inférieure à cette valeur de référence. Seulement 18,9 millions de tonnes de grain ont transité par les ports de l'Ouest canadien au cours de la campagne 2004-2005, comparativement à 23,6 millions de tonnes au cours de l'année de base du PSG. Avec seulement 80 %, environ, des quantités manutentionnées, les pressions liées au volume exercées sur le SMTG n'ont pas été aussi fortes qu'au début du PSG.

- Deuxièmement, si le volume de grain transporté par l'entremise du SMTG a été comparable aux quantités transportées un an auparavant, les mouvements ont été fortement influencés par d'autres facteurs. De manière générale, la qualité du grain a été considérablement moindre en raison des conditions fraîches et humides qui ont prévalu en août et septembre 2004. La quantité de grains de haute qualité qui constitue traditionnellement le gros des exportations canadiennes, comme le blé RPOC n° 1 et le blé DAOC n° 1, s'en est trouvée très réduite. Le SMTG a donc connu des pénuries périodiques et a manutentionné une proportion inhabituellement grande de grains de qualité moindre. Cette situation a également eu une influence sur le mélange des grains et des qualités dans certains ports. Par exemple, Vancouver est devenu le principal port de la côte Ouest pour l'exportation de grains de haute qualité, tandis que Prince Rupert est devenu le principal port pour le blé de faible qualité.
- Troisièmement, les effets combinés de la récolte tardive et de la disponibilité limitée de grain de qualité supérieure ont exercé des pressions importantes sur le SMTG. De manière générale, les stocks de report ont été rapidement utilisés pour des ventes programmées, tandis que les stocks arrivant dans le système après la récolte ont été expédiés promptement. Cette situation est le principal facteur derrière la réduction du niveau moyen des stocks et la vitesse accélérée à laquelle le grain a transité dans le réseau des silos de collecte et la chaîne d'approvisionnement, au cours du premier trimestre. L'assouplissement subséquent de ces pressions a été largement responsable de la décélération qui s'est produite par la suite.
- Enfin, si les taux de fret maritime ont décliné par rapport à leur pointe de novembre 2004, ils ont continué à exercer une influence sur le transport ferroviaire direct du grain en Amérique du Nord. Les expéditions ferroviaires directes à destination du Mexique, si elles sont maintenant quelque peu inférieures au volume de l'année dernière, continuent à aller dans le sens de volumes considérablement plus élevés qu'au cours des premières années du PSG. Même si la demande de transport pour les marchés tant intérieurs qu'internationaux a amené les compagnies ferroviaires à s'efforcer de louer plus de matériel, la quantité de wagons disponibles a continué à être un problème pour de nombreux expéditeurs.

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 2004-2005

Performance des ports

- Les difficultés à obtenir des grains de qualité supérieure n'ont pas nui sérieusement à la fiabilité globale du SMTG et au mouvement du grain à destination des ports de l'Ouest canadien.
 - La part accrue accordée à Vancouver s'est traduite par des réductions des rapports stock-navire et stock-expédition.
- La fiabilité globale s'est traduite par :
 - Des niveaux de stocks suffisants dans les silos aux ports de Vancouver et de Thunder Bay.
 - Les rapports stock-navire et stock-expédition se sont généralement maintenus à des niveaux bien supérieurs à 2,0.
- Les inventaires de grain réduits se sont traduits par des rapports hebdomadaires moyens stock-navire généralement plus bas, particulièrement à Vancouver.
 - Vancouver
 - Blé – 2,7; baisse de 20,8 % par rapport à la dernière campagne.
 - Canola – 2,8; baisse de 22,8 %.
 - Thunder Bay
 - Blé – 6,0; hausse de 25,5 % par rapport à la dernière campagne.
 - Canola – 2,2; baisse de 27,1 %.
- Des inventaires de grain réduits se traduisent aussi par des rapports stock-expédition légèrement plus faibles pour Vancouver par opposition à Thunder Bay.
 - Vancouver
 - Grains CCB – 3,2; baisse de 1,1 % par rapport à la dernière campagne.
 - Grains hors CCB – 3,6; baisse de 2,6 %.
 - Thunder Bay
 - Grains CCB – 7,2; hausse de 21,0 % par rapport à la dernière campagne.
 - Grains hors CCB – 3,6; baisse de 19,4 %.
- Les recettes de manutention aux terminaux ont augmenté de 11,6 % à 219,3 millions \$.
 - Les recettes du terminal de Vancouver ont totalisé 150,9 millions \$.
 - Hausse de 11,9 % par rapport à la dernière campagne.
 - Les recettes du terminal de Thunder Bay ont totalisé 68,4 millions \$.
 - Hausse de 10,8 % par rapport à la dernière campagne.
- Les frais d'entreposage de la CCB ont augmenté de 17,8 % à 110,0 millions \$.
 - Les frais d'entreposage le long du littoral du Pacifique ont totalisé 73,8 millions \$.
 - Hausse de 40,7 % par rapport à la dernière campagne.
 - Les frais d'entreposage à Thunder Bay ont totalisé 36,1 millions \$.
 - Baisse de 11,6% par rapport à la dernière campagne.

Série de mesures 4 – Fiabilité du service

Tableau	Description	Notes	RÉF. 1999- 2000	CAMPAGNE AGRICOLE (1)			
				2003-04	2004-05	% VAR	
Performance des ports [sous-série 4A]							
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Vancouver – Blé		3,1	3,5	2,7	-20,8%	▼
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Vancouver – Canola		2,5	3,6	2,8	-22,8%	▼
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Thunder Bay – Blé		5,6	4,8	6,0	25,5%	▲
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Thunder Bay – Canola		2,8	3,0	2,2	-27,1%	▼
4A-2	Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Grade	(2)					
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Vancouver – Grains CCB		3,5	3,3	3,2	-1,1%	▼
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Vancouver – Grains hors CCB		3,6	3,7	3,6	-2,6%	▼
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Thunder Bay – Grains CCB		4,6	6,0	7,2	21,0%	▲
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Thunder Bay – Grains hors CCB		3,3	3,1	3,6	19,4%	▲
4A-4	Revenus de manutention des silos terminaux (millions \$) – Vancouver		192,7 \$	134,9 \$	150,9 \$	11,9%	▲
4A-4	Revenus de manutention des silos terminaux (millions \$) – Thunder Bay		82,1 \$	61,7 \$	68,4 \$	10,8%	▲
4A-4	Frais d'entreposage de la CCB (millions \$) – Littoral pacifique		63,3 \$	52,5 \$	73,8 \$	40,7%	▲
4A-4	Frais d'entreposage de la CCB (millions \$) – Thunder Bay		31,3 \$	40,9 \$	36,1 \$	-11,6%	▼

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles de 1999-2000 à 2004-2005 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

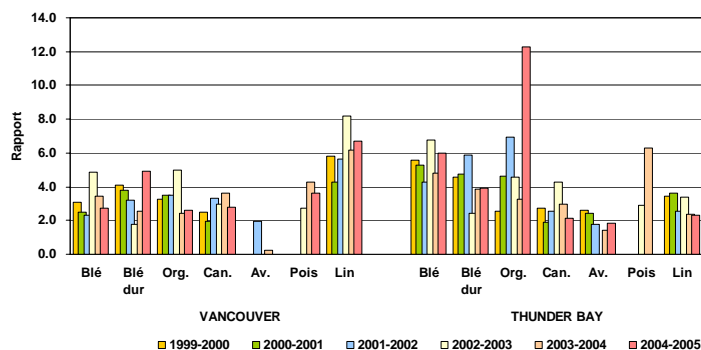
(2) – Les modifications des données indiquées ne peuvent être décrites dans le cadre de ce sommaire. On encourage le lecteur à consulter les données détaillées figurant à l'annexe 4 au besoin.

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 en stock dans les silos terminaux et d'après les prévisions des arrivées de navires au cours de la semaine à venir. Si l'on compare les stocks des silos terminaux 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 stock pour chaque tonne de grains à charger à bord des navires devant arriver la semaine suivante.¹⁶¹

Pour ce qui est des rapports hebdomadaires moyens stock-navire des grains entreposés au port de Vancouver, la campagne 2004-2005 a produit certains changements marqués par rapport à la campagne précédente. Parmi les grains de la CCB, le rapport affiché pour le blé a reculé de 20,8 %, à 2,7 comparativement à 3,5 l'année précédente. Par contre, le blé dur a vu son rapport augmenter de 95,7 %, à 5 par rapport à 2,5 l'année précédente. On a également observé une augmentation de 8,4 % du rapport moyen pour l'orge, qui est passé de 2,4 à 2,6. Les grains hors CCB ont connu des résultats aussi variés, soit des diminutions des rapports pour le canola et les pois, et une augmentation pour le lin.

Figure 74 : Rapport stock navire



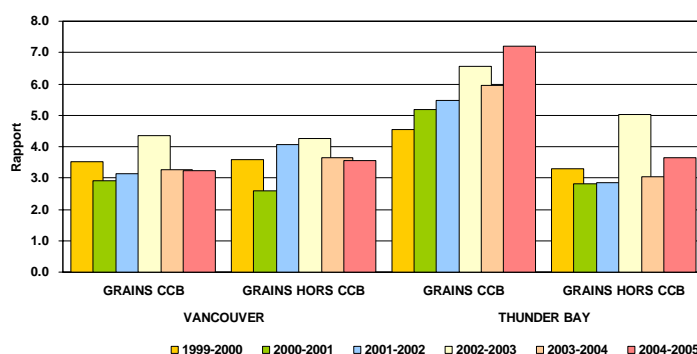
¹⁶¹ Des rapports d'au moins un dénotent un volume suffisant disponible pour répondre à la demande à court terme. Les fluctuations à la hausse ou à la baisse du rapport indiquent un changement relatif du niveau des stocks à court terme. Il faut signaler que ces rapports peuvent afficher une grande variabilité, à cause du caractère inégal des grains qui arrivent et transitent dans les ports.

À Thunder Bay, les rapports haussiers ont supplanté les rapports baissiers. Dans le cas des grains de la CCB, les rapports pour le blé et l'orge ont montré des augmentations marquées par rapport à l'année précédente, augmentant de 25,5 % dans le cas du premier et triplant presque à 12,3 dans le cas du dernier. Le rapport moyen pour le blé dur est demeuré inchangé à 3,9. Parmi les grains hors CCB, les rapports pour le canola et le lin ont baissé de 27,1 % et de 4,1 %, respectivement, alors que le rapport de l'avoine a augmenté de 28,0%. A Aucun des rapports moyens, sauf celui de l'avoine, n'est tombé sous la valeur de 2. [Voir tableau 4A-1 à l'annexe 4.]

Les rapports hebdomadaires moyens stock-navire par grade ont été calculés selon des méthodes similaires. Ces rapports hebdomadaires varient encore plus en raison de la distorsion créée par les mélanges effectués, comme c'est le cas pour l'expédition de blé de l'Ouest canadien. Néanmoins, peu des moyennes rattachées à un grade ont glissé sous une valeur de 1,0, que ce soit à Vancouver ou Thunder Bay. [Voir tableau 4A-2 à l'annexe 4.]

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 terminaux 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.

Figure 75 : Rapport stock-expédition



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 provenance hors CCB. Les rapports stock-expédition relatifs aux grains hors CCB englobent ceux qui touchent le canola, l'avoine et le lin.

Le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition pour les grains de la CCB à Vancouver a diminué d'un marginal 1,1 % pendant la campagne 2004-2005, passant de 3,3 à 3,2. Le rapport moyen pour les grains hors CCB a diminué un peu plus, soit de 2,6 %, passant de 3,7 à 3,6. À Thunder Bay, le rapport moyen pour les grains de la CCB a augmenté de 6,0 à 7,2 (soit 21,0%), tandis que le rapport moyen pour les grains hors CCB augmentait de 3,0 à 3,6 (19,4 %). Ces valeurs indiquent clairement que les stocks disponibles suffisaient amplement à satisfaire la demande à court terme. [Voir tableau 4A-3 à l'annexe 4.]

Recettes des silos terminaux et coûts d'entreposage de la CCB

Le PSG prévoit la production d'un rapport annuel sur les recettes des silos terminaux et les frais d'entreposage de la CCB aux silos terminaux. La WGEA et ses membres ont mis au point une méthode de communication des recettes des silos terminaux basée sur un certain nombre de mesures financières, et ont fourni des données pour leurs terminaux à Thunder Bay et Vancouver. La CCB a indiqué ses frais portuaires globaux pour les terminaux du littoral du Pacifique, en plus de celui de Thunder Bay. Des différences dans les pratiques comptables rendent difficiles les comparaisons directes entre les recettes totales et les frais de la CCB. Les données sur les recettes des terminaux et les coûts présentées ici sont des données non vérifiées. [Voir le tableau 4A-4 de l'annexe 4.]

Les recettes totales du terminal pour la campagne 2004-2005 ont augmenté de 11,9 % à Vancouver, passant de 134,9 millions de dollars à 150,9 millions de dollars. À Thunder Bay, les recettes totales du terminal ont augmenté légèrement moins à 10,8 %, passant de 61,7 millions de dollars à 68,4 millions de dollars.

Les frais totaux d'entreposage de la CCB le long du littoral du Pacifique ont augmenté de 40,7 % au cours de la campagne 2004-2005 – à 70,8 millions de dollars par rapport à 52,5 millions de dollars l'année précédente.

À Thunder Bay, les frais d'entreposage ont diminué de 11,6 % – à 36,1 millions de dollars par rapport à 40,9 millions de dollars l'année précédente.

4.2 Observations sommaires

L'examen des rapports stock-navire et stock-expédition révèle qu'une quantité suffisante de grains était disponible aux silos terminaux pour satisfaire la demande courante. En plus du degré variable de couverture assuré par les stocks individuels, les changements d'une année à l'autre dans la valeur de ces rapports ont été très divers. 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 le SMTG ait été assez fiable, mais pas complètement infaillible.

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 terminaux, 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.

Pourtant, les valeurs observées au sujet de ces rapport au cours des six 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 peut seulement dire que le SMTG continue à fonctionner avec à peu près le même degré de fiabilité qu'au début du PSG.

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 2004-2005

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 – Produits de la CCB

- Revenu net des producteurs :
 - Réductions largement dues au prix.
 - Blé – diminution de 5,0 % à 152,34 \$ la tonne.
 - Blé dur – diminution de 6,0 % à 170,94 \$ la tonne.
- Prix final réalisé :
 - Réductions modestes attribuables à des approvisionnements en grain plus élevés.
 - Blé – diminution de 2,9 % à 205,10 \$ la tonne.
 - Blé dur – diminution de 3,9 % à 220,37 \$ la tonne.
- Seuil d'exportation :
 - Blé – augmentation de 4,1 % à 57,77 \$ la tonne.
 - Blé dur – augmentation de 9,3 % à 70,73 \$ la tonne.
- Coûts directs moyens :
 - Augmentation des frais de transport pondérés applicables de 1,3 % pour le blé, et de 2,5 % pour le blé dur.
 - Augmentation des coûts de camionnage de 10,1 %.
 - Augmentation des coûts des silos de collecte de 1,0 % pour le blé, et de 1,1 % pour le blé dur.
 - Réduction des coûts bruts de la CCB de 16,6 % pour le blé, et augmentation de 11,4 % pour le blé dur.
- Avantages totaux des producteurs :
 - Réduction par suite d'une diminution importante de la qualité du grain.
 - Primes au camionnage moyennes :
 - Blé – diminution de 13,4 % à 3,68 \$ la tonne.
 - Blé dur – diminution de 9,4 % à 4,24 \$ la tonne.
 - Les économies de transport de la CCB ont été réduites de 52,5 % à 1,49 \$ la tonne.

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

- Revenu net des producteurs :
 - Réductions largement dues aux réductions de prix.
 - Canola – diminution de 21,6 % à 270,22 \$ la tonne.
 - Pois jaunes – diminution de 23,5 % à 120,19 \$ la tonne.
- Les prix moyens des produits hors CCB ont été réduits à la suite d'approvisionnements accrus :
 - Canola – diminution de 19,6 % à 311,19 \$ la tonne.
 - Pois jaunes – diminution 16,3 % à 188,17 \$ la tonne.
 - Tombent 7,1 % au-dessous des niveaux de la campagne agricole 1999-2000 de 202,54 \$ la tonne.
- Seuil d'exportation moyen de l'Ouest canadien pour les produits hors CCB :
 - Réductions largement dues à un écart de prix en régression.
 - Canola – diminution de 3,6 % à 40,97 \$ la tonne.
 - Pois jaunes – augmentation de 0,3 % à 67,98 \$ la tonne.

Chargement des wagons par les producteurs

- Le nombre d'installations de chargement des wagons par les producteurs a baissé de 5,3 % à 466.
 - Baisse pour les chemins de fer de classe 1.
 - Réduction de 7,5 % à 333 installations.
 - Ajout d'une installation pour les chemins de fer d'intérêt local.
 - Augmentation de 0,8 % à 133 installations.
- Les expéditions de wagons des producteurs ont diminué de 14,2 % à 8 061.
 - Deuxième plus fort volume de wagons des producteurs enregistré dans le cadre du PSG.
 - La part du transport total par wagons-trémies tombe à 3,6 %.
 - La diminution de volume reflète principalement les problèmes généralisés de qualité du grain.

Série de mesures 5 – Incidences sur les producteurs

Tableau	Description	Notes	REF.	CAMPAGNE AGRICOLE (1)			
			1999-2000	2003-2004	2004-2005	% VAR	
Seuil d'exportation [sous-série 5A]							
Est du Manitoba							
5A-1A	Blé RPOC n° 1 (\$ la tonne)	(2)	54,20 \$	53,17 \$	58,20 \$	9,5%	▲
5A-1B	Blé dur DAOC n° 1 (\$ la tonne)	(2)	60,29 \$	58,19 \$	63,34 \$	8,9%	▲
5A-1C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	61,58 \$	50,45 \$	44,24 \$	-12,3%	▼
5A-1D	Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	67,04 \$	67,48 \$	0,7%	–
Ouest du Manitoba							
5A-2A	Blé RPOC n° 1 (\$ la tonne)	(2)	57,80 \$	57,27 \$	61,86 \$	8,0%	▲
5A-2B	Blé dur DAOC n° 1 (\$ la tonne)	(2)	65,37 \$	58,87 \$	68,64 \$	16,6%	▲
5A-2C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	58,67 \$	51,64 \$	46,21 \$	-10,5%	▼
5A-2D	Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	67,04 \$	67,25 \$	0,3%	–
Nord-Est de la Saskatchewan							
5A-3A	Blé RPOC n° 1 (\$ la tonne)	(2)	58,10 \$	60,16 \$	62,68 \$	4,2%	▲
5A-3B	Blé dur DAOC n° 1 (\$ la tonne)	(2)	68,31 \$	66,34 \$	73,27 \$	10,4%	▲
5A-3C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	54,38 \$	48,83 \$	49,15 \$	0,7%	–
5A-3D	Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	67,84 \$	68,12 \$	0,4%	–
Nord-Ouest de la Saskatchewan							
5A-4A	Blé RPOC n° 1 (\$ la tonne)	(2)	56,42 \$	57,11 \$	59,89 \$	4,9%	▲
5A-4B	Blé dur DAOC n° 1 (\$ la tonne)	(2)	70,53 \$	67,58 \$	74,08 \$	9,6%	▲
5A-4C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	50,88 \$	47,38 \$	47,50 \$	0,3%	–
5A-4D	Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,84 \$	67,57 \$	68,08 \$	0,8%	–
Sud-Est de la Saskatchewan							
5A-5A	Blé RPOC n° 1 (\$ la tonne)	(2)	59,40 \$	60,32 \$	64,51 \$	6,9%	▲
5A-5B	Blé dur DAOC n° 1 (\$ la tonne)	(2)	65,22 \$	63,43 \$	69,10 \$	8,9%	▲
5A-5C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	57,47 \$	48,15 \$	49,15 \$	2,1%	▲
5A-5D	Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,72 \$	67,83 \$	68,01 \$	0,3%	–
Sud-Ouest de la Saskatchewan							
5A-6A	Blé n° 1 RPOC (\$ la tonne)	(2)	57,22 \$	56,78 \$	58,67 \$	3,3%	▲
5A-6B	Blé dur n° 1 DAOC (\$ la tonne)	(2)	68,12 \$	65,71 \$	71,09 \$	8,2%	▲
5A-6C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	55,75 \$	46,34 \$	46,84 \$	1,1%	▲
5A-6D	Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,66 \$	67,80 \$	67,93 \$	0,2%	–
Nord de l'Alberta							
5A-7A	Blé RPOC n° 1 (\$ la tonne)	(2)	53,20 \$	51,50 \$	51,27 \$	-0,4%	–
5A-7B	Blé dur DAOC n° 1 (\$ la tonne)	(2)	71,67 \$	70,08 \$	74,65 \$	6,5%	▲
5A-7C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	50,39 \$	38,55 \$	36,95 \$	-4,2%	▼
5A-7D	Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,29 \$	67,86 \$	68,06 \$	0,3%	–
Sud de l'Alberta							
5A-8A	Blé RPOC n° 1 (\$ la tonne)	(2)	48,81 \$	47,47 \$	50,66 \$	6,7%	▲
5A-8B	Blé dur DAOC n° 1 (\$ la tonne)	(2)	66,06 \$	60,64 \$	65,70 \$	8,3%	▲
5A-8C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	48,07 \$	36,68 \$	35,60 \$	-2,9%	▼
5A-8D	Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	67,85 \$	68,12 \$	0,4%	–
Peace River							
5A-9A	Blé RPOC n° 1 (\$ la tonne)	(2)	53,57 \$	54,20 \$	55,23 \$	1,9%	▲
5A-9B	Blé dur DAOC n° 1 (\$ la tonne)	(2)	71,00 \$	70,37 \$	76,14 \$	8,2%	▲
5A-9C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	52,14 \$	41,61 \$	40,48 \$	-2,7%	▼
5A-9D	Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	67,55 \$	67,90 \$	0,5%	–
Ouest du Canada							
5A-10A	Blé RPOC n° 1 (\$ la tonne)	(2)	54,58 \$	55,51 \$	57,77 \$	4,1%	▲
5A-10B	Blé dur DAOC n° 1 (\$ la tonne)	(2)	67,63 \$	64,72 \$	70,73 \$	9,3%	▲
5A-10C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	52,51 \$	42,51 \$	40,97 \$	-3,6%	▼
5A-10D	Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,76 \$	67,75 \$	67,98 \$	0,3%	–
Chargement par les producteurs [sous-série 5B]							
5B-1	Installations de chargement par les producteurs (nombre) – Transporteurs de classe 1		415	360	333	-7,5%	▼
5B-1	Installations de chargement par les producteurs (nombre) – Transporteurs de classes 2 et 3		120	132	133	0,8%	–
5B-1	Installations de chargement par les producteurs (nombre) – Tous les transporteurs		535	492	466	-5,3%	▼
5B-2	Expéditions par les wagons de producteurs (nombre) – Wagons-trémies couverts		3 441	9,399	8,061	-14,2%	▼

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles de 1999-2000 à 2004-2005 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

(2) – Le seuil d'exportation comprend les coûts suivants : transport ferroviaire (rajusté pour la FAF et le RTFPC), camionnage, ensilage, enlèvement des impuretés, pesée et inspection, coûts de la CCB, primes au 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.¹⁶² 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 s'appliquent).

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.¹⁶³ 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 canola et les pois.¹⁶⁴ 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 :¹⁶⁵

- 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 76. 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.

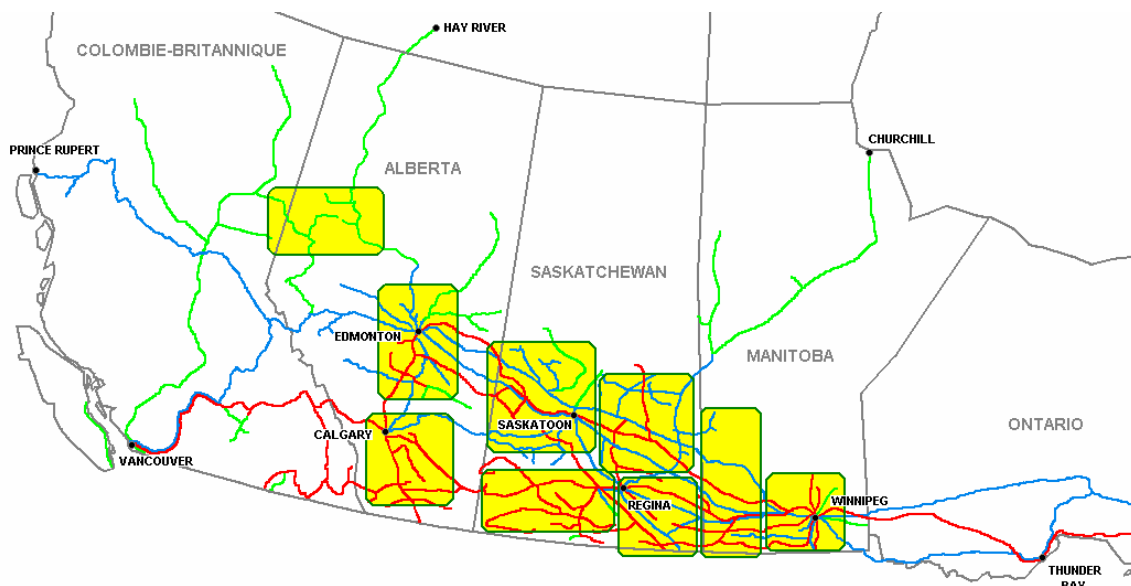
¹⁶² Sous sa forme élémentaire, le revenu net des producteurs équivaut à ce qui reste après avoir déduit les coûts logistiques du prix de vente des grains.

¹⁶³ Les postes de livraison des grains désignent les emplacements où est situé au moins un silo terminal agréé. En sont exclues les installations de chargement des producteurs désignées par les chemins de fer.

¹⁶⁴ Outre les grains proprement dits, le PSG précise aussi les grades à utiliser, à savoir : 1 RPOC; 1 DAOC; canola Canada n° 1; et pois jaunes canadiens (n° 2 ou supérieur).

¹⁶⁵ 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 76 : 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 2002.¹⁶⁶

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.

¹⁶⁶ 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 Producers' net revenues Measures* », mai 2002. Les lecteurs que ce rapport intéresse peuvent le télécharger sur le site Web du Surveillant (www.quorumcorp.net).

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

ÉLÉMENT	PRODUITS DE LA CCB	PRODUITS HORS CCB
Prix du grain	<p>Les prix du RPOC n° 1 (blé roux de printemps de l'Ouest canadien) et du DAOC n° 1 (blé dur ambré de l'Ouest canadien) sont les prix réels finaux en stock à Vancouver ou au Saint-Laurent, tels que rapportés par la CCB dans les tableaux statistiques qui accompagnent 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 Canada n° 1 est le prix au comptant moyen pondéré de Vancouver.¹ Les facteurs de pondération utilisés pour correspondre aux exportations mensuelles sont consignés par la Commission canadienne des grains (CCG).²</p> <p>Le prix des 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.³</p>
Transport ferroviaire applicable pondéré	<p>Pour chaque poste dans une zone géographique donnée, le producteur paie le montant le moins élevé du tarif marchandises par wagon simple à Vancouver⁴, ou du taux correspondant à Thunder Bay plus le facteur d'ajustement du fret (FAF).⁵ 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>	
Rabais au titre du transport de marchandises par le port de Churchill	<p>Le rabais au titre du transport de marchandises 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>	
Coûts de camionnage	<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.⁶</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>
Coûts des silos de collecte	<p>Les détenteurs de permis de silo terminal sont tenus d'afficher les taux de silo terminal 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^{er} août de chaque campagne agricole.</p>	
Coûts de nettoyage des impuretés	<p>Les détenteurs de permis de silo terminal sont tenus d'afficher les taux de silo terminal 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^{er} août de chaque campagne agricole.</p>	
Coûts de pesée et d'inspection de la GCC	<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 terminal. D'autres déduisent ce montant directement de leurs bons au comptant.</p> <p>La déduction moyenne la 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 terminal, et une distorsion possible du seuil d'exportation.</p>	
Coûts de la CCG	<p>Les coûts (bruts) de la CCG représentent les coûts d'exploitation la 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.⁷</p>	

ÉLÉMENT	PRODUITS DE LA CCB	PRODUITS HORS CCB
Écart de prix		<p>Pour le canola Canada n° 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 la tonne de transport ferroviaire, d'ensilage, de stockage et de tout autre élément accessoire. Ces coûts englobent une grande partie du seuil d'exportation.</p>
Associations des cultivateurs de légumineuses et de canola		<p>Toutes les livraisons de canola sont assujetties à un prélèvement de 0,50 \$ la tonne pour les frais de cotisation de l'association provinciale de canola. De même, un montant représentant 0,5 % est déduit pour les associations de cultivateurs de légumineuses à la livraison des pois jaunes.⁸</p>
Primes au camionnage	<p>Les compagnies céréalières indiquent les primes au camionnage qu'elles paient aux producteurs à chacune des installations figurant dans la méthode d'échantillonnage.⁹ Les montants indiqués correspondent à la valeur moyenne la 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 au 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>
Économies de transport de la CCB	<p>Les économies de transport de la CCB constituent un montant réparti la 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 terminaux et de transport et de toute pénalité pour non-exécution.</p>	
Autres déductions	<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 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 Revenu net des producteurs Methodology</i> », mai 2002, qui peut être téléchargée à partir du site Web du Surveillant (www.quorumcorp.net). 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^{er} août 2002 et à 1,00 % le 1^{er} 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 au 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>		

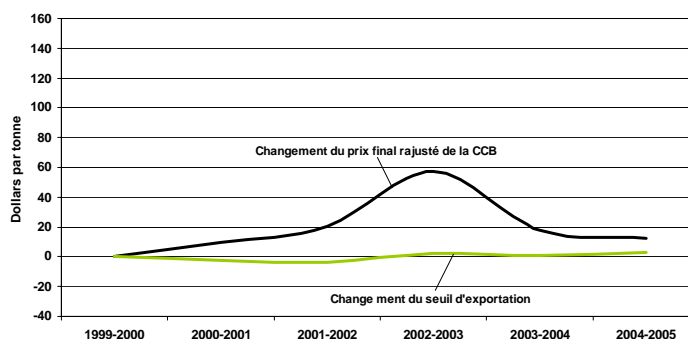
5.2 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – Produits de la CCB (blé et blé dur)

5.21 Blé RPOC n° 1

Le revenu net des producteurs pour la livraison du blé RPOC n° 1 a augmenté régulièrement au cours des quatre premières années du PSG. À partir d'une moyenne de 143,25 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000, le revenu net des producteurs avait augmenté à 198,07 \$ la tonne à la fin de la campagne 2002-2003. La majeure partie de cette amélioration de 54,82 \$ découlait d'une augmentation de 29,0 % du prix du blé RPOC n° 1 lui-même. Par comparaison, le seuil d'exportation a augmenté de seulement 2,57 \$ la tonne au cours de la même période, réduisant l'avantage de prix plus élevés de seulement 4,5 %.

Les gains faits au cours de cette période ont commencé à s'éroder un an plus tard, lorsqu'une baisse marquée du prix du blé RPOC n° 1 s'est révélée largement responsable d'une réduction de 19,1 % du revenu net des producteurs, qui a baissé à 160,28 \$ la tonne. Si cette pression à la baisse s'est relâchée quelque peu au cours de la campagne 2004-2005, le prix du RPOC n° 1 a continué à diminuer, baissant d'un autre 2,6 % ou 5,68 \$ la tonne. Compte tenu d'une augmentation du seuil d'exportation de 2,26 \$ la tonne, le revenu net des producteurs a été réduit d'un autre 7,94 \$ la tonne à 152,34 \$ la tonne.

Figure 77 : Changement dans les composantes du revenu net – RPOC n° 1



Si cette diminution est la seconde réduction consécutive du revenu net des producteurs, celui-ci est cependant demeuré à 9,09 \$ la tonne, ou 6,3 % au-dessus des 143,25 \$ la tonne six ans auparavant. Encore une fois, on doit dire que cette amélioration était principalement due à une augmentation de 12,28 \$ la tonne du prix du blé RPOC n° 1. Une augmentation de 3,19 \$ la tonne, ou 5,8 %, du seuil d'exportation au cours de cette période a annulé en partie ce gain. Il convient de souligner que cette augmentation du seuil d'exportation des producteurs a également été tempérée par des primes au camionnage et des économies de la CCB plus élevées. Quand même, ces avantages ont été considérablement moindres au cours de la campagne 2004-2005, laissant à découvert une portion plus importante des coûts directs accrus contre lesquels ils avaient été un rempart depuis le début du PSG. Ces changements sont résumés ci-dessous.

Changements ayant contribué au revenu net des producteurs – Blé RPOC n° 1 (dollars la tonne)

	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2004-2005 / 1999-2000		
							\$ VAR	% VAR	
Prix final de la CCB	192,43 \$	202,58 \$	217,02 \$	250,20 \$	211,14 \$	205,10 \$	12,67 \$	6,6%	▲
Plus : Coûts (nets) de la CCB	5,40 \$	5,14 \$	1,14 \$	5,02 \$	4,65 \$	5,01 \$	-0,39 \$	-7,2%	▼
Prix final de la CCB rajusté	197,83 \$	207,72 \$	218,16 \$	255,22 \$	215,79 \$	210,11 \$	12,28 \$	6,2%	▲
Coûts directs	56,90 \$	56,54 \$	56,97 \$	63,81 \$	62,90 \$	62,94 \$	6,04 \$	10,6%	▲
Moins : Primes au camionnage	-2,32 \$	-3,01 \$	-3,62 \$	-3,96 \$	-4,25 \$	-3,68 \$	-1,36 \$	58,6%	▲
Économies de la CCB	0,00 \$	-0,61 \$	-2,47 \$	-2,70 \$	-3,14 \$	-1,49 \$	-1,49 \$	n/a	▲
Seuil d'exportation	54,58 \$	52,92 \$	50,88 \$	57,15 \$	55,51 \$	57,77 \$	3,19 \$	5,8%	▲
Revenu net des producteurs	143,25 \$	154,80 \$	167,28 \$	198,07 \$	160,28 \$	152,34 \$	9,09 \$	6,3%	▲

Prix final réalisé

Comme nous l'avons déjà mentionné, le mouvement à la hausse des prix a été la principale raison de l'amélioration du revenu net visible des producteurs pour le blé RPOC n° 1 au cours des six dernières campagnes agricoles. À partir d'une valeur initiale de 192,43 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000, la diminution des stocks mondiaux de blé et la perspective d'approvisionnements plus limités s'étaient révélées être les deux principaux facteurs de la première véritable augmentation des prix mondiaux depuis la campagne 1995-1996. La sécheresse qui a sévi tant au Canada que dans d'autres pays producteurs a également aidé à pousser les prix jusqu'à un sommet de 250,20 \$ au cours de la campagne 2002-2003.

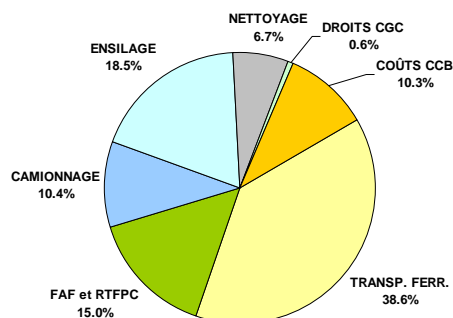
Depuis, le prix final réalisé pour le blé RPOC n° 1 (13,5 % de protéines) a dégringolé de 18,0 %, chutant d'abord à 211,14 \$ la tonne au cours de la campagne 2003-2004, puis à 205,10 \$ la tonne au cours de la campagne 2004-2005. Une bonne partie de cette érosion des prix a été causée par l'action combinée d'une production mondiale de blé plus élevée, d'une concurrence continue à l'exportation, d'une demande mondiale plus faible et d'un dollar canadien plus fort.

Seuil d'exportation

Si le seuil d'exportation a augmenté depuis le début du PSG, les trois dernières campagnes agricoles ont produit les changements les plus importants. En fait, jusqu'à la fin de la campagne 2001-2002, le seuil d'exportation pour le blé RPOC n° 1, a diminué de 6,8 % à 50,88 \$ la tonne, par rapport à sa valeur de référence de 54,58 \$ la tonne. Depuis lors, le seuil d'exportation a augmenté de 6,89 \$ la tonne, ou 13,5 %. À 57,77 \$ la tonne, le seuil d'exportation de la campagne 2004-2005 est la plus haute valeur atteinte depuis le début du PSG.

Dans la prise en considération des forces qui ont mené à ce résultat, il est important de reconnaître que le seuil d'exportation comporte deux composantes structurelles distinctes. La première est constituée des coûts directs supportés par les producteurs pour livrer le grain au marché. Ces coûts incluent le transport ferroviaire, le camionnage, l'ensilage, le nettoyage, la pesée et l'inspection par le CGC, ainsi que les coûts de fonctionnement connexes de la CCB. Le second volet inclut la totalité des avantages financiers consentis aux producteurs sous la forme de compensations accordées pour ces dépenses. Ces avantages incluent typiquement toute prime au camionnage versée aux producteurs par les compagnies céréalères, ainsi que toute économie de transport transmise par la CCB par l'entremise de ses comptes de livraison en commun.¹⁶⁷ En outre, c'est l'augmentation de ces derniers éléments qui a effectivement contenu la hausse des coûts directs et une augmentation potentiellement plus importante du seuil d'exportation lui-même.

Figure 78 : Seuil d'exportation du blé – coûts directs



Au cours des six dernières campagnes agricoles, le volet coûts directs du seuil d'exportation a augmenté de 10,6 %, d'une moyenne de 56,90 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000, à 62,94 \$ la tonne au cours de la campagne 2004-2005. L'élément de coût le plus considérable est le transport ferroviaire applicable, qui inclut non seulement les frais par wagon pour une expédition moyenne par chemin de fer, mais également le facteur d'ajustement du fret (FAF) de la CCB. Au cours de la campagne 1999-2000, le transport ferroviaire applicable pondéré moyen pour le blé RPOC n° 1 dans l'Ouest canadien s'était élevé à 31,87 \$ la tonne ce qui représentait 56,0 % des coûts directs totaux. Même si la moyenne la tonne a grimpé à 33,74 \$ la tonne à la fin

¹⁶⁷ Ces économies, qui se composent des économies réalisées grâce aux soumissions acceptées dans le cadre du processus d'appels d'offres, des rabais sur le transport ferroviaire et les frais de manutention dans les silos terminaux, et des sanctions financières en cas de mauvais rendement, sont versées aux producteurs par l'entremise des comptes de livraison en commun de la CCB.

de la campagne 2004-2005, son importance par rapport aux coûts directs totaux a décru très légèrement à 53,6 %.

Les autres coûts directs attribuables au blé RPOC n° 1 incluaient les suivants.

- Coûts de camionnage : On estime que les coûts pour un trajet de 40 milles ont augmenté de 10,1 % au cours de la campagne 2004-2005, passant de 5,94 \$ la tonne un an auparavant à 6,54 \$ la tonne. Il s'agit là de la première augmentation réelle des coûts de camionnage depuis le début du PSG, quoique des suppléments carburant aient été appliqués temporairement au cours des campagnes 2000-2001 et 2001-2002. Cette augmentation des coûts de camionnage a fait passer sa contribution aux coûts directs totaux de 9,5 % à 10,4 %, la même proportion qu'au cours de la première année du PSG.
- Coûts d'ensilage : Ces coûts se sont élevés en moyenne à 9,75 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000, et correspondaient à 17,1 % des coûts directs totaux pour le blé RPOC n° 1. Des droits accrus au cours des cinq années qui ont suivi ont effectivement augmenté le coût de l'ensilage de 19,4 % à une moyenne de 11,64 \$ la tonne au cours de la campagne 2004-2005, poussant sa part des coûts directs totaux à une proportion très légèrement supérieure de 18,5 %. Les tarifs affichés sont les tarifs maximaux que les compagnies céréalières peuvent imposer aux producteurs pour les services à leurs installations. Si les compagnies céréalières peuvent facturer moins, les données sur les bons au comptant suggèrent que tel est rarement le cas.
- Coûts de nettoyage : Le coût du nettoyage au terminal s'est élevé en moyenne à 3,56 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000, et à 6,3 % des coûts directs totaux. Si ces coûts ont augmenté de 17,7 % au cours des six dernières campagnes agricoles, à une moyenne de 4,19 \$ la tonne pour la campagne 2004-2005, leur contribution aux coûts directs totaux demeure essentiellement inchangée à 6,7 %. Comme pour les tarifs de silo de collecte, les tarifs affichés représentent le maximum que les compagnies céréalières peuvent facturer. Les données sur les bons au comptant indiquent que ces tarifs sont typiquement la norme.
- Droits de pesée et d'inspection du CGC : Ces coûts sont demeurés inchangés à une moyenne de 0,38 \$ la tonne tout au long des six dernières campagnes. Proportionnellement, ils représentent un faible 0,6 % des coûts directs totaux.¹⁶⁸
- Coûts bruts de la CCB : Ces coûts reflètent effectivement les coûts de fonctionnement la tonne de la CCB, lesquels sont en dernière analyse défrayés par les producteurs par l'entremise des comptes de livraison en commun de la CCB. Étant donné la nature de ces coûts, ceux-ci peuvent varier de façon substantielle d'une année à l'autre. Au cours de la campagne 1999-2000, les coûts bruts de la CCB ont atteint en moyenne 5,40 \$ la tonne et ont constitué 9,5 % des coûts directs totaux pour le blé RPOC n° 1. Au moment de la campagne 2004-2005, ces coûts avaient augmenté à une moyenne de 6,50 \$ la tonne et représentaient un peu plus de 10,3 % des coûts directs totaux.

En vertu du PSG, les coûts directs susmentionnés sont typiquement compensés par deux avantages financiers consentis aux producteurs. Ces avantages prennent la forme de primes au camionnage pouvant avoir été reçues directement des compagnies céréalières, ainsi que d'économies de transport reçues indirectement de la CCB.¹⁶⁹ Dans le cas des primes au camionnage, il s'agit d'une pratique de longue date utilisée par les compagnies céréalières pour attirer le grain à leurs installations. Les données suggèrent toutefois que la concurrence entre les compagnies céréalières a généralement poussé ces primes à la hausse.

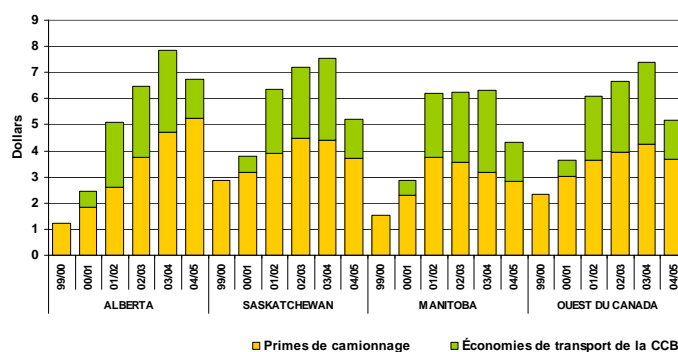
¹⁶⁸ Les coûts de pesée et d'inspection du CGC indiqués ici ont été rajustés pour éviter les dédoublements avec la portion de tels coûts évaluée par les compagnies céréalières par l'entremise de leurs tarifs de silos de collecte ainsi qu'une distorsion possible du seuil d'exportation.

¹⁶⁹ Un certain nombre d'autres méthodes sont utilisées par les compagnies céréalières pour attirer le grain à leurs installations plutôt qu'à celles de leurs concurrents – les compagnies céréalières appellent ces méthodes leur boîte à outils. En plus des primes au camionnage, des promotions sur la qualité, des rabais sur les fournitures agricoles, des conditions de crédit avantageuses ou même de l'absorption des coûts de camionnage sont également utilisés. Ces avantages, qui sont transmis aux producteurs ne font pas l'objet d'un suivi rigoureux au moyen des processus comptables des compagnies céréalières. Le volet avantages aux producteurs du seuil d'exportation ne tente pas de quantifier ces avantages. De l'aveu même des compagnies céréalières, un suivi précis de ces avantages à la grandeur du système ne serait pas faisable. Les données liés à ces méthodes d'attrait du grain comporteraient un degré élevé de subjectivité et ne sont donc pas incluses dans les calculs.

Au cours des cinq premières années du PSG, les primes au camionnage versées par les compagnies céréalières pour les livraisons de blé RPOC n° 1 dans les neuf régions d'échantillonnage ont augmenté de 83,2 %, passant d'une moyenne de 2,32 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000 à 4,25 \$ la tonne pour la campagne 2003-2004. Proportionnellement, ces primes ont compensé une partie de plus en plus importante des coûts directs des producteurs : 4,1 % au cours de la campagne 1999-2000 comparativement à 6,8 % au cours de la campagne 2003-2004. Les primes au camionnage ont toutefois diminué de 13,4 % au cours de la campagne 2004-2005. La prime moyenne de 3,68 \$ la tonne versée au cours de la dernière campagne compense également une proportion plus faible des coûts directs des producteurs, qui a baissé d'un point entier de pourcentage à 5,8 %. Une bonne partie de cette diminution s'explique par les réductions dans les primes versées aux producteurs au Manitoba et en Saskatchewan, alors que les primes versées aux producteurs albertains ont augmenté.

Les économies de transport enregistrées par la CCB découlent directement de la mise en oeuvre de son programme d'appels d'offres au cours de la campagne 2000-2001. Au cours de cette dernière campagne, ces économies ont initialement atteint une moyenne de 0,61 \$ la tonne, ce qui a compensé les coûts directs liés au blé RPOC n° 1 de 1,1 % de plus. Au moment de la campagne 2003-2004, ces économies avaient plus que quintuplé, à une moyenne de 3,14 \$ la tonne et 5,0 % des coûts directs totaux. Les données pour la campagne 2004-2005 montrent toutefois qu'elles ont diminué de 52,5 % à 1,49 \$ la tonne, ce qui a réduit à 2,4 % la valeur de compensation des coûts directs.

Figure 79 : Seuil d'exportation du blé – Avantages aux producteurs (en dollars la tonne)



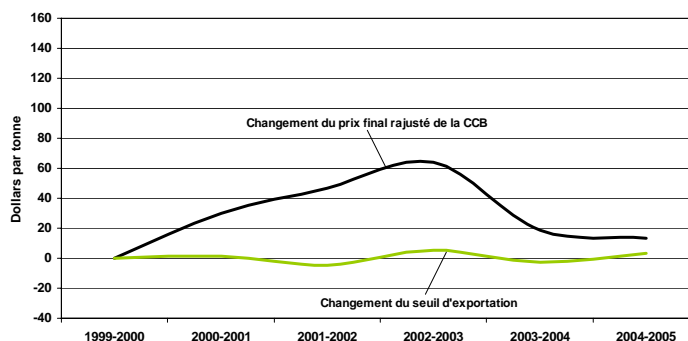
Dans une large mesure, cette baisse a reflété les conditions inhabituelles du marché créées par des approvisionnements en grain de haute qualité beaucoup plus limités et par l'importante réduction dans les escomptes offerts par les compagnies céréalières pour le transport du grain soumissionné.

Ces facteurs ont fait en sorte que l'avantage financier que les producteurs ont tiré de la campagne 2004-2005 a diminué de 30,0 % à une moyenne de 5,17 \$ la tonne, par rapport à 7,39 \$ la tonne un an plus tôt. Ceci a constitué le premier renversement d'une tendance qui avait vu la valeur de ces avantages tripler effectivement, par rapport à la moyenne de référence de la campagne 1999-2000 située à 2,32 \$ la tonne. De plus, la valeur de compensation de ces avantages financiers a également été réduite de façon marquée au cours de la dernière campagne, à 8,2 % des coûts directs totaux comparativement à 11,7 % l'année précédente.

5.22 Blé dur DAOC n° 1

Comme pour le blé RPOC n° 1, le revenu net que les producteurs tirent de la livraison du blé dur DAOC n° 1 a augmenté de façon continue au cours des quatre premières années du PSG. D'une moyenne de 160,48 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000, le revenu net des producteurs avait augmenté à 218,96 \$ la tonne à la fin de la campagne 2002-2003, un gain de 36,4 % alimenté dans une large mesure par une augmentation correspondante du prix du blé dur DAOC n° 1.

Figure 80 : Changement dans les composants du revenu net des producteurs – DAOC n° 1



Mais lorsque les prix ont commencé à chuter, le revenu net des producteurs a commencé à chuter également. Au cours de la campagne 2003-2004, le revenu net des producteurs pour le blé dur DAOC n° 1 a baissé de 17,0 % à 181,80 \$ la tonne, largement en réponse à l'effondrement des prix mondiaux. On peut

dire essentiellement la même chose de la campagne 2004-2005, au cours de laquelle les prix ont baissé d'un 3,9 % additionnel, entraînant une autre réduction de 6,0 % du revenu net des producteurs, qui a diminué à 170,94 \$ la tonne. Malgré tout, au cours des six dernières années, le rendement pour les producteurs a augmenté de 10,46 \$ la tonne ou 6,5 %. Les changements qui ont contribué à ce résultat sont résumés ci-dessous.

Changements ayant contribué au revenu net des producteurs – Blé dur DAOC n° 1 (dollars la tonne)

	1999- 2000	2000- 2001	2001- 2002	2002- 2003	2003- 2004	2004- 2005	2004-2005 / 1999- 2000		
							\$ VAR	% VAR	
Prix final de la CCB	206,79 \$	234,17 \$	257,12 \$	266,88 \$	229,20 \$	220,37 \$	13,58 \$	6,6%	▲
Plus : Coûts (nets) de la CCB	21,32 \$	23,97 \$	17,35 \$	25,13 \$	17,32 \$	21,30 \$	-0,02 \$	0,0%	▼
Prix final de la CCB rajusté	228,11 \$	258,14 \$	274,47 \$	292,01 \$	246,52 \$	241,67 \$	13,56 \$	5,9%	▲
Coûts directs	70,77 \$	72,88 \$	69,65 \$	79,48 \$	72,54 \$	76,46 \$	5,69 \$	8,0%	▲
Moins : Primes au camionnage	-3,14 \$	-3,56 \$	-4,13 \$	-3,73 \$	-4,68 \$	-4,24 \$	-1,10 \$	35,0%	▲
Économies de la CCB	0,00 \$	-0,61 \$	-2,47 \$	-2,70 \$	-3,14 \$	-1,49 \$	-1,49 \$	n/a	▲
Seuil d'exportation	67,63 \$	68,71 \$	63,05 \$	73,05 \$	64,72 \$	70,73 \$	3,10 \$	4,6%	▼
Revenu net des producteurs	160,48 \$	189,43 \$	211,42 \$	218,96 \$	181,80 \$	170,94 \$	10,46 \$	6,5%	▲

Prix final réalisé

Comme pour le blé RPOC n° 1, l'augmentation des prix du grain est le facteur qui a le plus contribué à l'amélioration du revenu net des producteurs de blé dur DAOC n° 1 au cours des quatre premières années du PSG. Au cours de cette période, les approvisionnements limités en blé dur de mouture de haute qualité par suite de la production nord-américaine réduite ont été largement responsables de la poussée continue du prix final réalisé du blé DAOC n° 1 (13,5 % en protéines), qui est passé d'une valeur initiale de 206,79 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000 à quelque 266,88 \$ la tonne au cours de la campagne 2002-2003.

Pour la campagne 2003-2004, cependant, le prix final réalisé pour le blé dur DAOC n° 1 a dégringolé de 14,1 % à 229,20 \$ la tonne. Un facteur important de cette baisse a été la récolte exceptionnelle en Afrique du Nord, qui a traditionnellement constitué la plus importante région importatrice de blé dur au monde. Les stocks canadiens abondants ont également aidé à contribuer à une surabondance mondiale de blé dur. Avec à peu près les mêmes facteurs à l'oeuvre au cours de la campagne 2004-2005, le prix s'est affaibli encore davantage, chutant d'un autre 3,9 % à 220,37 \$ la tonne pour l'année.

Seuil d'exportation

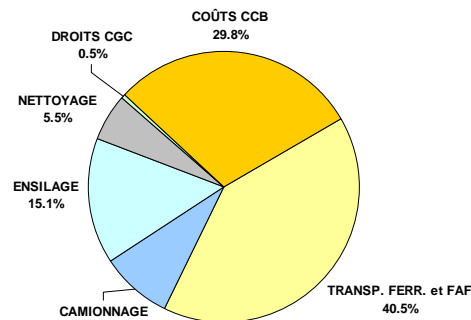
Comme dans le cas du blé RPOC n° 1, le seuil d'exportation pour le blé dur DAOC n° 1 s'est également révélé relativement stable. Malgré un degré plus élevé de variation, le seuil d'exportation a fluctué autour d'une moyenne de six ans à 67,98 \$ la tonne. En fait, le seuil d'exportation de la campagne 2004-2005, à 70,73 \$ la tonne, s'est révélé être à seulement 4,0% au-dessus de cette valeur, et à 4,6 % au-dessus des 67,63 \$ la tonne enregistrés pour la première année du PSG.

Comme pour le blé RPOC n° 1, le seuil d'exportation du blé dur DAOC n° 1 comporte deux composantes structurelles : les coûts directs supportés par les producteurs pour livrer le grain au marché et les avantages financiers consentis aux producteurs sous la forme de compensations accordées pour ces dépenses. En fait, les gains enregistrés relativement à ces derniers éléments ont particulièrement contribué à contenir la croissance des coûts directs et à stabiliser le seuil d'exportation.

Depuis leur ascension à 79,48 \$ la tonne au cours de la campagne 2002-2003, les coûts directs liés au blé dur DAOC n° 1 ont diminué. Pour la campagne 2004-2005, ces coûts se sont élevés à une moyenne de 76,46 \$ la

tonne. Et si la composante FAF n'a pas été pas aussi importante que pour le blé RPOC n° 1, le transport ferroviaire a également constitué le plus important élément dans la composition de ces coûts, s'élevant à 40,5 % du total.¹⁷⁰ Pour la campagne 2004-2005, les taux moyens pondérés pour le transport du blé dur DAOC n° 1 ont totalisé 30,98 \$ la tonne, seulement 3,0 % de plus que les 30,07 \$ la tonne six ans auparavant. En outre, étant donné la nature comparativement modeste du gain lui-même, sa contribution aux coûts directs totaux était en fait tombé par rapport aux 42,5 % que le transport avait représenté au cours de la première année du PSG.

Figure 81 : Seuil d'exportation du blé dur – Coûts directs



Les coûts bruts de la CCB ont également augmenté au cours des six dernières campagnes : de 21,32 \$ la tonne au cours de la première année du PSG à 22,79 \$ la tonne au cours de la campagne 2004-2005. En dépit des variations annuelles, la part de cet élément dans les coûts directs totaux est restée largement inchangée, étant passée de 30,1 % à 29,8 %.

Les autres changements dans les coûts directs attribuables au blé dur DAOC n° 1 ont inclus les suivants.

- Coûts de camionnage : Les coûts commerciaux liés à un trajet de 40 milles ont augmenté à 6,54 \$ la tonne au cours de la campagne 2004-2005. Ces coûts sont les mêmes que les coûts indiqués pour le blé, et sont de 10,1 % supérieurs aux coûts de camionnage commercial pour la campagne 1999-2000. Proportionnellement, ils ont représenté 8,6 % des coûts directs totaux au cours de la campagne 2004-2005 par rapport à 8,4 % six ans auparavant.
- Coûts d'ensilage : Ces coûts se sont élevés à une moyenne de 9,44 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000, et ont inclus 13,3 % des coûts directs totaux. Des augmentations des tarifs ont poussé le coût d'ensilage à la hausse à 22,1 %, pour une moyenne de 11,53 \$ la tonne au cours de la campagne 2004-2005. Cette augmentation a été un facteur clé de la hausse des coûts directs totaux observée au cours des cinq dernières campagnes, et a fait passer la contribution des coûts d'ensilage à 15,1 % du total.
- Coûts de nettoyage : Le coût du nettoyage au terminal s'est situé en moyenne à 3,62 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000, et a constitué 5,1 % des coûts directs totaux. Ces coûts ont augmenté de 17,1 % à une moyenne de 4,24 \$ la tonne au cours de la campagne 2004-2005, et la contribution des coûts de nettoyage aux coûts directs totaux a augmenté à 5,5 %.
- Droits de pesée et d'inspection du CGC : Ces coûts sont demeurés inchangés à une moyenne de 0,38 \$ la tonne tout au long des six dernières campagnes. Proportionnellement, ils constituent seulement 0,5 % des coûts directs totaux.

Comme pour le blé, les primes au camionnage payées par les compagnies céréalières pour les livraisons de blé dur DAOC n° 1 ont également augmenté entre 1999-2000 et 2003-2004, augmentant de 49,0 % pour une moyenne de 3,14 \$ la tonne à 4,68 \$ la tonne. De la même manière, elles ont également diminué de 9,4 % pour une moyenne de 4,24 \$ la tonne au cours de la campagne 2004-2005 par suite des changements dans les conditions prévalant sur le marché. Malgré certaines variations, ces primes compensent typiquement les coûts directs totaux dans une mesure d'environ 5,3 %. À 5,5 %, la compensation fournie au cours de la campagne 2004-2005 s'est révélée être très faiblement supérieure. Il convient de noter qu'en raison en grande

¹⁷⁰ Pour le DAOC n° 1, le FAF constitue une très faible portion des coûts de transport globaux applicables – 1,4 % au cours de la campagne 1999-2000. De plus, le FAF moyen pour le blé dur DAOC n° 1 a diminué de façon continue. S'il n'est pas considérable en termes absolus, le FAF moyen a baissé de 0,41 \$ la tonne en 1999-2000 à un crédit de 0,16 \$ au cours de la campagne 2002-2003, des valeurs négatives ayant été enregistrées pour nombre des points d'expédition du sud du Manitoba et du sud-est de la Saskatchewan. Lorsqu'il a été traité comme un crédit, le FAF a réduit les coûts de transport payés par les producteurs.

partie des volumes beaucoup plus bas de blé dur manutentionnés au Manitoba, les primes versées aux producteurs dans cette province ont été insignifiantes.¹⁷¹

Les économies de transport de la CCB sont également applicables au transport du blé dur DAOC n° 1 et sont en fait identiques aux économies déjà présentées pour le blé RPOC n° 1. Au cours de la campagne 2000-2001, ces économies ont atteint une moyenne de 0,61 \$ la tonne, ce qui a aidé à réduire les coûts directs totaux de 0,8 %. À la fin de la campagne 2003-2004, ces économies étaient passées à une moyenne de 3,14 \$ la tonne. Et si les économies de 1,49 \$ la tonne atteintes au cours de la campagne 2004-2005 ont marqué une réduction de 52,5 % de cette valeur, elles ont quand même été deux fois supérieures aux économies réalisées quatre ans plus tôt et ont représenté une compensation des coûts directs totaux de 1,9 %.

Sur une base combinée, ces avantages aux producteurs ont augmenté de façon constante d'un total de 3,14 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000 à un record de 7,82 \$ la tonne au cours de la campagne 2003-2004. Même en tenant compte de leur baisse subséquente à 5,73 \$ la tonne au cours de la campagne 2004-2005, ces avantages financiers ont grimpé de 82,5 % au cours des six dernières années. De plus, en tant que compensation de 7,5 % des coûts directs totaux, ils ont aidé à contenir l'escalade du seuil d'exportation à seulement 4,6 % au cours de la même période.

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

5.3.1 Canola Canada n° 1

Comme c'était le cas pour les grains de la CCB, le revenu net visible des producteurs provenant de la livraison de canola Canada n° 1 a augmenté assez régulièrement au cours des quatre premières années du PSG, passant de 239,10 \$ la tonne pour la campagne agricole 1999-2000 à 365,39 \$ la tonne pour la campagne 2002-2003. Au cours des deux années qui ont suivi, cependant, ces gains ont été perdus dans une large mesure. Aggravant la réduction de 5,7 % subie une année plus tôt, le revenu net des producteurs pour la campagne 2004-2005 a diminué d'un autre 21,6 % à 270,22 \$ la tonne.

Malgré tout, au cours des six dernières campagnes agricoles, on a quand même enregistré une amélioration de 31,12 \$ la tonne, ou 13,0 %, du revenu net des producteurs de canola Canada n° 1. Cette amélioration a toutefois été largement attribuable à une augmentation nette du prix du marché pour le canola Canada n° 1. En fait, presque les deux tiers de cette amélioration, 19,58 \$ la tonne, s'expliquent par une amélioration du prix au comptant à Vancouver. Les 11,54 \$

Figure 82 : Seuil d'exportation du blé dur – Avantages aux producteurs

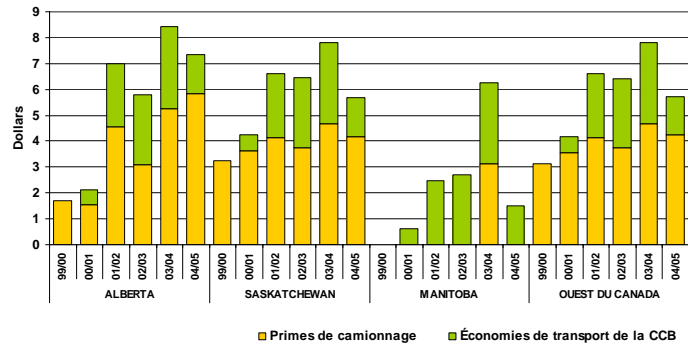
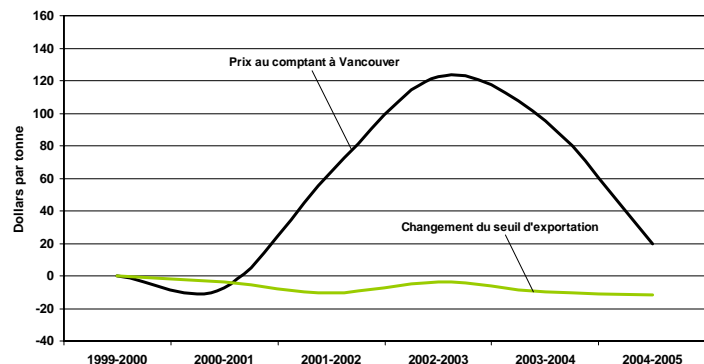


Figure 83 : Variation des composantes du revenu net – 1Canola du Canada



¹⁷¹ La prime au camionnage moyenne de 3,11 \$ la tonne versée aux producteurs du Manitoba au cours de la campagne 2003-2004 provenait des livraisons aux stations du sud-ouest du Manitoba, à l'exception d'une. Il s'agit du seul cas, depuis le début du PSG, où une station d'échantillonnage au Manitoba signalait avoir accepté des livraisons de blé dur.

(soit 37,1 %) restants provenaient de la réduction du seuil d'exportation lui-même. On trouvera ci-après un résumé de la portée des changements dans ces composants individuels.

Facteurs ayant contribué à faire varier le revenu net des producteurs – Canola Canada n° 1 (dollars la tonne)

							2004-2005 / 1999-2000		
	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	\$ VAR	% VAR	
Prix au comptant à Vancouver	291,61 \$	284,46 \$	355,67 \$	414,36 \$	387,11 \$	311,19 \$	19,58 \$	6,7%	▲
Coûts directs	54,99 \$	51,00 \$	42,85 \$	49,08 \$	42,79 \$	41,31 \$	-13,68 \$	-24,9%	▼
Moins : primes au camionnage	-2,48 \$	-1,89 \$	-0,84 \$	-0,11 \$	-0,28 \$	-0,34 \$	2,14 \$	-86,3%	▼
Seuil d'exportation	52,51 \$	49,11 \$	42,01 \$	48,97 \$	42,51 \$	40,97 \$	-11,54 \$	-22,0%	▼
Revenu net des producteurs	239,10 \$	235,35 \$	313,66 \$	365,39 \$	344,60 \$	270,22 \$	31,12 \$	13,0%	▲

Prix au comptant à Vancouver

Comme dans le cas des grains de la CCB, le mouvement à la hausse du prix s'est avéré le principal facteur de l'augmentation observée du revenu net relatif au canola Canada n° 1. Malgré une modeste diminution pour la campagne agricole 2000-2001, le prix annuel moyen du produit a augmenté de 42,1 % entre les campagnes 1999-2000 et 2002-2003, pour passer de 291,61 \$ la tonne à 414,36 \$ la tonne. Le prix du canola Canada n° 1 étant particulièrement sensible aux influences plus profondes de l'offre et de la demande à l'échelle internationale, l'augmentation a été en grande partie le résultat du resserrement des approvisionnements mondiaux.

L'augmentation des approvisionnements internationaux a entraîné une diminution du prix du canola Canada n° 1 durant la campagne agricole 2003-2004, le prix au comptant à Vancouver ayant chuté de 6,6 % pour se situer à 387,11 \$ la tonne. La production canadienne de canola au cours de la campagne agricole en cause, qui est passée de seulement 4,1 millions de tonnes par année un an auparavant, soit le niveau le plus bas depuis 10 ans, à 6,6 millions de tonnes, illustre parfaitement l'amélioration générale de l'approvisionnement. Bien que les mêmes facteurs aient également été à l'oeuvre au cours de la campagne 2004-2005, la pression à la baisse sur les prix s'est révélée beaucoup plus importante. Une production record de fèves soja en Amérique du Sud, ainsi qu'une augmentation substantielle de la production américaine, ont été les principaux responsables de cette situation. La production de canola canadien, qui avait augmenté de 15,8 % par rapport à la campagne agricole précédente, a ajouté une autre 7,7 millions de tonnes à un marché mondial déjà surapprovisionné, avec le résultat que les prix mondiaux ont chuté encore davantage. Le renforcement du dollar canadien jouant également un rôle, le prix au comptant à Vancouver a diminué de 19,6 % pour s'établir à 311,19 \$ la tonne à la fin de la campagne 2004-2005, soit seulement 6,7 % de plus que six ans auparavant.

Seuil d'exportation

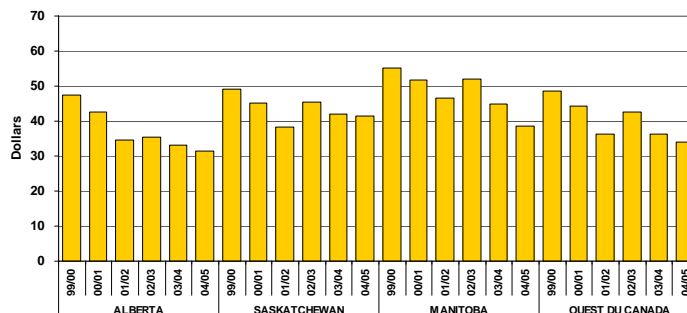
Le seuil d'exportation relatif au canola Canada no 1 a diminué de 22,0 % au cours des six dernières années, chutant d'une valeur moyenne de 52,51 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999-2000, à 40,97 \$ la tonne pour la campagne 2004-2005. Sauf au cours de la campagne agricole 2002-2003, durant laquelle le seuil d'exportation a augmenté pour se chiffrer à 48,97 \$ la tonne, la tendance à la baisse s'est avérée assez continue.

Les composantes structurelles de base du seuil d'exportation dans le cas des produits hors CCB sont les mêmes que celles du seuil d'exportation des grains de la Commission : les coûts directs engagés pour livrer le grain au marché et les avantages financiers qui servent à les annuler. Il est toutefois impossible d'examiner directement plus de 80 % des coûts directs liés aux produits hors CCB. On calcule au lieu un différentiel – ou écart – de prix entre le prix au comptant à Vancouver et le prix de réalisation des producteurs au silo ou à

l'usine de transformation. L'écart inclut en réalité les frais de transport, de manutention, de nettoyage, de stockage, de pesage et d'inspection, de même qu'un coût de renonciation ou une prime de risque.

À la différence des tendances observées dans le cas du blé et du blé dur, les coûts directs liés au canola Canada n° 1 ont chuté de 24,9 % entre la campagne agricole 1999-2000 et la campagne 2004-2005, passant d'une valeur moyenne de 54,99 \$ la tonne à 41,31 \$ la tonne.¹⁷² La diminution provenait en grande partie d'une réduction de 29,7 % de l'écart de prix.¹⁷³ À la fin de la campagne 2004-2005, l'écart de prix était passé d'une moyenne de 48,55 \$ la tonne à 34,11 \$ la tonne, la part des coûts directs ayant diminué de 88,2 % à 82,6 %. La diminution de l'écart de prix signalait effectivement que le produit était en demande et que les acheteurs étaient prêts à céder une plus grande partie

Figure 84 : 1Canola du Canada – Écart de prix (dollars la tonne)

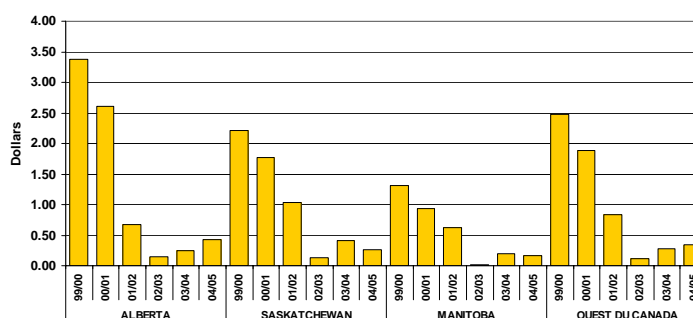


du prix à Vancouver aux producteurs afin d'obtenir des

Malgré qu'on aurait pu s'attendre que le surapprovisionnement mondial décrit précédemment produise un élargissement de l'écart de prix, une réduction des stocks des silos primaires a produit une réponse apparemment contradictoire. Le niveau hebdomadaire moyen des stocks de canola ayant diminué de 23,4 % pour la campagne 2004-2005, à une moyenne de 252 700 tonnes par rapport à 330 700 tonnes un an auparavant, le resserrement des approvisionnements intérieurs a dans les faits résulté dans une hausse additionnelle de la demande. Les compagnies céréalères et les usines de trituration ont donc réduit le seuil d'exportation pour inciter les producteurs à livrer le canola à leurs installations.

Le deuxième élément en importance des coûts directs relatifs au canola, c'est le coût du camionnage depuis la ferme jusqu'à un silo ou à une entreprise de transformation. Comme dans la détermination du revenu net des producteurs pour les grains de la CCB, on estime que ces coûts ont grimpé de 10,1 % pour la campagne 2004-2005, s'élevant à une moyenne de 6,54 \$ la tonne comparativement à 5,94 \$ la tonne au début du PSG. En raison du rétrécissement de l'écart de prix au cours des six dernières années, les coûts de camionnage pour la campagne 2004-2005 ont représenté une proportion considérablement plus importante des coûts directs totaux, soit 15,8 % par rapport à 10,8 % pour la campagne 1999-2000. Les autres coûts directs, qui ne représentaient que 1,6 % du total global, provenaient d'un prélèvement au niveau provincial servant à financer la Canola Growers' Association.

Figure 85 : 1Canola du Canada – Avantages pour les producteurs (dollars la tonne)



Contrairement à ce qui se passe pour les grains de la CCB, les primes au camionnage ne sont pas utilisées de façon aussi accrocheuse pour attirer les livraisons de

¹⁷² La campagne agricole 2002-2003 a été la seule exception à cette tendance, lorsque les coûts directs ont augmenté de 14,5 % à une moyenne de 49,08 \$ la tonne, par rapport aux 42,85 \$ de l'année précédente.

¹⁷³ Dans le cas du 1Canola du Canada, l'écart de prix représente l'écart entre le prix au comptant à Vancouver et le prix au comptant pertinent dans chacune des neuf zones géographiques d'échantillonnage.

¹⁷⁴ Ce processus était également à l'oeuvre au cours de la campagne 2002-2003, lorsque l'écart de prix pour le canola Canada n° 1 s'est élargi en réponse à une augmentation de 57,1 % des stocks des silos primaires, qui sont passés à une moyenne hebdomadaire de 388 000 tonnes par rapport à 247 000 tonnes un an auparavant. Avec d'amples stocks sous la main, le prix au comptant a été réduit afin de décourager la poursuite des livraisons par les producteurs.

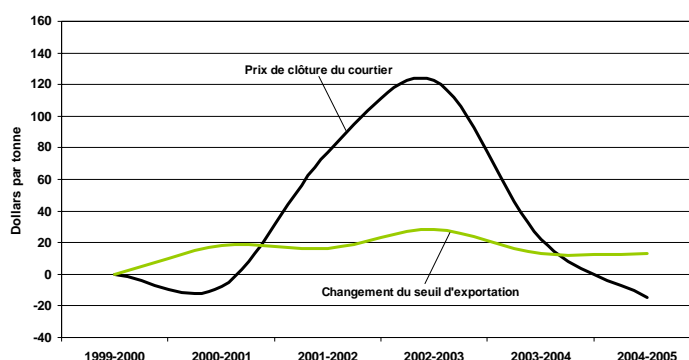
produits hors CCB. Les primes que les compagnies céréalières ont déclaré avoir payées pour les livraisons de canola Canada n° 1 dans chacune des neuf zones d'échantillonnage ont chuté de 86,3 % entre la campagne agricole 1999-2000 et la campagne 2004-2005, passant d'une valeur moyenne de 2,48 \$ la tonne à seulement 0,34 \$ la tonne. Ces primes ont permis de compenser 4,5 % des coûts directs durant la première année du PSG, mais ont diminué assez régulièrement depuis ce temps. Au cours de la campagne agricole 2004-2005, elles ont servi à réduire les coûts de seulement 0,8 %.

Il vaut également la peine de noter que la diminution des primes au camionnage a coïncidé avec celle de l'écart de prix. Cela est compatible avec les commentaires reçus des compagnies céréalières selon lesquels celles-ci préfèrent utiliser l'écart entre le prix au comptant et le cours à terme comme principal mécanisme de signalisation servant à attirer les livraisons. À ce titre, il semble probable que les primes au camionnage continueront de jouer un rôle très limité dans la détermination du seuil d'exportation relatif au canola.

5.32 Gros pois jaunes

Le revenu net visible des producteurs provenant de la livraison de gros pois jaunes a diminué de 23,5 % au cours de la campagne agricole 2004-2005, passant de 157,02 \$ la tonne un an plus tôt à 120,19 \$ la tonne. Cette diminution a effacé ce qui restait encore des gains réalisés au cours des cinq premières années du PSG. En outre, le plus récent revenu net des producteurs est de 27,59 \$ la tonne sous les 147,78 \$ la tonne originellement enregistrés au cours de la campagne 1999-2000.

Figure 86 : Variation des composantes du revenu net – Gros pois jaunes



Comme dans le cas des autres produits, une bonne partie de cette diminution est attribuable à une réduction marquée du prix des gros pois jaunes au cours des deux dernières campagnes agricoles. En fait, les gros pois jaunes sont le seul produit, parmi les quatre qui servent à juger du revenu net des producteurs, dont le prix soit tombé de 14,37 \$ la tonne sous la valeur de référence de la première année du PSG. Une augmentation de 13,22 \$ la tonne du seuil d'exportation a effectivement doublé la perte découlant de cette réduction de prix. Les changements qui ont donné lieu à ces résultats sont résumés dans le tableau qui suit.

Facteurs ayant contribué à faire varier le revenu net des producteurs – Gros pois jaunes (en dollars la tonne)

	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2004-2005 / 1999-2000		
							\$ VAR	% VAR	
Prix de clôture du courtier	202,54 \$	194,60 \$	279,85 \$	325,14 \$	224,77 \$	188,17 \$	-14,37 \$	-7,1%	▼
Coûts directs	54,94 \$	72,95 \$	71,61 \$	83,33 \$	67,86 \$	68,12 \$	13,18 \$	24,0%	▲
Moins : primes au camionnage	-0,18 \$	-0,23 \$	-0,64 \$	-0,14 \$	-0,11 \$	-0,14 \$	0,04 \$	-22,2%	▼
Seuil d'exportation	54,76 \$	72,72 \$	70,97 \$	83,19 \$	67,75 \$	67,98 \$	13,22 \$	24,1%	▲
Revenu net des producteurs	147,78 \$	121,88 \$	208,88 \$	241,95 \$	157,02 \$	120,19 \$	-27,59 \$	-18,7%	▼

Prix de clôture du courtier

Conformément aux tendances observées dans le cas du prix des autres produits, le prix des gros pois jaunes a

diminué pour une seconde fois au cours de la campagne agricole 2004-2005, après avoir grimpé pendant quatre ans. Le prix aussi s'est avéré le principal déterminant du revenu net relatif à ce produit au cours des six dernières années. En outre, bien que le prix des gros pois jaunes soit sensible aux influences plus profondes du marché international, les approvisionnements canadiens continuent à exercer une influence importante sur le marché.¹⁷⁵

En dépit d'une modeste diminution au cours de la campagne agricole 2000-2001, le prix annuel moyen des gros pois jaunes a augmenté de 60,5 % entre les campagnes agricoles 1999-2000 et 2002-2003, passant de 202,54 \$ la tonne à 325,14 \$ la tonne. Cela reflétait en grande partie les effets d'une réduction de l'approvisionnement à l'échelle internationale. Dans le cas de la campagne agricole 2003-2004, la production de pois secs dans l'Ouest du Canada a augmenté pour atteindre 2,1 millions de tonnes, soit un gain de 55 % par rapport au volume de 1,4 million de tonnes de la campagne agricole précédente. L'augmentation de l'approvisionnement a en réalité inversé la pression à la hausse qui s'était exercée sur le prix. À peu près la même chose s'est produite au cours de la campagne 2004-2005, alors que la production a grimpé à un record de 3,3 millions de tonnes et que le prix a chuté d'un autre 16,3 % à 188,17 \$ la tonne. Il est important de noter qu'il s'agit d'une chute de 7,1 % sous la valeur de référence fixée pour les gros pois jaunes et que le prix de ce produit est le seul être tombé sous sa valeur de référence.

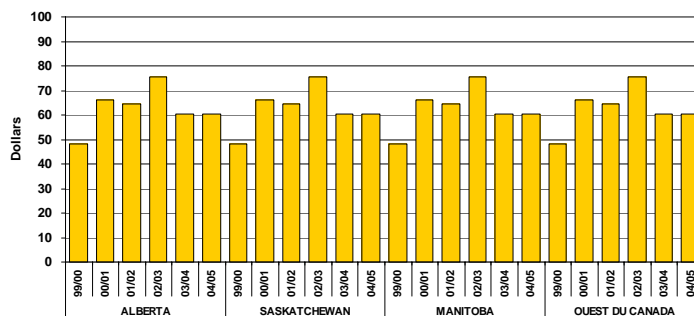
Seuil d'exportation

Contrairement au canola, le seuil d'exportation des gros pois jaunes a affiché une augmentation nette depuis le début du PSG, malgré une diminution au cours des dernières années. En fait, le seuil d'exportation des gros pois jaunes avait effectivement atteint le niveau de 83,19 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2002-2003, soit une augmentation de 51,9 % par rapport à sa valeur de 54,76 \$ la tonne quatre ans plus tôt. Par la suite, le seuil d'exportation des gros pois jaunes a chuté de 18,3 % à 67,98 \$ la tonne à la fin de la campagne 2004-2005. Malgré tout, son augmentation nette de 24,1 % depuis le début du PSG a été la plus importante de tous les produits.

Comme on l'a mentionné précédemment dans le cas du canola, en raison de la taille relative de la composante coûts directs du seuil d'exportation, il est pratiquement impossible de distinguer les variations de cette composante des variations du seuil d'exportation lui-même. De même, il est impossible d'examiner directement plus de 80 % de ces coûts directs. On calcule à la place un écart entre le prix de clôture du courtier et le prix de clôture de la soumission du cultivateur, en tant qu'approximation des frais de transport, de même que des frais de manutention, de nettoyage et de stockage.

Au cours des quatre premières années du PSG, l'écart de prix a augmenté de 56,6 %, grimpant à 75,52 \$ la tonne, de 48,23 \$ la tonne qu'il était au cours de la campagne agricole 1999-2000. Cette augmentation a été suivie d'une réduction pour la campagne 2003-2004. Pour la campagne 2004-2005, l'écart est demeuré effectivement inchangé, gagnant seulement deux cents à 60,30 \$ la tonne. La part des coûts directs totaux a également été conforme aux 89,0 % enregistrés un an auparavant.¹⁷⁶

Figure 87 : Gros pois jaunes – Écart de prix (dollars la tonne)

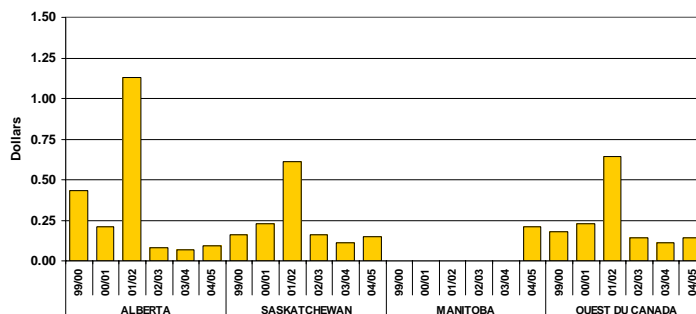


¹⁷⁵ Avant 2002, le Canada produisait plus de 25 % de la production mondiale de pois secs et 55 % du volume des exportations dans le monde. Voir le bulletin bimensuel du 28 septembre 2001 d'Agriculture et Agroalimentaire Canada. Le Canada a dû renoncer périodiquement à son rôle de leader en raison de changements dans sa production annuelle.

¹⁷⁶ Malgré les changements dans la valeur la tonne tout au long du PSG, l'écart de prix est demeuré assez uniforme en tant que proportion des coûts directs totaux. Au cours de la campagne 1999-2000, cette proportion s'élevait à 87,8 %, la plus faible valeur enregistrée pour les gros pois jaunes. À son sommet un an plus tard, cette proportion avait grimpé de seulement trois points de pourcentage à 90,8 %.

Le camionnage est la deuxième composante en importance des coûts directs relatifs aux gros pois jaunes. Tout comme ailleurs, on utilise une distance de transport moyenne de 40 milles pour estimer ces coûts et on juge que ceux-ci ont augmenté de 10,1 % à environ 6,54 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2004-2005. Sur une base comparative, cet élément a représenté 9,6 % du total des coûts directs par rapport à 8,8 % un an auparavant. Le 1,9 % restant provenait d'un prélèvement effectué par l'association provinciale des cultivateurs de légumineuses au moment de la livraison.

Figure 88 : Gros pois jaunes – Avantages pour les producteurs (dollars la tonne)



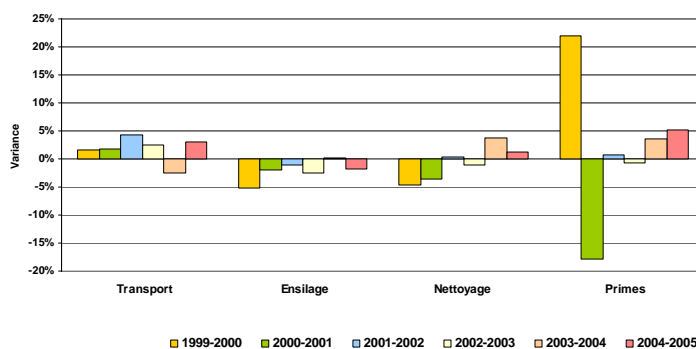
On utilise encore moins souvent les primes au camionnage pour encourager la livraison des gros pois jaunes qu'on ne le fait dans le cas du canola et les primes ont également connu une baisse générale depuis l'avènement du PSG. Du coût moyen de 0,18 \$ la tonne qu'elles étaient pour la campagne agricole 1999-2000, ces primes se sont chiffrées à seulement 0,14 \$ la tonne au cours de la campagne 2004-2005. Au total, les primes ont permis de compenser seulement un peu plus de 0,2 % des coûts directs pour la dernière campagne agricole, la campagne 2004-2005. Ici également la valeur des avantages aux producteurs comme compensation des coûts directs totaux a peu changé par rapport aux 0,3 % enregistrés six ans plus tôt.

5.4 Analyse des bons au comptant

Afin de valider l'analyse précédente, un certain nombre de compagnies céréalières ont fourni au Surveillant un échantillon des bons au comptant émis par les responsables des silos à chacun des 43 postes définis dans les méthodes d'échantillonnage. L'intention était que ces bons représentent au moins trois pour cent des reçus émis en rapport avec les grains faisant l'objet de l'examen. Dans certains cas, les compagnies céréalières ont fourni de grands échantillons.

La figure 89 illustre la variance observée dans le cadre de la comparaison des déductions et des primes indiquées sur les bons au comptant, et les moyennes établies dans le calcul du seuil d'exportation relatif au blé. Dans le cas de la campagne agricole 2004-2005, les variances observées dans le cas du transport, de l'ensilage, du nettoyage et des primes concurrentielles étaient minimales. De plus, bien qu'elle ait augmenté marginalement par rapport à la variance enregistrée l'année précédente, la variabilité des données relatives aux primes concurrentielles demeure nettement inférieure à celle observée au début du PSG et elle demeure dans des limites acceptables.

Figure 89 : Variances des bons au comptant



Dans le cadre du PSG, on utilise les taux tarifaires courants pour refléter les frais de transport, d'ensilage et de nettoyage. Les déductions de transport qu'on voit dans l'échantillon de bons au comptant relatif à la campagne agricole 2004-2005 étaient marginalement supérieures aux déductions reflétées par les moyennes pondérées utilisées pour les frais de transport applicables dans l'analyse. La variation se situait toutefois toujours dans des limites acceptables.¹⁷⁷

¹⁷⁷ L'échantillon de bons au comptant utilisé est fondé sur trois pour cent du nombre de bons effectivement émis et ne correspond pas nécessairement à trois pour cent du volume livré. Les frais de transport moyens présentés dans les tableaux de données sont toutefois pondérés en fonction du volume.

Dans le cas de la campagne agricole 2004-2005, les frais d'ensilage mentionnés sur les bons au comptant étaient peu différents des moyennes tirées des tarifs applicables. De la même manière, les frais de nettoyage étaient très proches des moyennes tirées des tarifs applicables. Les taux tarifaires représentent en réalité le maximum que les compagnies céréalères peuvent demander pour ces services. Bien que les éléments probants laissent entendre que la plupart des frais correspondent aux taux tarifaires, certaines compagnies ont indiqué que leurs déductions étaient inférieures au niveau tarifaire. En outre, la valeur moyenne pondérée des données-échantillons risque de donner des résultats qui diffèrent de la moyenne tarifaire nominale. En tout cas, la variance se situe dans les limites de l'erreur statistique.

On a observé une plus grande variabilité en rapport avec les primes déclarées comme ayant été payées sur les bons au comptant. Ceci était particulièrement vrai pour les campagnes agricoles 1999-2000 et 2000-2001, alors que les données provenant des bons au comptant ont révélé que les primes au camionnage avaient été de 22 % plus élevées et de 18 % inférieures aux primes déclarées de façon globale par les compagnies céréalères.¹⁷⁸ Les variances observées aussi bien durant la campagne agricole 2001-2002 que durant la campagne 2002-2003 se sont révélées nettement meilleures, ne différant que d'un facteur d'environ un pour cent. Un an plus tard, cette variance s'était accrue à 3,5 %. Tel a également été le cas pour la campagne agricole 2004-2005, pour laquelle la variance s'est élargie légèrement à 5,2 %. Malgré tout, la variance se situait dans les limites de l'erreur statistique.

À la lumière des améliorations qui ont été apportées, le Surveillant est satisfait que les méthodes utilisées pour déterminer à la fois le seuil d'exportation et le revenu net des producteurs, de même que les données cumulatives reçues des compagnies céréalères, permettent de représenter avec justesse les rendements financiers pour les producteurs de grain de l'Ouest canadien depuis le début du PSG.

5.5 Calculatrice du revenu net

Comme en faisait état le Surveillant dans son rapport pour la campagne 2002-2003, une initiative a été lancée afin d'améliorer la qualité de l'information servant à estimer le seuil d'exportation et de permettre aux producteurs de consulter par Internet les parties de la base de données servant à l'analyse du revenu net des producteurs. Le fruit de cette initiative, la Calculatrice du revenu net des producteurs (CRNP), a été proposé en mars 2004, et peut être utilisé à l'adresse www.netback.ca.

À l'origine du concept de la CRNP, on trouve des groupes de producteurs de l'Ouest du Canada qui avaient suggéré des méthodes pour employer les statistiques du Programme de surveillance relatives au revenu net des producteurs à titre d'outil de gestion pour améliorer les décisions sur la livraison des grains. Ils proposaient que le Surveillant crée un mécanisme accordant aux producteurs un accès à des données locales à jour sur les coûts et les taux, afin de leur permettre de trouver les options les plus efficaces de livraison de leurs produits. De son côté, le Surveillant cherchait un moyen plus efficace de comprendre le comportement et les décisions des producteurs en matière de livraison des grains. Ces discussions ont abouti au concept de la Calculatrice du revenu net des producteurs (CRNP) et après examen approfondi de ce concept, le gouvernement fédéral acceptait de soutenir et de financer un système sur Internet.

Après des consultations considérables auprès d'un large échantillon d'intervenants de l'industrie, le travail de conception détaillée et de développement du système commençait en août 2003. Terminé au début de 2004, le système était officiellement lancé à la mi-mars, et il fait l'objet d'une promotion active auprès des producteurs depuis avril de cette même année. La CRNP est un système facile à utiliser qui fournit aux producteurs un accès immédiat aux renseignements dont ils ont besoin pour prendre de meilleures décisions de livraison.¹⁷⁹ Si la réaction des producteurs qui sont abonnés au système et sont devenus des utilisateurs réguliers a été très positive, aux fins du PSG, les objectifs de la CRNP n'ont pas encore tous été atteints.

¹⁷⁸ Les variances liées aux primes au camionnage versées au cours des deux premières campagnes agricoles doivent être vues dans le contexte du défi que représentait l'obtention des renseignements nécessaires à l'analyse. Parce que les systèmes d'information utilisés par les compagnies céréalères n'étaient pas conçus pour extraire les données requises pour cette analyse, des problèmes importants d'intégrité des données devaient être résolus. Les variances signalées pour les campagnes 1999-2000 et 2000-2001 reflètent largement ces difficultés initiales.

¹⁷⁹ Pour un survol plus complet de la Calculatrice du revenu net des producteurs, consulter l'annexe 2.

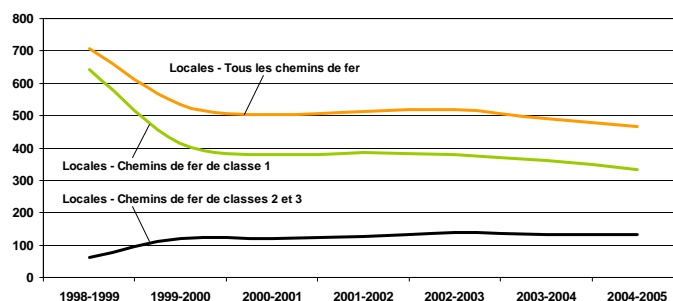
Étant donné la nécessité d'une validité statistique, la CRNP a besoin d'un nombre accru d'utilisateurs réguliers. De plus, ces utilisateurs doivent se répartir de façon relativement égale parmi l'ensemble des neuf zones d'échantillonnage du PSG. Si l'on réussit à satisfaire ces critères, le Surveillant a la ferme intention d'intégrer les données recueillies par l'intermédiaire de la CRNP à son rapport annuel pour la campagne 2005-2006. Pour progresser dans l'atteinte de cet objectif, l'Équipe de surveillance continuera de promouvoir l'utilisation de la CRNP au cours des prochains mois, à l'occasion de divers congrès et foires commerciales de l'industrie, ainsi que lors de ses rencontres régulières avec les intervenants.

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 466 à la fin de la campagne 2004-2005 (ou 34,0 %). 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 reculé de 48,2 % durant la même période, passant de 643 à 333. 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 133, ou 111,1 %. [Voir tableau 5B-1 à l'annexe 4.]

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 55,3 % et 42,2 %. Le rythme de baisse en Saskatchewan a été nettement inférieur, puisque le nombre d'installations y a reculé de 16,1 % au cours de la même période de six ans. Ces statistiques dissimulent le fait que même si le nombre global d'installations de chargement des wagons des producteurs a baissé de façon marquée, le taux de réduction a diminué de façon substantielle. 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 n'a diminué que de 7,4 %, une bonne partie de cette diminution s'étant produite au cours des deux dernières campagnes agricoles.

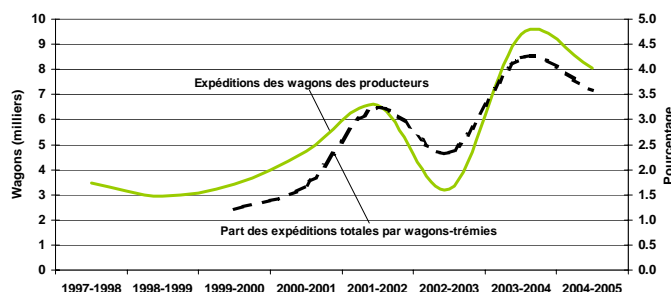
Figure 90 : Emplacements de chargement des wagons des producteurs



Expéditions des wagons de producteurs

En dépit de la 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 cinq premières années du PSG, ces expéditions ont pratiquement triplé, passant de 3 441 à 9 399 wagons à la fin de la campagne 2003-2004. La baisse importante dans la qualité du grain pour la campagne 2004-2005, toutefois, a entraîné une réduction de 14,2 % de ces expéditions, qui ont chuté à 8 061 wagons.

Figure 91 : Expéditions des wagons de producteurs



Et si ces valeurs sont encore bien inférieures aux niveaux observés au début des années 1990, alors que les expéditions des producteurs atteignaient en moyenne 12 500 wagons par année environ, la tendance a clairement été à la hausse. Plus important encore, la part du volume total transporté par wagons-trémies couverts a également augmenté. Cette proportion, estimée à 1,2 % pour la campagne 1999-2000, a grimpé à un record de 4,2 % du total des mouvements pour la campagne 2003-2004. Les expéditions réduites au cours de la campagne 2004-

2005 ont été largement responsables du repli de cette proportion à 3,6 %. [Voir tableau 5B-2 à l'annexe 4.]

Cette augmentation des expéditions des wagons des producteurs est le résultat de nombreux facteurs. La fermeture des silos locaux, une meilleure collaboration entre les groupes de producteurs et la CCB, ainsi que la création d'installations exemptées ne sont pas des moindres. Au 31 juillet 2005, un total de 37 installations s'étaient vu accorder une exemption, dont 28 en Saskatchewan, six en Alberta et trois au Manitoba.

5.7 Observations sommaires

L'examen du rendement financier la tonne des producteurs de blé, de blé dur, de canola et de gros pois jaunes révèle que la plupart ont connu une amélioration depuis la campagne agricole de 1999-2000. À l'exception des gros pois jaunes, pour lesquels le revenu net des producteurs a chuté de 18,7 %, ces gains vont de 6,3 % pour le blé RPOC n° 1 à une pointe de 13,3 % pour le canola Canada n° 1. Dans presque tous les cas, l'amélioration a découlé principalement de la hausse du prix du produit lui-même.

Dans le cadre global d'une série chronologique, on peut observer que le revenu net des producteurs a chuté de 50,3 % comparativement aux sommets enregistrés deux ans auparavant. Ce type de revirement souligne nettement la sensibilité des critères d'évaluation à la fluctuation de variables précises, en particulier les prix des denrées. De fait, la majeure partie de la fluctuation observée sur le plan du revenu net des producteurs au cours des six dernières campagnes agricoles a découlé d'un mouvement à la hausse ou à la baisse des prix.

Les conséquences de la modification du seuil d'exportation se sont révélées considérablement moindres. L'écart moins important découle en grande partie de la différence appréciable sur le plan de la taille des composants proprement dits. Comme le seuil d'exportation représente généralement environ le quart du produit de la vente de céréales, son incidence sur le revenu net est beaucoup moins importante. À titre d'exemple, le seuil d'exportation devrait diminuer d'environ 4 % pour avoir un effet favorable sur le revenu net identique à celui d'une hausse du prix de 1 %.

Néanmoins, le seuil d'exportation, toutes denrées confondues, a fluctué au cours de la mise en œuvre du PSG, bien qu'il ait été moins volatil que les prix. En ce qui a trait aux céréales relevant de la CCB, le changement net a été une hausse de 5,8 % (ou de 3,19 \$ la tonne) pour le blé, et de 4,6 % (ou 3,10 \$ la tonne) pour le blé dur. En ce qui concerne les denrées qui ne relèvent pas de la CCB, elles ont fait l'objet d'une fluctuation plus substantielle : diminution de 22,0 % (ou 11,54 \$ la tonne) en ce qui concerne le canola, et augmentation de 24,1 % (ou 13,22 \$ la tonne) en ce qui concerne les gros pois jaunes.

La fluctuation minimale du seuil d'exportation du blé et du blé dur découle, pour une bonne part, de l'augmentation des bénéfices financiers des producteurs, notamment les primes au camionnage et la réduction des frais de transport liés à la CCB. L'augmentation des avantages, qui s'est élevée à 5,17 \$ la tonne et à 5,73 \$ la tonne en ce qui concerne le blé et le blé dur respectivement, a servi de contrepois à la hausse de frais directs comme les frais de transport, de levage, de nettoyage et d'entreposage.

L'augmentation des avantages des producteurs illustre dans quelle mesure la concurrence entre les sociétés céréalères s'est accrue. La volonté des grandes entreprises de traiter un volume toujours croissant de céréales dans leurs installations à forte production semble sous-tendre cette conjoncture. Si les producteurs sont devenus plus habiles à exploiter cette rivalité à leur avantage, s'opposant souvent les uns aux autres afin d'obtenir la prime de camionnage la plus avantageuse possible au moment de la livraison des céréales, les forces déterminantes du marché jouent aussi un rôle. Pour la campagne 2004-2005, en particulier, une réduction marquée de la qualité du grain a été largement responsable d'une baisse considérable des primes au camionnage payées aux producteurs par les compagnies céréalères ainsi que d'une baisse marquée des économies de transport réalisées par la CCB et ultimement transmises aux producteurs par l'entremise des comptes de livraison en commun.

Cependant, il n'en est pas ainsi des denrées qui ne relèvent pas de la CCB. Le canola et les gros pois jaunes font l'objet de primes la tonne largement inférieures à celles accordées aux céréales relevant de la CCB. Fait plus important, les primes au camionnage versées pour les deux types de denrées ont passablement diminué au cours des six dernières campagnes agricoles. En ce qui concerne le canola, les primes ont été pratiquement éliminées, passant de 2,48 \$ la tonne au cours de la campagne de 1999-2000 à tout juste 0,34 \$ la tonne au cours de la campagne 2004-2005. Cette diminution est conforme à la préférence déclarée des

sociétés céréalières à l'égard d'un outil unique d'établissement des prix, notamment le seuil, à titre de mécanisme concurrentiel utilisé pour amener les denrées au sein de leurs installations.

Comparativement aux autres coûts assumés par les producteurs, le coût moyen du transport et de la logistique a enregistré une augmentation relativement faible. Avec une augmentation de l'indice des prix à la consommation de 14,1 % et une hausse de l'indice des prix des entrées dans l'agriculture¹⁸⁰ de 29,4 % à la fin de 2004, les augmentations relatives du seuil d'exportation montrées ci-dessus (à l'exception des pois jaunes) sont négligeables.

De plus, il y a lieu de souligner dans quelle mesure le seuil d'exportation peut fluctuer parmi les neuf régions géographiques utilisées pour évaluer les conséquences au niveau des producteurs en vertu du PSG, sur le plan absolu et sur le plan relatif. Cette fluctuation englobe une multitude de différences distinctes touchant les frais applicables de transport des marchandises, le FAF, les frais de levage et les bénéfices des producteurs. En bout de ligne, le seuil d'exportation d'une région donnée peut varier considérablement par rapport à la moyenne de l'Ouest canadien.

¹⁸⁰ L'indice des prix des entrées dans l'agriculture pour les cultures agricoles dans l'Ouest canadien est préparé par Statistique Canada. L'indice reflète tous les coûts de production et inclut les intrants comme les engrais, les semences et les pesticides, le coût de la machinerie et du carburant, et le coût du transport et de la logistique, notamment.



Membres du Conseil consultatif de la Quorum Corporation (en date du 30 novembre 2005)

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, SJT 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

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

Courriel : info@quorumcorp.net

Des copies supplémentaires de ce rapport peuvent être téléchargées directement du 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, 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 terminaux 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 terminaux 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: CALCULATRICE DU REVENU NET DES PRODUCTEURS

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.¹⁸¹ 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 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.).

The screenshot shows the 'net back calculator' interface. At the top, there's a logo for 'net back calculator' and 'Quorum Corporation'. Below the logo is a navigation bar with buttons: 'Mon Profil', 'Nouveau Calcul', 'Mon historique', 'Quitter', and 'Aide'. The main heading is 'Calcul du revenu net du producteur' with a sub-note: '(Inscrire l'information de base sur la livraison que vous voulez évaluer)'. The form is divided into several sections: 1. 'Origine' with radio buttons for 'Utiliser mon domicile' and 'Utiliser cet endroit'. 2. Location fields: 'Quartier: 50', 'Section: 18', 'Canton: 12', 'Gamme: 20', 'Méridien: W1', 'Province: Manitoba'. 3. 'Point de livraison et silo: Pioneer BRANDON, MB' with a 'Recherche des silos' link. 4. 'Distance au silo (milles): 23' with a 'Calculer le millage' button. 5. 'Produit: Blé'. 6. 'Catégorie en cellule de stockage: CWRS no 2 13.5' and 'Catégorie payée: CWRS no 1 13.5'. 7. 'Évaluation des impuretés (%): 1.0'. 8. 'Tonnes brutes à livrer: 60'. 9. 'Tarif de camionnage: par tonne' with a value of 5. 10. 'Nombre de voyages: 2'. 11. 'Mode de camionnage: Commerciale'. 12. 'Type de camion: Tridom (essieu triple)'. 13. 'Prime de camionnage prévue (laisser vide si aucune): 3.5 (\$ par tonne nette)'. 14. 'Autres Primes: (\$ par tonne nette)'. At the bottom is a 'Calculer l'évaluation' button.

Figure A1 : Image de l'écran de saisie de la Calculatrice du revenu net des producteurs de la Quorum Corporation.

¹⁸¹ 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.

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 pourra de son côté 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.

	En cellule de stockage		Payée	
	Tonne	Boisseau	Tonne	Boisseau
Perspectives de rendement de la mise en commun par la CCB	\$201.00	\$5.47	\$211.00	\$5.74
Fret à Vancouver (ajusté)			\$43.87	
Fret à Thunder Bay (ajusté)			\$22.94	
Facteur d'ajustement du fret			\$9.83	
Fret applicable			\$32.77	
Camionnage			\$5.05	
Ensilage primaire			\$12.12	
Nettoyage des impuretés			\$4.04	
Total partiel des autres coûts			\$21.21	
Primes de camionnage			\$(3.50)	
Autres Primes			\$(0.00)	
Total partiel des primes du producteur			\$(3.50)	
Seuil d'exportation total			\$50.48	\$50.48
Revenu net du producteur	\$150.52	\$4.10	\$160.52	\$4.37

Figure A2 : Image de l'écran de sortie de la Calculatrice du revenu net des producteurs de la Quorum Corporation.

ANNEXE 3: 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.
Canadian Canola Growers Association	OmniTRAX Canada, Inc.
Commission canadienne des grains	Parrish & Heimbecker Ltd.
Chambre de commerce maritime du Canada	Paterson Grain
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	Port de Churchill
Canadien Pacifique Limitée	Port de Prince Rupert
Canadian Ports Clearance Association	Port de Thunder Bay
Association des armateurs canadiens	Port de Vancouver
Canadian Special Crops Association	Prairie West Terminal
Office des transports du Canada	Prince Rupert Grain Ltd.
Commission canadienne du blé	Rail America
Cando Contracting Ltd.	Red Coat Road and Rail Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation de Saskatchewan
Cargill Limited	Ministère de la Voirie et des Transports de Saskatchewan
CMI Terminal	Saskatchewan Association of Rural Municipalities
ConAgra Grain, Canada	Saskatchewan Wheat Pool
Gardiner Dam Terminal	South West Terminal
Gouvernement de la C.-B.	Statistique Canada
Grain Growers of Canada	Terminal 22 Inc
Great Sandhills Terminal	Transports Canada
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