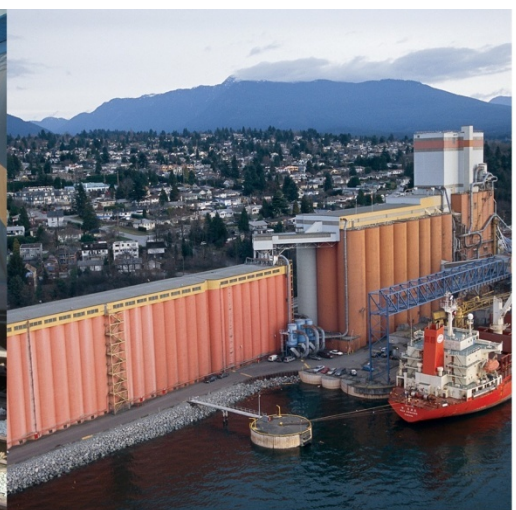




Surveillance du système
canadien de manutention
et de transport du grain

Rapport annuel Campagne agricole 2007 à 2008

1 *Rapport sommaire*



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 2008, 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 huitième rapport annuel présenté par la Quorum Corporation en sa qualité de Surveillant, nommé en vertu du Programme de surveillance du grain (PSG) du gouvernement du Canada.

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

- Série 1 – Aperçu de l'industrie
- Série 2 – Relations commerciales
- Série 3 – Efficacité du système
- Série 4 – Fiabilité du service
- Série 5 – Conséquences 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 2007 à 2008 est en grande partie évalué par rapport au rendement de la campagne agricole 2006 à 2007.

Le PSG vise également à comparer le rendement récent dans un cadre chronologique élargi. Depuis la campagne agricole 1999 à 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 neuf campagnes agricoles. Ces données constituent le point de départ du PSG, et représentent 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.

Le rapport ci-joint, ainsi que les tableaux de données qui l'accompagnent, peut être téléchargé du site Web du Surveillant (www.quorumcorp.net).

QUORUM CORPORATION

Edmonton (Alberta)
Décembre 2008

Table des matières

Résumé 1	
Production et volumes	1
Infrastructure	1
Programme d'appels d'offres et d'attributions à l'avance de la CCB	2
Efficacité et fiabilité du système.....	3
Conséquences sur les producteurs	4
Section 1 : Aperçu de l'industrie	6
1.2 Trafic ferroviaire [sous-série de mesures 1B].....	11
1.3 Infrastructure des silos de collecte [sous-série de mesures 1C].....	12
1.4 Infrastructure ferroviaire [sous-série de mesures 1D]	18
1.5 Infrastructure des silos terminaux [sous-série de mesures 1E].....	23
1.6 Observations sommaires	25
Section 2 : Relations commerciales.....	28
2.1 Programme d'appels d'offres [sous-série de mesures 2A].....	30
2.2 Programme d'attributions de wagons à l'avance [sous-série de mesures 2B].....	42
2.3 Relations commerciales – autres événements.....	46
2.4 Observations sommaires	56
Section 3 : Efficacité du système	60
3.1 Camionnage [sous-série de mesures 3A].....	62
3.2 Silos de collecte primaires [sous-série de mesures 3B].....	63
3.3 Opérations ferroviaires [sous-série de mesures 3C]	67
3.4 Rendement des silos terminaux et des ports [sous-série de mesures 3D].....	76
3.5 Observations sommaires	82
Section 4 : Fiabilité du service	86
4.1 Rendement des ports [sous-série de mesures 4A]	87
4.2 Observations sommaires	89
Section 5 : Conséquences sur les producteurs.....	90
5.1 Présentation du seuil d'exportation et du revenu net des producteurs [sous-série de mesures 5A]	92
5.2 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – grains de la CCB (blé et blé dur)	96
5.3 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – produits hors CCB (canola et pois).....	103
5.4 Analyse des bons de paiement au comptant.....	108
5.5 Calculatrice du revenu net	109
5.6 Sites de chargement et expéditions des producteurs [sous-série de mesures 5B].....	109
5.7 Observations sommaires	110
Annexe 1 : Contexte du programme	115
Annexe 2 : Calculatrice du revenu net des producteurs.....	117
Annexe 3 : Remerciements	119

Résumé

Le Programme de surveillance du grain (PSG) du gouvernement fédéral a été lancé en 2001 afin de permettre la collecte continue des données, la préparation de mesures détaillées et l'évaluation de la performance du Système canadien de manutention et de transport du grain. Ce rapport est le huitième dans le cadre du PSG et il couvre neuf années de données recueillies, entre la campagne agricole 1999 à 2000 et la campagne agricole 2007 à 2008.

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 conséquences sur les producteurs.



Les rapports annuels du Surveillant sont conçus pour fournir un examen et une évaluation de grande portée du Système de manutention et de transport du grain (SMTG) du Canada. Ces conclusions sont résumées ci-dessous.

Production et volumes

La quantité de grain produite dans l'Ouest du Canada pendant la campagne agricole 2007 à 2008 a baissé à 48,5 millions de tonnes, soit une diminution de 1,5 % par rapport à la campagne agricole précédente et le plus faible volume de production en quatre ans. La composition des volumes réduits a enregistré une diminution de grains de la CCB de 2,6 millions de tonnes, compensée par une augmentation de 1,9 millions de tonnes des grains hors CCB (surtout le canola). Malgré le volume global plus faible, la production qui a été récoltée en automne 2007 s'est tout de même révélée être supérieure à la moyenne en ce qui concerne la qualité.

Lorsque les stocks de report sont combinés à la production, l'approvisionnement global en grain pour la campagne agricole 2007 à 2008 s'est élevé à 56,0 millions de tonnes, soit une diminution de 9,3 % par rapport à la campagne agricole précédente. Le grain réglementé transporté par voie ferrée vers les ports de l'Ouest du Canada a diminué de 6,4 %, pour baisser à 22,8 millions de tonnes. Le port de Vancouver demeure la principale destination du grain destiné à l'exportation, même si le volume a baissé de 2,7 % à 12,5 millions de tonnes. Bien que Thunder Bay ait toujours été classé comme deuxième destination d'exportation dans le système de manutention et de transport du grain (SMTG), son volume ferroviaire a baissé de 13,9 % à 5,1 millions de tonnes. Le port de Churchill a enregistré une tendance inverse, avec des expéditions de 0,6 million de tonnes de grain produisant une augmentation de volume de 19,6 %.

Infrastructure

La diminution du nombre de silos de collecte agréés situés dans l'Ouest du Canada reste l'élément le plus visible de l'évolution continue du SMTG. En 1999, soit la première année du programme de surveillance du grain (PSG), il y avait 1 004 silos primaires et de transformation agréés dans les Prairies. À la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, ce chiffre avait été réduit à 371 seulement. La campagne agricole 2007 à 2008 a vu en fait sept installations ajoutées à ce système. Bien que cela représente une hausse de seulement 0,6 %, le nombre total de silos agréés dans l'Ouest du Canada a augmenté à 378. En dépit de cette variation modeste, l'étendue limitée des changements enregistrés au cours des cinq dernières campagnes agricoles semble indiquer que les sociétés céréalières ont terminé de façon efficace leurs programmes de restructuration de silos.

Bien que le nombre total de silos ait baissé de 62,4 %, la capacité d'entreposage du SMTG a diminué d'un pourcentage comparativement modeste de 15,3 % dans la même période, ce qui reflète la stratégie des sociétés céréalières consistant à fermer les petits silos de rendement inférieur tout en développant et en ouvrant les silos plus grands.

Pendant la campagne agricole 2007 à 2008, 517,3 route-milles de voie ferrée ont été éliminés, soit la plus forte réduction enregistrée sur une année depuis le début du PSG. Le CN est responsable pour la majorité de cela, ayant abandonné un total de 324,1 route-milles d'infrastructure, alors que le CP a éliminé 193,2 route-milles de plus. La majorité de la réduction a été faite par le CN sur ses voies ferrées de la Saskatchewan. Bien que cela ait constitué une réduction importante sur une année, on enregistre dans un contexte plus vaste une diminution totale de l'infrastructure ferroviaire dans l'Ouest du Canada depuis le début du PSG de 1 490,2 route-milles, soit 7,7 %.

À la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, le réseau des silos terminaux agréés dans l'Ouest du Canada avait un nombre total de 15 installations, soit une de moins que pendant la campagne agricole précédente. En janvier 2008, Viterra a fermé son terminal « S » de Thunder Bay, l'une des deux installations de Thunder Bay qu'elle avait acquises lors de sa prise de contrôle d'Agricore United.

Programme d'appels d'offres et d'attributions à l'avance de la CCB

La campagne agricole 2007 à 2008 a été la huitième pour le programme d'appels d'offres de la CCB (Commission canadienne du blé). De façon plus importante, ce fut la cinquième année dans laquelle la CCB se donna l'objectif d'amener un pourcentage déterminé de 40 % de ses transports de grain d'ensemble vers les quatre ports de l'Ouest du Canada en utilisant une combinaison d'appels d'offres et d'attributions de wagons à l'avance. Selon les termes de cet arrangement, environ la moitié de ce volume, représentant un maximum de 20 % de l'ensemble du mouvement des grains, devait faire l'objet d'appels d'offres.

La CCB émit un total de 190 appels d'offres pour l'expédition d'environ 1,9 millions de tonnes de céréales, environ la moitié des 3,8 millions de tonnes visées l'année précédente. Ces appels ont produit 629 soumissions offrant de transporter 4,4 millions de tonnes de grain. Au total, 267 contrats ont été ultérieurement adjugés pour le transport de près de 1,9 millions de tonnes, soit presque toute la quantité sollicitée. Cela représente 14,3 % des volumes expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada au cours de la campagne agricole 2007 à 2008, nettement inférieur à son objectif de 20 %.

38,8 % du tonnage transporté ont été expédiés à Prince Rupert, 35,0 % à Vancouver et 26,2 % à Thunder Bay. Pour la troisième année consécutive, aucun appel d'offres n'a été émis pour Churchill.

Au total, 1,8 millions de tonnes de grain ont été transportées dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB pendant la campagne agricole 2007 à 2008. Ceci a représenté 13,7 % des expéditions totales de la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada, une baisse de 2,1 % par rapport à la part de 15,8 % enregistrée lors de la campagne agricole précédente, et un pourcentage bien inférieur aux 20 % qui avaient été ciblés.

En grande mesure à cause de la diminution des rabais offerts par les sociétés céréalières dans leurs soumissions, les économies de transport accumulées par la CCB – et finalement reversées aux producteurs par l'intermédiaire de ses comptes des livraisons en commun – ont baissé sensiblement dans la campagne agricole 2007 à 2008. La CCB estime que les économies découlant de ces activités et d'autres sources ont diminué de 12,8 %, passant de 35,1 M \$ l'année précédente à 30,6 M \$.

Relations commerciales

Parmi les autres événements commerciaux importants enregistrés pendant la période 2007 à 2008, on compte :

- L'insatisfaction concernant le service du CN a conduit un certain nombre d'expéditeurs de grain à déposer des plaintes relatives au niveau de service contre le transporteur auprès de l'Office des transports du Canada. En outre, des plaintes de longue date déposées par l'ensemble des expéditeurs ferroviaires ont conduit à la décision du gouvernement fédéral d'entreprendre un examen du service ferroviaire. Il est anticipé que cet examen en deux étapes nécessitera un an et demi pour être complété.
- Le gouvernement fédéral a conclu de nouveaux accords d'exploitation avec le CN et le CP pour poursuivre leur utilisation de son parc de wagons-trémie couverts. Des dispositions clés de ces accords

ont exigé que les chemins de fer remettant à neuf les wagons et prévoient leur remplacement à long terme. Ceci s'est produit au moment où le gouvernement fédéral décidait de réduire les allocations que les transporteurs avaient reçu pour l'entretien de ces wagons selon le plafond du revenu.

- Depuis la campagne agricole 2002 à 2003, les tarifs de fret maritime ont fluctué considérablement, le Baltic Dry Index augmentant d'une valeur basse de 1 800 points à près de 12 000 points à la fin de la campagne agricole 2007 à 2008. L'expansion économique de la Chine continua à être considérée comme le facteur principal de l'augmentation et de la volatilité sans précédent des tarifs de fret maritime. Puisque le minerai de fer et le cuivre nécessitaient environ la moitié de la capacité de vrac de l'industrie des transports, l'augmentation des tarifs était due à une demande chinoise apparemment insatiable pour ces produits. Rien de cela n'aida à améliorer la situation concurrentielle du Canada sur le marché international du grain. Le grain de l'Ouest du Canada est en général commercialisé avec un désavantage de fret dans de nombreuses régions du monde à cause des distances plus grandes nécessaires pour le transporter vers les marchés. À mesure que les tarifs de fret maritime augmentent, le désavantage de coût en fait de même pour les acheteurs du monde entier. Heureusement, la demande pour le grain du Canada s'est avérée être suffisamment forte pour surmonter cette difficulté financière.
- Le débat concernant les coûts d'entretien des wagons-trémies a continué pendant toute la campagne agricole, l'OTC ayant apporté un ajustement exceptionnel au plafond du revenu. Puisqu'il était prévu que le calcul de cet ajustement nécessiterait plusieurs mois et serait applicable aux revenus que le CN et le CP gagneraient pendant la totalité de la campagne agricole 2007 à 2008, l'Office prit une décision provisoire selon laquelle il informa les chemins de fer que l'indice des prix composite afférent au volume (IPCAV) était réduit de sa valeur déterminée antérieurement de 1,1611 à 1,0884. Bien que les chemins de fer aient fait appel de cette décision auprès de la Cour d'appel fédérale, la cour se prononça finalement contre les chemins de fer. Ceci permit de tenir compte de l'ajustement exceptionnel de 72,2 M\$ dans les calculs de l'Office relatifs aux revenus permis des transporteurs pour la campagne agricole 2007 à 2008.
- S'appuyant sur des déclarations précédentes de politique, le gouvernement fédéral poursuivit son plan de fournir aux agriculteurs de l'Ouest du Canada un plus grand choix relatif au marketing de leur grain en introduisant des amendements de la *Loi sur la Commission canadienne du blé*. Toutefois, ce projet de loi, ainsi qu'un autre visant à amender la *Loi sur les grains canadiens*, est mort au feuillement de la Chambre des Communes lorsque le Parlement fut prorogé en septembre 2008.

Efficacité et fiabilité du système

Le PSG utilise un modèle de chaîne d'approvisionnement pour fournir un cadre à la lumière duquel on peut analyser la vitesse avec laquelle le grain se déplace dans le SMTG. Durant la campagne agricole 2007 à 2008, le temps total nécessaire pour transporter le grain dans la chaîne d'approvisionnement a augmenté de 2,0 jours à un temps moyen de 60,1 jours. Ce résultat a été dû en grande mesure par des augmentations dans deux éléments principaux de la chaîne d'approvisionnement : Le temps d'entreposage aux silos de collecte, qui a augmenté de 0,4 jour; et le temps d'entreposage aux silos terminaux, qui a augmenté de 1,8 jours. Ceci a contrasté avec une diminution de 0,2 jour du temps de transit après chargement des chemins de fer.

En plus de ce qui précède, il y a quelques commentaires de plus qui devraient être faits relativement à la performance du SMTG dans la campagne agricole 2007 à 2008:

- Premièrement, malgré une réduction de 9,3 % dans l'approvisionnement du grain, qui s'est élevé à 56,0 millions de tonnes, une valeur record du PSG de 7,1 millions de tonnes a finalement traversée les ports de l'Ouest du Canada pendant les trois premiers mois de la campagne agricole 2007 à 2008. Il en est de même pour le premier semestre, où une valeur record de 12,8 millions de tonnes a aussi été manutentionnée par le SMTG. Toutefois, les troisième et quatrième semestres ont enregistré une forte diminution du volume, qui a fait baisser considérablement cette cadence record. Les pressions qui ont tout de même été exercées sur le SMTG au cours du premier semestre se sont avérées être les plus exigeantes du PSG.
- Deuxièmement, la hausse de la demande pour le grain canadien d'exportation face aux approvisionnements mondiaux limités a accentué les pressions exercées sur le SMTG pendant cette

période. Un grand nombre de problèmes enregistrés pendant cette période se sont concentrés sur l'approvisionnement en wagons et la nécessité d'un service ferroviaire plus réactif.

- Finalement, les faits suggèrent que, malgré les problèmes enregistrés pendant cette période, le grain a continué à avancer dans la chaîne d'approvisionnement à une cadence uniformément plus rapide que pendant les premières années du PSG. Évidemment, une grande partie de l'amélioration d'ensemble est provenue d'une diminution du temps que le grain a passé dans les stocks du réseau des silos de collecte, laquelle a été clairement poussée par la rationalisation de ces installations. Toutefois, à ceci s'est ajouté l'avantage des améliorations récentes dans le temps de transit moyen après chargement des chemins de fer. Bien que l'impact des opérations d'hiver ait été à nouveau évident dans les moyennes plus élevées des deuxième et troisième trimestres, il est toujours utile de remarquer que la moyenne de 7,3 jours affichée au premier trimestre s'est avérée être la meilleure jamais enregistrée dans le PSG.

Comme moyen d'évaluer la fiabilité du SMTG, le PSG examine les niveaux de stock terminaux en fonction des exigences déclarées et des expéditions réelles sur les navires chargés dans les ports de l'Ouest du Canada. Ces rapports des exigences stock-navire et ces rapports stock-expédition ont indiqué que, avec des exceptions saisonnières mineures, les stocks des terminaux étaient suffisants pour satisfaire aux besoins de ces navires et conserver un haut degré de fiabilité. Ceci suggère fortement que l'industrie céréalière, et plus particulièrement les organismes concernés par l'exploitation des silos terminaux, ont concentré leurs efforts sur la protection de la fiabilité globale du SMTG pour livrer le grain aux ports. Bien que ce seul fait soit positif, il faut remarquer que cela se fait en général au détriment de l'efficacité du système, puisque les stocks sont souvent conservés à des niveaux bien supérieurs à ce qui est nécessaire pour satisfaire la demande existante.

Conséquences sur les producteurs

L'examen du rendement financier la tonne des producteurs de blé, de blé dur, de canola et de gros pois jaunes révèle que tous ont connu une amélioration considérable depuis la campagne agricole de 1999 à 2000. Ces gains allaient d'une valeur basse de 73,4 % pour les gros pois jaunes à un maximum de 185,4 % pour le blé dur CWA n° 1. Dans tous les cas, ces améliorations ont découlé principalement des hausses du prix du produit lui-même. En outre, une grande partie de ces grains provenaient des fortes augmentations générales des prix enregistrées dans la campagne agricole 2007 à 2008.

Le seuil d'exportation est la mesure du PSG concernant le coût logistique total des producteurs, et il s'élève typiquement à environ le quart du produit de la vente de céréales. En ce qui concerne les grains de la CCB, ces coûts ont augmenté de 23,9 % (ou 13,07 \$ la tonne) dans le cas du blé et 24,9 % (ou 16,81 \$ la tonne) pour le blé dur. En ce qui concerne les produits hors CCB, ils ont fait l'objet de changements plus différenciés : Une augmentation de 1,8 % (ou 0,96 \$ la tonne) en ce qui concerne le canola, et une augmentation de 56,2 % (ou 30,75 \$ la tonne) en ce qui concerne les gros pois jaunes.

Les augmentations du seuil d'exportation pour les grains de la CCB ont été limitées par une amélioration des avantages financiers consentis aux producteurs, principalement sous la forme de primes au camionnage ou d'économies de transport de la CCB. Ces avantages, qui se sont élevés à 7,31 \$ la tonne et à 8,00 \$ la tonne pour le blé et le blé dur respectivement, ont servi de contrepoids partiel aux hausses du coût direct du fret ferroviaire, de l'ensilage, du nettoyage et de l'entreposage.

En comparaison, le canola et les gros pois jaunes reçoivent beaucoup moins que les grains de la CCB en termes d'avantages financiers compensateurs. En effet, les primes au camionnage versées pour les deux types de denrées ont passablement diminué au cours des neuf dernières campagnes agricoles. En ce qui concerne le canola, les primes au camionnage ont été pratiquement éliminées, passant de 2,48 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000 à tout juste 0,49 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2007 à 2008. Ceci 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.

Section 1 : Aperçu de l'industrie

L'objectif de la série de mesures Aperçu de l'industrie est de suivre les changements survenus dans la production de grain, 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, il peut également y avoir des éléments catalyseurs qui modifient les courants de trafic traditionnels, ainsi que la demande de certains services et de l'utilisation des actifs.



Points saillants – campagne agricole 2007 à 2008

Production et approvisionnement en grain

- La production de grain a baissé de 1,5 %, à 48,5 millions de tonnes.
 - À cause des conditions de croissance un peu plus sèches que la normale.
 - Plus petit volume de production en quatre ans.
 - Alberta – baisse de 3,5 %, à 16,0 millions de tonnes.
 - Saskatchewan – baisse de 0,8 %, à 23,6 millions de tonnes.
 - Manitoba – baisse de 0,7 %, à 8,8 millions de tonnes.
 - La récolte en grains a été en grande mesure d'une qualité supérieure à la normale.
 - Produits de plus haute qualité facilement disponibles.
 - La baisse de la production a été en grande mesure limitée au blé.
 - Blé – baisse de 23,0 %, à 14,7 millions de tonnes.
 - La production de blé dur a augmenté de 10,0 %, à 3,7 millions de tonnes.
 - La production d'orge a augmenté de 16,3 %, à 10,3 millions de tonnes.
 - La production de canola a augmenté de 11,7 %, à 9,5 millions de tonnes.
 - La production d'avoine a augmenté de 25,1 %, à 4,3 millions de tonnes.
- Les stocks de report ont baissé de 40,0 %, à 7,5 millions de tonnes.
 - Baisse due à l'augmentation de la demande mondiale pour le grain.
- L'approvisionnement total en grain a baissé de 9,3 %, à 56,0 millions de tonnes.

Trafic ferroviaire

- Les volumes en grains transportés par chemin de fer ont baissé de 6,4 %, pour s'établir à 22,8 millions de tonnes.
 - Les volumes de Vancouver ont baissé de 2,7 %, à 12,5 millions de tonnes.
 - La part du trafic est passée de 53,0 % la campagne agricole précédente à 55,1 %.
 - Les volumes de Prince Rupert reculent de 9,4 %, à 4,5 millions de tonnes.
 - La part du trafic est passée de 20,3 % la campagne agricole précédente à 19,6 %.
 - Les volumes de Thunder Bay reculent de 13,9 %, à 5,1 millions de tonnes.
 - Les volumes de Churchill ont augmenté de 19,6 %, à 0,6 million de tonnes.

Infrastructure des silos de collecte

- Sixième année consécutive de changements limités dans le réseau de silos.
 - Le nombre de postes de livraison du grain a augmenté de 1,5 %, à 276.
 - Le nombre de silos a augmenté de 1,9 %, à 378.
- La capacité d'entreposage des silos a augmenté de 2,5 %, à 6,0 millions de tonnes.
- Le nombre de silos pouvant charger des blocs de wagons d'au moins 25 wagons a augmenté de 1,3 %, à 243.
 - La part de la capacité des silos du SMTG a chuté légèrement de 65,1 %, à 64,3 %.
 - La part de la capacité d'entreposage du SMTG a chuté légèrement de 88,6 %, à 88,3 %.

Infrastructure ferroviaire

- Le réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada a subi une réduction de 2,8 %, à 17 978,0 route-milles.
 - Le CN et le CP ont abandonné un total combiné de 517,3 route-milles de voies ferrées.
- Deux compagnies de chemin de fer d'intérêt local ont été créées à partir des anciennes voies secondaires du CP.
 - Torch River Rail Inc. – section de 27,8 route-milles en Saskatchewan.
 - Boundary Trail Railway – section de 23,2 route-milles au Manitoba.
- Les plans de suspension de plus de 700 route-milles d'infrastructure du CN et du CP restent en place.
- Le CN a racheté l'Athabasca Northern Railway en décembre 2007 pour 25 M\$.

Infrastructure des silos terminaux

- Les silos terminaux ont été réduits à 15 avec la fermeture du terminal « S » de Viterra à Thunder Bay.
 - Cela a causé une réduction de la capacité d'entreposage de 6,3 %, à 2,5 millions de tonnes.
- Les déchargements dans les silos terminaux ont baissé de 6,1 %, à 245 213 wagons.
 - La part attribuée au CN est remontée légèrement à 50,2 % depuis les 49,8 % de la campagne agricole précédente.
 - Les gains ont été dus en grande mesure aux efforts de promotion du port de Prince Rupert.

Série de mesures 1 – Aperçu de l'industrie

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	RÉFÉRENCE		CAMPAGNE AGRICOLE (1)		ÉCART %	
			1999 à 2000	2006 à 2007	2007 à 2008			
Production et approvisionnement [sous-série 1A]								
1A-1	Production agricole (milliers de tonnes)	(2)	55 141,7	49 264,6	48 517,3	-1,5 %	▼	
1A-2	Stocks de report (milliers de tonnes)	(2)	7 418,2	12 424,7	7 450,6	-40,0 %	▼	
	Approvisionnement en grain (milliers de tonnes)	(2)	62 559,9	61 689,3	55 967,9	-9,3 %	▼	
1A-3	Production agricole (milliers de tonnes) – cultures spéciales	(2)	3 930,2	3 938,1	4 404,3	11,8 %	▲	
Trafic ferroviaire [sous-série 1B]								
1B-1	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – province d'origine	}	26 440,8	24 311,7	22 766,5	-6,4 %	▼	
1B-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – produits primaires							
1B-3	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – analyse détaillée							
1B-4	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – cultures spéciales		2 103,4	2 344,3	2 481,0	5,8 %	▲	
Infrastructure des silos de collecte [sous-série 1C]								
1C-1	Postes de livraison du grain (nombre)		626	272	276	1,5 %	▲	
1C-1	Capacité d'entreposage des silos (milliers de tonnes)		7 443,9	5 808,2	5 952,5	2,5 %	▲	
1C-1	Silos (nombre) – province	}	917	371	378	1,9 %	▲	
1C-2	Silos (nombre) – catégorie de chemin de fer							
1C-3	Silos (nombre) – société céréalière							
1C-4	Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – province	}	317	240	243	1,3 %	▲	
1C-5	Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – catégorie de chemin de fer							
1C-6	Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – catégorie de ligne de chemin de fer							
1C-7	Ouvertures de silos (nombre) – province	}	43	48	10	-79,2 %	▼	
1C-8	Ouvertures de silos (nombre) – catégorie de chemin de fer							
1C-9	Ouvertures de silos (nombre) – catégorie de ligne de chemin de fer							
1C-10	Fermetures de silos (nombre) – province	}	130	51	3	-94,1 %	▼	
1C-11	Fermetures de silos (nombre) – catégorie de chemin de fer							
1C-12	Fermetures de silos (nombre) – catégorie de ligne de chemin de fer							
1C-13	Postes de livraison du grain (nombre) – concentrant 80 % des livraisons		217	97	s.o.	s.o.	–	
Infrastructure ferroviaire [sous-série 1D]								
1D-1	Infrastructure ferroviaire (route-milles) – réseau tributaire du grain		4 876,6	4 137,7	3 658,8	-11,6 %	▼	
1D-1	Infrastructure ferroviaire (route-milles) – réseau non tributaire du grain		14 513,5	14 357,6	14 319,2	-0,3 %	–	
1D-1	Infrastructure ferroviaire (route-milles) – réseau total		19 390,1	18 495,3	17 978,0	-2,8 %	▼	
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – réseau tributaire du transport du grain		8 686,5	6 988,8	6 648,9	-4,9 %	▼	
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – réseau non tributaire du transport du grain		16 975,8	16 748,1	15 435,1	-7,8 %	▼	
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – réseau total		25 662,3	23 736,9	22 084,0	-7,0 %	▼	
1D-3	Infrastructure ferroviaire des compagnies d'intérêt local (route-milles)		3 043,0	2 023,2	1 870,7	-7,5 %	▼	
1D-3	Volumes de grain transportés par chemin de fer d'intérêt local (milliers de tonnes)		2 090,5	1 059,1	578,3	-45,4 %	▼	
1D-5	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – transporteurs ferroviaires de catégorie 1		23 571,8	22 677,8	21 505,7	-5,2 %	▼	
1D-5	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – transporteurs ferroviaires de catégories 2 et 3		2 090,5	1 059,1	578,3	-45,4 %	▼	
1D-6	Silos (nombre) – réseau tributaire du transport du grain		371	117	117	0,0 %	–	
1D-6	Silos (nombre) – réseau non tributaire du transport du grain		513	238	240	0,8 %	–	
1D-6	Capacité d'entreposage des silos (milliers de tonnes) – réseau tributaire du transport du grain		2 475,4	1 575,6	1 593,9	1,2 %	▲	
1D-6	Capacité d'entreposage des silos (milliers de tonnes) – réseau non tributaire du transport du grain		4 847,6	4 169,0	4 274,7	2,5 %	▲	
Infrastructure des silos terminaux [sous-série 1E]								
1E-1	Silos terminaux (nombre)		15	16	15	-6,3 %	▼	
1E-1	Capacité d'entreposage des silos terminaux (milliers de tonnes)		2 678,6	2 642,6	2 475,6	-6,3 %	▼	
1E-2	Déchargements dans les silos terminaux (nombre) – wagons-trémies couverts		278 255	261 204	245 213	-6,1 %	▼	

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 jusqu'à 2007 à 2008 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

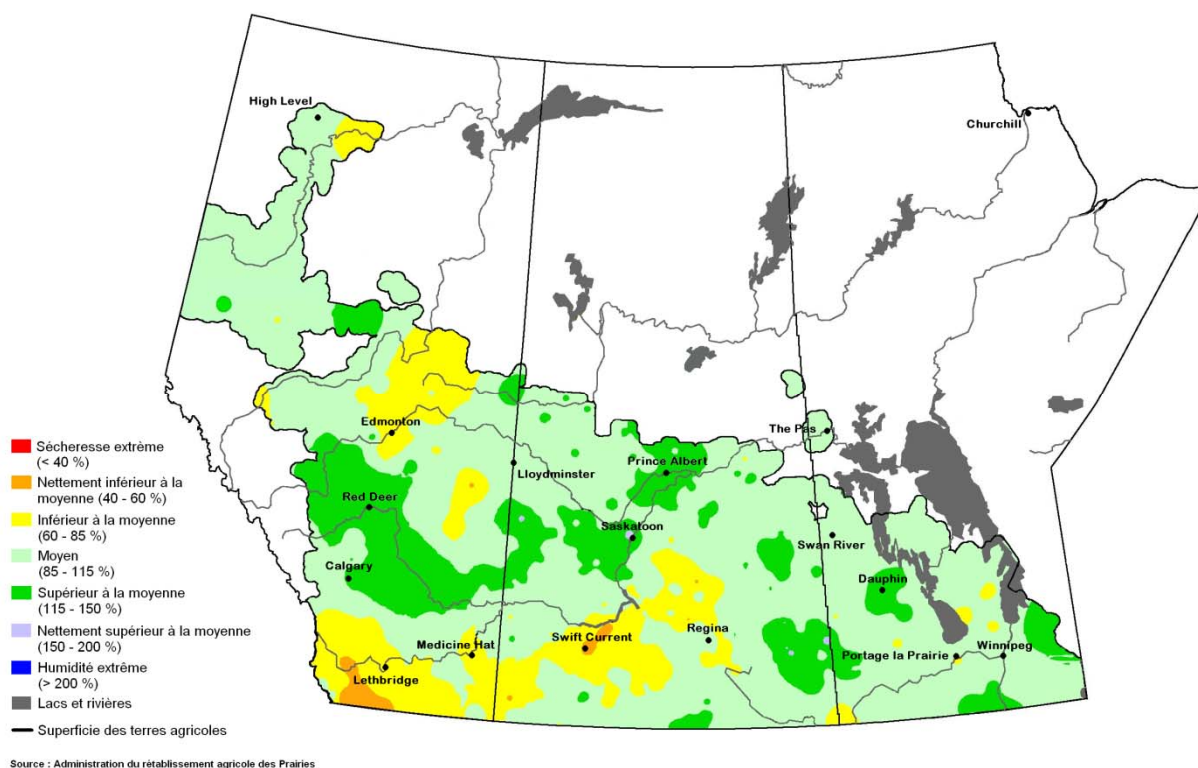
(2) – Les valeurs indiquées portent sur les approvisionnements disponibles pour être transportés pendant la campagne agricole.

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

Avec des conditions de croissance qui ont été plus chaudes et plus sèches que la normale, la plupart des endroits de l'Ouest du Canada ont signalé une baisse de la production de grain pour la campagne agricole 2007 à 2008. La prépondérance d'un climat frais et humide pendant une grande partie de l'automne a aussi ralenti la récolte et contribué à une réduction modeste de la qualité du grain. En même temps, les prix mondiaux du grain ont fortement augmenté face à des approvisionnements mondiaux en grain plus limités, qui avaient été causés en grande mesure par des conditions de sécheresse en Australie et en Ukraine. En outre, ces forces ont aidé à faire monter les prix de la plupart des grains à des niveaux records aux fins du Programme de surveillance du grain (PSG).

Bien que le déclin de la production du grain dans l'Ouest du Canada ait conduit à une baisse des activités SMTG d'ensemble, l'impact a été en grande mesure limité au deuxième semestre de la campagne agricole. En fait, la forte demande internationale pour le grain a aidé à faire augmenter le volume traité au cours du premier semestre à un nouveau niveau record pour le PSG. Pourtant, l'effet d'un déclin ultérieur dans les activités trimestrielles peut être facilement constaté dans plusieurs des mesures suivantes.

Figure 1: Pourcentage de précipitations moyennes – 1^{er} avril au 31 août 2007



Dans la plupart des zones de l'Ouest du Canada, la précipitation totale de la saison agricole 2007 s'est avérée conforme à la normale.¹ Mais les conditions plus sèches que la normale qui ont été constatées dans certains endroits de la Saskatchewan et de l'Alberta ont eu un impact légèrement négatif sur les rendements des provinces. La production totale de grain pour la campagne agricole de 2007 à 2008 est tombée à 48,5 millions de tonnes, soit une baisse de 1,5 % par rapport aux 49,3 millions de tonnes de l'année précédente. C'était le volume de production le plus faible en quatre ans, et il est tombé bien au-dessous du record de 56,0 millions

¹ Les comparaisons faites ici sont basées sur des données historiques saisies par l'Administration du rétablissement agricole des Prairies au cours d'une période de trente ans allant de 1961 à 1990.

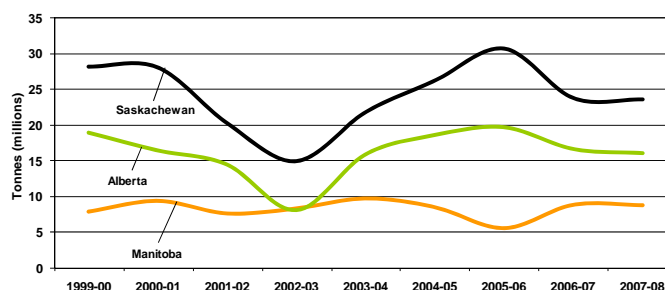
de tonnes établi dans le contexte du PSG seulement deux ans auparavant. Malgré les conditions de récolte non idéales, la production qui a été récoltée en automne 2007 s'est tout de même révélée être supérieure à la moyenne en ce qui concerne la qualité. [Voir le tableau 1A-1 à l'Annexe 4.]

Production provinciale de grain

La baisse comparativement modeste de la production d'ensemble a été ressentie par chacune des provinces productrices majeures. La plus grande réduction a été enregistrée en Alberta, où la production a baissé de 3,5 % face à des conditions de croissance plus sèches, en baissant à 16,0 millions de tonnes par rapport à 16,5 millions de tonnes l'année précédente.

La Saskatchewan, qui a produit près de la moitié du grain récolté dans l'Ouest du Canada, a suivi avec une baisse de 0,8 % seulement.² Ceci a fait chuter la production totale de la province à 23,6 millions de tonnes, par rapport à 23,8 millions de tonnes l'année précédente. De façon presque égale, un déclin de la production du Manitoba de 0,7 % a laissé la production totale de cette province essentiellement inchangée par rapport aux 8,8 millions de tonnes consignées pour la campagne agricole précédente.

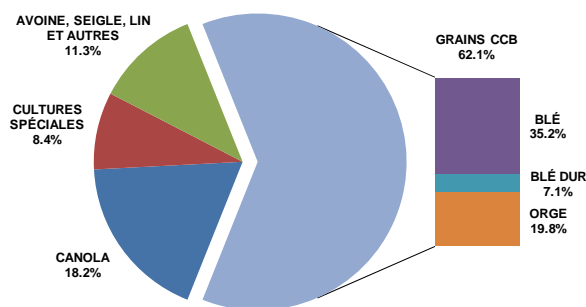
Figure 2 : Production principale de grain – répartition provinciale



Et alors que la Colombie-Britannique a signalé une augmentation de sa production de 57,3 %, sa récolte a continué à être classée la plus petite dans le contexte du PSG, en s'élevant à un peu plus de 0,2 million de tonnes.³

Malgré les déclin provinciaux plus importants décrits ci-dessus, la plupart des grains ont signalé une hausse importante de production. En fait, il y a eu deux fois plus de grains affichant une hausse sur douze mois que de grains signalant une baisse. Toutefois, une diminution nette de 2,6 millions de tonnes dans la production des grains de la CCB a plus que compensé le gain de 1,9 millions de tonnes affiché par les grains hors CCB.

Figure 3 : Production agricole – campagne agricole 2007 à 2008



En ce qui concerne la production des grains de la CCB, les résultats ont été fortement influencés par un déclin de 23,0 % dans la quantité de blé récoltée, laquelle est tombée à 14,7 millions de tonnes, par rapport à 19,1 millions de tonnes un an auparavant. Toutefois, les hausses nettes affichées pour l'orge, qui a augmenté à 1,4 millions de tonnes pour atteindre 10,3 millions de tonnes, et pour le blé dur, qui a augmenté de 0,3 million de tonnes pour atteindre 3,7 millions de tonnes, ont aidé à neutraliser cette perte.

² En vertu du PSG, la Saskatchewan a typiquement représenté environ la moitié du grain produit dans l'Ouest du Canada. Le pourcentage de la province pour la campagne agricole 2007 à 2008 a été de 48,6 %, ce qui a représenté un gain modeste par rapport au pourcentage de 48,2 % de la campagne agricole précédente.

³ Avec une production annuelle moyenne d'environ 0,3 million de tonnes, la Colombie-Britannique est au dernier rang des provinces productrices de grain de l'Ouest du Canada. À 208 600 tonnes, la production pour la campagne agricole de 2007 à 2008 s'est avérée être environ 40 % inférieure à son record de 327 600 tonnes dans le cadre du PSG, atteint dans la campagne agricole de 2003 à 2004.

Avec une production de 9,5 millions de tonnes, le canola a compté pour presque la moitié des 19,8 millions de tonnes de la récolte en grains hors CCB de la campagne agricole 2007 à 2008.⁴ En outre, une augmentation de 1,0 million de tonnes dans la taille de la récolte de canola a représenté un peu plus de la moitié de l'augmentation de 1,9 millions de tonnes dans la production des grains hors CCB. Cette expansion a aussi été supportée par des hausses importantes dans la production de l'avoine et des pois secs, qui ont augmenté respectivement de 0,9 million de tonnes et 0,4 million de tonnes. Toutefois, ces gains ont été limités par une réduction de la taille des récoltes de seigle et de lin, qui ont baissé respectivement de 43,0 % et 35,9 %.

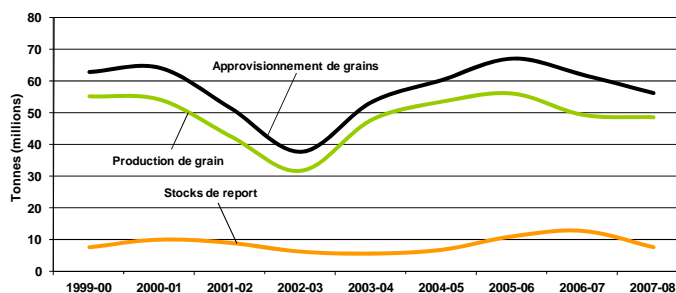
Comme cela était le cas pour la plupart des grains hors CCB, la production des récoltes spéciales a indiqué une nette hausse dans la campagne agricole 2007 à 2008, en augmentant de 11,8 % à 4,4 millions de tonnes.⁵ Une grande partie de ce gain de 0,5 million de tonnes est provenue d'une hausse de 16,5 % dans la production des pois secs, qui a représenté environ les deux tiers du total des volumes. Les contributions des autres produits ont été plus mixtes, et sont allées d'une réduction de 68,9 % pour le sarrasin à une augmentation de 37,7 % pour les pois chiches. [Voir le tableau 1A-3 à l'Annexe 4.]

Stocks de report et approvisionnement de l'Ouest du Canada

Bien que la production de grain ait les répercussions les plus directes sur l'approvisionnement global, le volume de grains stocké depuis la campagne agricole précédente a lui aussi un impact. En fait, ces stocks de report comptent, typiquement, pour environ un sixième de l'approvisionnement en grain.⁶ Ces stocks changent avec les changements dans la production de grain, bien qu'avec des variations moins marquées. Ils sont également constitués en grande part de grains de la CCB, qui comptent typiquement plus des trois-quarts du total.

La détérioration générale de la production dont on a souvent été témoin durant les quelques premières années dans le PSG a été reflétée par des stocks de report de plus en plus bas qui sont tombés de 9,8 millions de tonnes à la fin de la campagne agricole 1999 à 2000 à 5,5 millions de tonnes à la fin de la campagne agricole 2002 à 2003.⁷ Essentiellement de la même façon, ces stocks ont augmenté en même temps que la production de grain elle-même au cours des trois campagnes agricoles suivantes.

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



Avec une production de grain dans le cadre du PSG en baisse de 12,0 % dans la campagne agricole 2006 à 2007, les stocks conservés pour la campagne agricole 2007 à 2008 ont aussi baissé fortement. Ces stocks, qui s'élevaient à environ 7,5 millions de tonnes, se sont avérés être inférieurs de

⁴ 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 du Canada, 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.

⁵ Aux fins du PSG, les récoltes spéciales incluent par définition les produits suivants : Pois secs; lentilles; graine de moutarde; graine à canaris; pois chiches; haricots secs; graine de tournesol; graine de carthame; sarrasin; et fèves. Un sous-groupe souvent invoqué de récoltes spéciales, appelées légumineuses, inclut les pois secs, les lentilles, les pois chiches, les haricots secs et les fèves.

⁶ 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.

⁷ Ce modèle peut être constaté au mieux en évaluant la baisse de la production de grain en fonction de celle des stocks de report au cours des quatre premières années du PSG.

40 % aux stocks de report de l'année précédente.⁸ Combiné à une nouvelle production de 48,5 millions de tonnes, l'approvisionnement de grain d'ensemble pour la campagne agricole 2007 à 2008 s'est élevé à 56,0 millions de tonnes, ce qui représente une baisse de 9,3 % par rapport aux 61,7 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. [Voir le tableau 1A-2 à l'Annexe 4.]

Bien que les baisses des stocks de report aient été constatées, les changements enregistrés pour chaque province et chaque céréale ont fortement varié. Sur une base provinciale, ces réductions sont allées d'une baisse quelque peu modérée de 6,9 % au Manitoba à une beaucoup plus forte de 47,7 % en Saskatchewan. En dépit de l'effet d'une réduction de 0,1 million de tonnes dans les stocks de report du Manitoba, les diminutions signalées par la Saskatchewan et l'Alberta ont eu le plus grand impact d'ensemble, avec des baisses respectives de 3,2 millions de tonnes et 1,6 millions de tonnes. Les déclin de la quantité de stocks de grains de la CCB ont eu le plus grand impact d'ensemble, avec le report de l'orge en baisse de 1,8 millions de tonnes, celui du blé dur en baisse de 1,5 millions de tonnes, et celui du blé en baisse de 0,8 million de tonnes. Ces trois grains combinés ont représenté quatre cinquièmes de la réduction totale des stocks de report. Parmi les grains hors CCB, les stocks de canola et d'avoine ont affiché les plus grandes réductions, en baissant respectivement d'environ 0,4 million de tonnes et 0,3 million de tonnes.

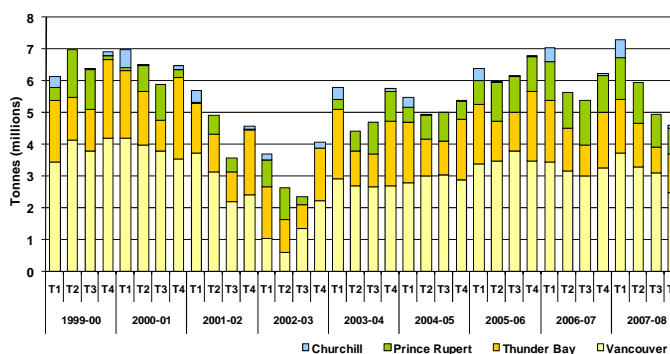
1.2 Trafic ferroviaire [sous-série de mesures 1B]

La quantité de grain réglementé transporté par train vers les ports de l'Ouest du Canada a baissé de 6,4 % dans la campagne agricole 2007 à 2008, avec le volume total diminuant à 22,8 millions de tonnes par rapport à 24,3 millions de tonnes dans la campagne agricole précédente.⁹ Cette baisse a cependant été bien en-dessous de la diminution de 9,3 % dans l'approvisionnement en grains noté auparavant. [Voir les tableaux 1B-1 à 1B-4 à l'Annexe 4.]

Origines par province

Le déclin général des approvisionnements en grain provinciaux s'est reflété dans la quantité de grain de chaque province expédiée par chemin de fer. L'impact le plus important est venu d'une réduction dans le volume de grain expédié de la Saskatchewan, qui a baissé de 14,1 % à 10,6 millions de tonnes. Les expéditions du Manitoba ont aussi baissé, mais seulement de 0,2 % à 2,5 millions de tonnes. En comparaison, les mouvements à partir de l'Alberta ont affiché une modeste hausse pour la campagne agricole, en augmentant de 1,4 % à 9,4 millions de tonnes. Bien que les expéditions par chemin de fer à partir de la Colombie-Britannique se soient élevées à un chiffre juste au-dessous de 0,3 million de tonnes, elles ont augmenté d'un pourcentage plus important de 35,7 %.¹⁰

Figure 5 : Volumes de grain expédiés par chemin de fer



⁸ Les stocks de report pour la campagne agricole 2006 à 2007 ont atteint 12,4 millions de tonnes, soit un record pour le PSG. La hausse des prix a joué un rôle clé dans cette accumulation puisque un grand nombre d'agriculteurs ont préféré accumuler une part supérieure de leur grain de moindre qualité, dans l'espoir d'être capables de le vendre à un meilleur prix à l'automne 2006.

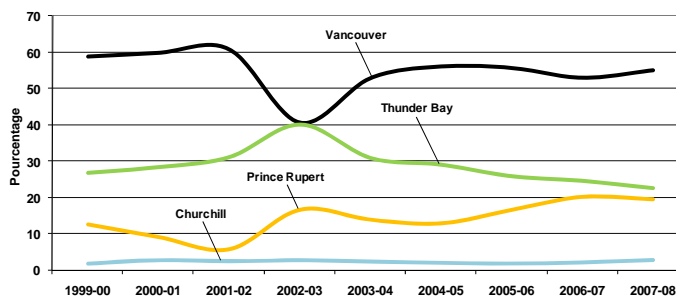
⁹ Le volume de grains acheminés par chemin de fer n'englobe que la partie destinée à un port désigné de l'Ouest du Canada conformément aux dispositions de la Loi sur les transports au Canada. Il n'englobe pas le trafic céréalier provenant de l'Ouest du Canada vers d'autres destinations nord-américaines, qu'il s'agisse de l'Est canadien, des États-Unis d'Amérique ou du Mexique.

¹⁰ 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. Avec l'acquisition de BC Rail par le CN à la fin de la campagne agricole 2003 à 2004, les volumes qui auraient été auparavant transportés sous juridiction provinciale ont été soumis à la juridiction fédérale et ont été ajoutés aux statistiques du trafic total du CN.

Ports de destination

Le port de Vancouver constituait toujours la principale destination pour les exportations du grain de l'Ouest du Canada pendant la campagne agricole 2007 à 2008. Le trafic vers Vancouver s'est élevé à 12,5 millions de tonnes, soit une réduction de 2,7 % par rapport aux 12,9 millions de tonnes qui y avaient été expédiées au cours de la campagne agricole précédente. Malgré ce déclin, la part des expéditions ferroviaires totales de ce port a en fait augmenté, pour atteindre 55,1 %, par rapport à 53,0 % au cours de la campagne agricole précédente.¹¹ Ceci a été attribuable en grande partie à la première baisse des expéditions vers Prince Rupert en trois ans. Les expéditions totales vers ce port du nord se sont élevées à 4,5 millions de tonnes, ce qui constitue une réduction de 9,4 % par rapport au record pour le PSG de 4,9 millions de tonnes au cours de la campagne agricole précédente. En même temps, sa part totale a aussi baissé, à 19,6 % par rapport au record pour le PSG de 20,3 % qu'il avait enregistré au cours de la campagne agricole précédente.

Figure 6 : Volumes de grain expédiés par chemin de fer – port de destination



Comme pour Prince Rupert, le volume et la part de trafic à destination de Thunder Bay ont baissé en présence des avancées enregistrées par Vancouver. Bien que Thunder Bay ait toujours été classé comme deuxième destination d'exportation dans le SMTG, son volume ferroviaire a baissé de 13,9 % à 5,1 millions de tonnes, comparativement à 6,0 millions de tonnes un an auparavant, tandis que sa part d'ensemble a baissé à 22,6 %, comparativement à 24,6 %. Le port de Churchill a enregistré une tendance inverse, avec des expéditions de 0,6 million de tonnes de grain produisant une augmentation de volume de 19,6 %, et un gain de part de marché de 0,6 %, lequel a égalé son record antérieur de 2,7 % pour le PSG.¹²

Malgré ces récents changements d'une année à l'autre, il est utile de noter que les rôles assumés par chacun des ports ont commencé à changer face aux gains enregistrés par Prince Rupert au cours des trois dernières campagnes agricoles. Il semble certain que la hausse de la part de trafic à destination de Prince Rupert est due à des tarifs de fret ferroviaire plus compétitifs et à un meilleur approvisionnement en wagons dans ce couloir. En outre, ces forces ont un impact mesurable sur les ports de Vancouver et Thunder Bay.

1.3 Infrastructure 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 à 2000, on dénombrait 1 004 silos de collecte et de transformation agréés dans les Prairies. Au début de la campagne agricole 2007 à 2008, huit ans plus tard, il ne restait que 371 silos, une réduction de 63,0 %.¹³ [Voir les tableaux 1C-1 et 1C-2 à l'Annexe 4.]

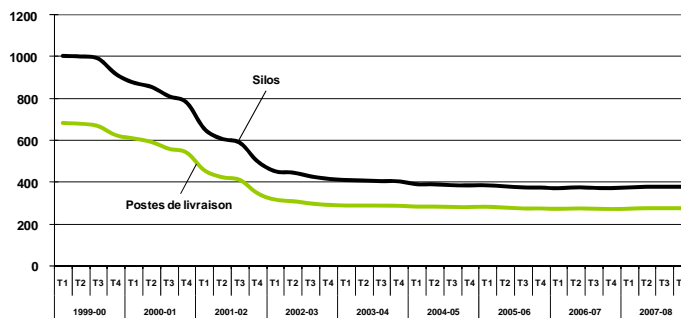
¹¹ La part de Vancouver dans le volume ferroviaire total a baissé à son niveau le plus bas du PSG, soit 40,6 %, pour la campagne agricole 2002 à 2003. Ceci a été attribuable en grande mesure à un arrêt de travail syndical qui a effectivement empêché le grain d'être expédié par le port de Vancouver pendant une grande partie de cette campagne agricole. Bien que la part de ce port ait depuis remonté, elle reste toujours au-dessous du haut niveau établi dans la campagne agricole 2001 à 2002, lorsque le port avait reçu 60,8 % des expéditions ferroviaires de grain.

¹² La part du port de Churchill du total des expéditions ferroviaires de grain a premièrement atteint 2,7 % pendant la campagne agricole 2002 à 2003.

¹³ 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.

En fait, pendant les trois premières années du PSG, le taux de diminution de ces installations augmentait. En tout, 87 installations ont été retirées du réseau la première année, suivies de 136 à la deuxième et 281 à la troisième année. Toutefois, cette cadence s'est nettement ralentie lorsque 84 silos seulement ont été retirés du système dans la campagne agricole de 2002 à 2003. Ce ralentissement a été confirmé par des réductions modestes à chacune des quatre campagnes agricoles suivantes : à 12 dans la campagne agricole 2003 à 2004; à 19 dans la campagne agricole 2004 à 2005; à 11 dans la campagne agricole 2005 à 2006 et à 3 dans la campagne agricole 2006 à 2007.

Figure 7 : Silos agréés et points de livraison



La campagne agricole 2007 à 2008 a en fait enregistré une tendance inverse, avec sept installations ajoutées au système. Bien que cela représente une hausse de seulement 0,6 %, le nombre total de silos agréés dans l'Ouest du Canada a augmenté à 378. Ceci a diminué la réduction totale des installations de silo enregistrées depuis le début du PSG à 626, soit 62,4 %. En dépit de cette variation modeste, l'étendue limitée des changements enregistrés au cours des cinq dernières campagnes agricoles semble indiquer que les sociétés céréalières ont terminé de façon efficace leurs programmes de restructuration de silos.

On peut en dire autant du nombre de postes de livraison du grain, dont la diminution suivait celle du nombre de silos agréés. À la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, l'étendue de ce réseau a été réduite de 60,3 % à 272 postes de livraison, par rapport aux 685 qui existaient au début du PSG. Toutefois, la campagne agricole 2007 à 2008 a enregistré un rajout de quatre postes de livraison au système, augmentant ainsi le nombre total de 1,5 % à 276.¹⁴ Ceci a servi à diminuer la réduction du nombre de postes de livraison au cours des neuf dernières campagnes agricoles à 59,7 %. Ceci veut dire que tous les silos agréés dans quelque 409 collectivités ont maintenant été fermés.

Depuis le début du PSG, les livraisons de grain se sont concentrées dans un nombre moindre de postes de livraison. Dans l'une ou l'autre des campagnes agricoles, environ un tiers des postes de livraison en service du SMTG accueillait 80,0 % des livraisons de grain des producteurs. Au cours de la campagne agricole 2006 à 2007 – la dernière dont les statistiques sont disponibles – ceci représente 97, ou 40,1 %, des 242 postes de livraison du grain en activité du SMTG. Proportionnellement, bien que cette part se soit avérée quelque peu supérieure aux 33,5 % relevés dans l'année de référence du PSG, elle reste conforme aux valeurs plus élevées observées depuis la campagne agricole de 2003 à 2004. Dans une large mesure, cette distribution plus large est corrélée avec la réduction générale de la taille du réseau de silos lui-même, qui s'est traduite par de plus importantes livraisons de grain aux emplacements secondaires. [Voir le tableau 1C-13 à l'Annexe 4.]

¹⁴ L'ajout de postes de livraison mentionné ici provient de la réactivation de silos précédemment fermés. Un grand nombre de silos qui ont été rouverts depuis le début du PSG sont des installations autonomes, qui traitent fréquemment les produits spécialisés tels que les légumineuses ou l'orge brassicole. La reprise de la livraison de grain à ces silos ne doit pas être interprétée comme indiquant que le grain n'avait jamais été livré à ces postes ferroviaires auparavant.

Répartition provinciale

Au terme de la campagne agricole 2007 à 2008, 188 des silos agréés de l'Ouest du Canada se trouvaient en Saskatchewan. Cela représentait 49,7 % du total actif du système et s'est avéré correspondre à la part de la province depuis le début du PSG. Les parts suivantes reviennent à l'Alberta et au Manitoba, dont les 92 et 90 silos respectivement représentent à peu près un quart de plus chacun. Les huit silos restants du SMTG sont situés en Colombie-Britannique et en Ontario.¹⁵

En plus de signaler la plus forte réduction du nombre d'installations agréées, la fermeture au Saskatchewan de 339 silos a aussi produit la baisse relative la plus grande depuis le commencement du PSG, soit 64,3 %. Cependant, cela s'est avéré pratiquement indiscernable de la réduction de 63,5 %, ou 160 silos, enregistrée dans l'Alberta et celle de 58,3 %, ou 126 silos, au Manitoba. Ces similarités rehaussent le fait que la restructuration des silos a été généralisée et qu'elle n'a pas particulièrement pris en considération la problématique des installations provinciales en particulier.

Capacité d'entreposage des silos

En dépit de la baisse de 62,4 % du nombre global de silos, la capacité d'entreposage du SMTG a reculé dans une proportion bien moindre, soit 15,3 % au cours de cette même période. Tel que signalé dans les rapports antérieurs du Surveillant, ce taux de déclin inférieur reflète simplement que, bien que les sociétés céréalières ferment leurs petits silos moins efficaces, elles prenaient de l'expansion et en ouvraient de plus gros. De fait, pendant la première année du PSG, la capacité ajoutée obtenue par des investissements dans des installations plus importantes a dépassé la réduction due aux fermetures des petites installations. Ceci a produit initialement une hausse de 7,4 % de la capacité d'entreposage, qui a augmenté du niveau de référence de 7,0 millions de tonnes au début du PSG à un sommet de 7,5 millions de tonnes au troisième trimestre de la campagne agricole 1999 à 2000.

Toutefois, au fil des quatre campagnes agricoles suivantes, la capacité d'entreposage du SMTG a reculé au rythme de la fermeture des silos, baissant à un taux d'environ 3 500 tonnes par fermeture de silo. À la fin de la campagne agricole 2003 à 2004, la capacité d'entreposage globale du SMTG était passée à 5,7 millions de tonnes, une baisse de 19,0 %. Cette tendance a été renversée temporairement au cours des campagnes agricoles 2004 à 2005 et 2005 à 2006 lorsque la capacité globale d'entreposage s'est accrue de 157 000 tonnes et de 25 200 tonnes respectivement.¹⁶ À la suite d'une autre réduction de 112 400 tonnes dans

¹⁵ Au 31 juillet 2008, il y avait huit silos agréés se trouvant à l'extérieur du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Plus précisément, une en Ontario et sept 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.

¹⁶ Comme pour la première année du PSG, le phénomène s'explique par le fait que l'expansion des installations à forte capacité d'entreposage a plus que compensé la réduction découlant de la fermeture de plus petites installations.

Figure 8 : Silos agréés – répartition provinciale

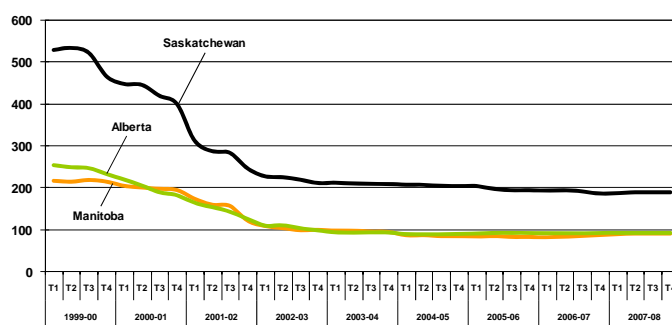
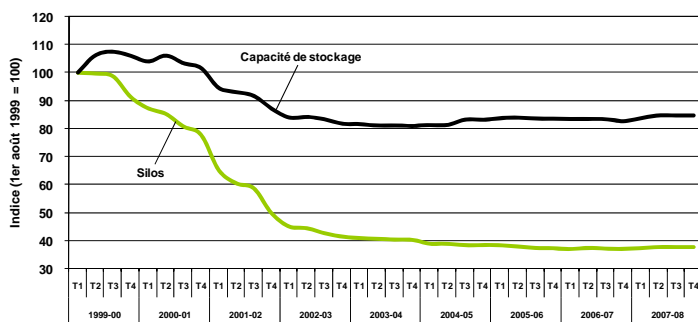


Figure 9 : Changements relatifs des silos et de la capacité d'entreposage



la campagne agricole 2006 à 2007, la capacité d'entreposage globale du SMTG est passée à 5,8 millions de tonnes.

L'ouverture de plusieurs silos précédemment fermés dans la campagne agricole 2007 à 2008, ainsi que l'expansion de la capacité d'entreposage des autres, a conduit à un ajout de 144 300 tonnes de capacité d'entreposage au système. Bien que ce gain se soit élevé à seulement 2,5 %, il a effectivement augmenté la capacité d'entreposage globale du système à son plus haut niveau en six ans, soit près de 6,0 millions de tonnes.

Catégories de silos

À des fins de comparaison, le PSG regroupe les installations en quatre catégories. Ces catégories sont basées sur la capacité de chargement de chaque installation, qui à leur tour sont définies par le nombre de wagons qu'elles peuvent accueillir. Les silos de catégorie A peuvent accueillir moins de 25 wagons; ceux de catégorie B, de 25 à 49 wagons; ceux de catégorie C, de 50 à 99 wagons, et les silos de catégorie D peuvent accueillir au moins 100 wagons.¹⁷ De plus, le PSG considère que les installations des catégories C et D sont des silos à forte capacité vu leur capacité de charger un grand nombre de wagons.

Avec ce cadre de comparaison, on constate que la composition du réseau de silos a considérablement changé au fil des neuf dernières campagnes agricoles. Le changement le plus marquant a été la baisse de 80,9 % du nombre d'installations de catégorie A, passées de 705 à 135. Les installations de catégorie B ont connu une réduction de 62,8 %, une baisse de 180 à 67. En même temps, l'industrie utilisait de plus en plus des silos à forte capacité. Les installations de catégorie C ont accru leur nombre de 14,8 %, de 81 à 93, tandis que les installations de catégorie D progressaient de 118,4 %, de 38 à 83.

Ces statistiques dénotent clairement que l'installation classique à charpente de bois constituait la cible principale du programme de rationalisation des silos. Des 847 fermetures de silos signalées depuis le début du PSG, 658 étaient liées à des fermetures d'installations de catégorie A.¹⁸ En grande partie, c'était attribuable à l'efficacité économique des silos à forte capacité qui avait rendu ces installations désuètes. Leur existence

Figure 10 : Silos agréés – catégorie de silo

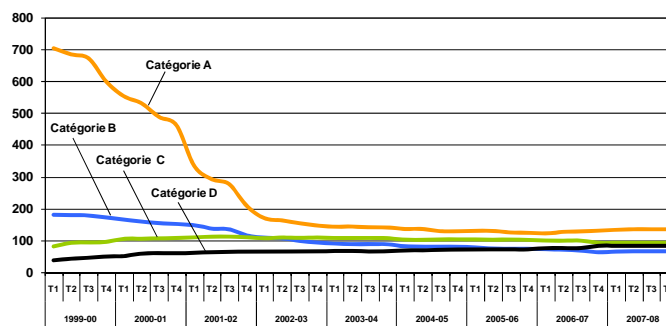
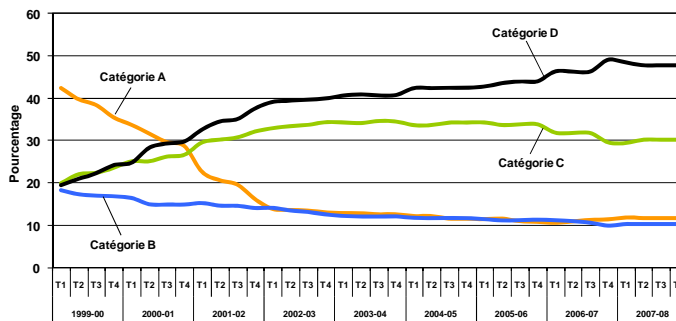


Figure 11 : Part de la capacité d'entreposage – catégorie de silos



¹⁷ Les catégories de silos correspondent aux seuils d'expédition des grandes compagnies de chemin de fer du Canada pour le transport du grain par blocs de wagons multiples début du PSG. Au début du PSG, les seuils établis portaient sur des expéditions de 25, 50 et 100 wagons. D'abord proposés en 1987, ces encouragements visent à attirer des volumes de grain considérablement plus élevés dans des silos pouvant accueillir un groupe complet ou partiel de wagons.

¹⁸ Les statistiques liées aux fermetures et ouvertures de silos sont des évaluations brutes et ne font pas distinction entre les silos agréés pouvant avoir été fermés par un exploitant mais qui, à la suite d'une vente subséquente, auraient pu être postérieurement réouverts par un autre exploitant.

avait également été compromise par le régime d'incitatifs financiers des chemins de fer encourageant le transport du grain en blocs de 25 wagons ou plus.

Ces mêmes facteurs ont également joué en défaveur des installations de catégorie 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'encouragement des compagnies de chemin de fer, ces rabais étaient moindres que ceux consentis aux expéditions de silos à forte capacité. De plus, ces rabais ont été plus tard progressivement réduits et éliminés.¹⁹ Conséquemment, au cours des neuf dernières campagnes agricoles, un total de 128 installations de catégorie B ont également été fermées. Les silos de catégories A et B ont compté pour 92,8 % des fermetures. [Voir les tableaux 1C-10 à 1C-12 à l'Annexe 4.]

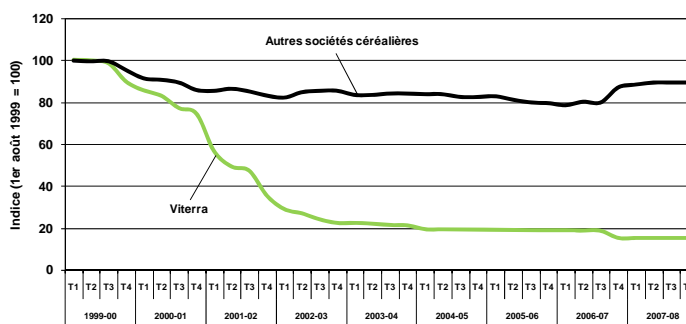
Contrairement à leur part des fermetures de silos, seul 55,2 % des 221 silos qui ouvrirent pendant cette période étaient des silos de catégories A et B.²⁰ Cette différence attire l'attention sur le fait que les installations à forte capacité représentaient une proportion beaucoup plus grande d'ouvertures que de fermetures de silos, à savoir 44,8 % contre 7,2 % respectivement. En fait, les silos des catégories C et D sont les seuls à avoir connu une augmentation nette de leur nombre depuis la campagne agricole 1999 à 2000. Ces tendances combinées mettent en relief la transition continue de l'industrie vers des silos à forte capacité. À la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, les silos à forte capacité représentaient 46,6 % de tous les silos, et 78,0 % de la capacité d'entreposage globale du réseau. Ces valeurs diffèrent considérablement des parts de 11,9 % et 39,4 % respectivement qu'elles avaient au début du PSG. [Voir les tableaux 1C-7 à 1C-9 à l'Annexe 4.]

Lorsque toutes les catégories de silos sont prises en compte, on constate que le nombre de silos ayant la capacité de charger les wagons en blocs de 25 ou plus a baissé de 18,7 % au cours des neuf dernières années, de 299 à 243, tandis que la capacité d'entreposage associée a en fait augmenté de 29,8 % à 5,3 millions de tonnes, par rapport à 4,1 millions de tonnes.²¹ Plus important, à la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, les silos à forte capacité représentaient 64,3 % de tous les silos, et 88,3 % de leur capacité d'entreposage. 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 les tableaux 1C-4 à 1C-6 à l'Annexe 4.]

Sociétés céréalières

Pour plusieurs sociétés céréalières, la clé de l'amélioration de l'efficacité économique de leurs réseaux de collecte de grain a été de rationaliser leurs silos. La pierre angulaire de cette stratégie étant le remplacement des petits silos par des installations à forte capacité, il s'en suit que cette stratégie se prête plus aux sociétés céréalières ayant les plus grands réseaux. Évidemment, les plus grandes sociétés céréalières en existence au début du PSG se sont avérées être les principales à exécuter un programme de rationalisation des silos. En fait, les 594 fermetures de silo affichées par Viterra Inc. sont responsables pour 94,9 % de la réduction de 626 silos du SMTG enregistrée au cours des neuf dernières campagnes agricoles.²²

Figure 12 : Silos agréés – société céréalière



¹⁹ Au début de la campagne agricole 2003 à 2004, le CN abandonnait le rabais de 1,00 \$ la tonne consenti pour les expéditions de silos de catégorie B depuis le début du PSG, tandis que le CP réduisait ce rabais à 0,50 \$ la tonne. À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, le CP avait également éliminé le rabais sur les transports en blocs de 25 à 49 wagons.

²⁰ Une grande partie des 122 ouvertures de silos de catégories A et B consignées pendant cette période relève de l'acquisition de silos qui avaient été fermés, pour être rouverts par une autre société céréalière.

²¹ L'inclusion des installations de catégorie B, qui ont diminué de 180 à 67 pendant cette période, neutralise effectivement la plus petite augmentation numérique du nombre de silos des catégories C et D.

²² Viterra Inc. a été formée en 2007 à la suite du rachat par le Saskatchewan Wheat Pool d'AgriCore United, qui était elle-même le produit d'une fusion entre AgriCore Cooperative Ltd. et United Grain Growers Limited en 2001. Étant donné ces antécédents, Viterra Inc. est la compagnie-successeur des trois plus grandes sociétés céréalières qui existaient au début du PSG. Les 594 fermetures

Bien que les deux premières années du PSG aient enregistré la fermeture d'un quart des 700 silos hérités par la société, la réduction la plus grande est survenue un an plus tard lorsque les prédécesseurs de Viterra ont fermé 273 installations de leur réseau restant de 520 silos. Et bien qu'une diminution supplémentaire de 113 silos ait été notée entre la campagne agricole 2002 à 2003 et la campagne agricole 2004 à 2005, le chiffre plus réduit des diminutions annuelles a fortement suggéré que le processus de rationalisation était clairement sur le point d'être finalisé.²³ En outre, sans les accords que le Saskatchewan Wheat Pool signa avec James Richardson International Limited et Cargill Limited afin d'obtenir leur appui lors de son acquisition d'Agricore United, il semble improbable que le nombre d'installations de Viterra aurait diminué bien au-dessous de 130.²⁴ Néanmoins, le transfert résultant de 24 silos de Viterra à ces firmes a réduit le réseau de la société à 106 à la fin de la campagne agricole 2006 à 2007. Sans aucun changement enregistré dans la campagne agricole 2007 à 2008, le taux des réductions affiché par Viterra a été maintenu à 84,9 %.

Parmi les autres grandes sociétés céréalières, Pioneer Grain et Cargill ont signalé les réductions suivantes les plus grandes du réseau de silos. Toutefois, avec des réductions respectives de 40,0 % et 25,4 %, leurs efforts de rationalisation ont été notablement inférieurs à ceux de Viterra. En outre, ces valeurs ont été pondérées à cause des acquisitions de silos faites par ces deux sociétés à la suite du rachat par le Saskatchewan Wheat Pool d'Agricore United.²⁵ Paterson Grain et Parrish and Heimbecker ont suivi avec des réductions respectives de 24,0 % et 19,2 %.

Ces réductions ne signifiaient pas toujours la fermeture permanente d'un silo. Dans de nombreux cas, les silos fermés par les sociétés céréalières les plus importantes étaient vendus, pour parfois refaire surface comme installations de sociétés céréalières indépendantes plus petites telles Delmar Commodities, FGDI, Providence Grain Group et Westlock Terminals.²⁶ Conséquemment, le nombre de silos exploités par ces petites sociétés céréalières a, en fait, augmenté de 71,4 % dans les neuf dernières campagnes agricoles, passant de 56 à 96.²⁷

De façon générale et aux fins de comparaison, on peut constater que le nombre total de silos exploités par les compagnies autres que Viterra a diminué seulement de 10,5 %, de 304 à 272, pendant la durée du PSG. De plus, face aux coupures plus profondes faites par Viterra, ces autres compagnies comptent maintenant pour plus de deux tiers de la capacité globale d'entreposage du SMTG.²⁸ Malgré ce changement de position, Viterra reste le manutentionnaire de grain dominant de l'Ouest du Canada. Et bien que la compagnie ait augmenté le rendement de son réseau restant de silos, il est également clair que ses rivaux de moindre taille se sont aussi adaptés à l'évolution du contexte concurrentiel. [Voir le tableau 1C-3 à l'Annexe 4.]

mentionnées ici représentent la réduction nette d'ensemble du nombre de silos gérés par Viterra Inc. ainsi que par les sociétés remplacées, lesquelles avaient un réseau combiné de 700 silos au début du PSG.

²³ Les réductions de silos affichées par les prédécesseurs de Viterra dans les campagnes agricoles 2002 à 2003, 2003 à 2004 et 2004 à 2005 se sont élevées respectivement à 91, 8 et 4.

²⁴ Avant la formation de Viterra Inc., le Saskatchewan Wheat Pool et Agricore United avaient un total combiné de 130 silos de collecte agréés. L'accord de vente de 24 de ceux-ci à James Richardson International Ltd. et à Cargill Limited a effectivement conduit à un réseau restant constitué de 106 installations.

²⁵ Pioneer Grain a acquis 15 des 24 silos vendus par le SWP tandis que Cargill a acheté les neuf autres.

²⁶ Dans certaines situations, comme celle de la fusion ayant abouti à la création d'Agricore United, le Bureau de la concurrence du Canada a imposé à la compagnie de se départir de silos désignés. Ces silos sont maintenant exploités par certaines des sociétés céréalières indépendantes mentionnées ici.

²⁷ La mention de sociétés céréalières de plus petite taille peut être trompeuse, car elle découle de l'étendue des activités de la compagnie dans l'Ouest du Canada. Par exemple, 7 des 96 silos mentionnés ici sont exploités par des filiales d'Archer Daniels Midland basée aux É.-U., l'une des sociétés agricoles les plus grandes du monde.

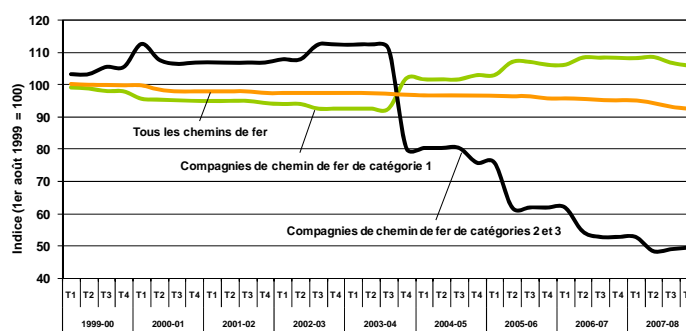
²⁸ À la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, les sociétés céréalières autres que Viterra possédaient 72,0 % des silos et 68,1 % de la capacité d'entreposage connexe. Ceci marque une sérieuse augmentation de leurs parts respectives de 30,3 % et de 41,7 % au début du PSG. Au cours de cette même période, les parts de Viterra ont connu une baisse correspondante, pour représenter 28,0 % des silos et 31,9 % de la capacité d'entreposage connexe.

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

Au début de la campagne agricole 1999 à 2000, le réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada comprenait 19 468,2 route-milles de voies ferrées. De celles-ci, les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 exploitaient 76,2 % ou 14 827,9 route-milles, tandis que les transporteurs ferroviaires plus petits de catégories 2 et 3 exploitaient le 23,8 % restant, soit 4 640,3 route-milles.²⁹ Le changement spectaculaire du réseau de silos du SMTG diffère radicalement du changement plus léger enregistré par le réseau ferroviaire. À la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, la réduction nette de l'infrastructure ferroviaire de l'Ouest du Canada a été seulement de 5,0 %, le millage total du réseau se réduisant à un total de 18 495,3 route-milles. La majeure partie de cette réduction de 972,9 route-milles est attribuable à l'abandon de 817,0 route-milles d'embranchements tributaires du grain à faible densité de circulation.

En même temps, le réseau restant a subi des changements importants dans sa composition. Ceci est attribuable en grande partie à la cession par le CN et le CP de diverses exploitations d'embranchements ferroviaires à plusieurs nouveaux chemins de fer d'intérêt local. Cette pratique, qui a commencé au milieu des années 1990, a été l'un des fondements d'une réorganisation de l'industrie qui a conduit à l'exploitation d'un peu plus d'un quart du réseau ferroviaire dans l'Ouest du Canada par des transporteurs plus petits d'intérêt régional ou local.

Figure 13 : Changement relatif des route-milles – infrastructure ferroviaire



Toutefois, le déclin ultérieur de la situation financière d'un grand nombre de ces compagnies d'intérêt local a poussé plusieurs d'entre elles à vendre ou rationaliser leurs propres opérations. Dans la plupart des cas, ceci a conduit à leur reprise de contrôle par le transporteur ferroviaire de catégorie 1 qui les avait essaimées en premier lieu. L'exemple peut-être le plus frappant de cela s'est produit en janvier 2006 lorsque RailAmerica Inc. a revendu au CN la plupart de son actif dans l'Ouest du Canada.³⁰ Ceci a été suivi par le retour de Savage Alberta Railway sous le contrôle du CN plus tard dans la même année. Ce qui ne surprend pas, c'est que ces ventes ont réaligné considérablement l'actif des transporteurs ferroviaires de catégorie 1 et des autres au cours des quatre dernières années. À la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, les réseaux exploités directement par le CN et le CP avaient augmenté à 16 047,8 route-milles, soit un gain de 8,2 % par rapport aux 14 827,9 route-milles qu'ils détenaient au début du PSG. À titre de comparaison, le réseau exploité par des transporteurs ferroviaires de catégories 2 et 3 dans l'Ouest du Canada avait décliné de 47,3 %, passant de 4 640,3 route-milles à 2 447,5 route-milles.

Le deuxième trimestre de la campagne agricole 2007 à 2008 a produit un autre rachat de ce type lorsque le CN racheta l'Athabasca Northern Railway (ANY) auprès de sa société-mère basée au Manitoba, Cando Contracting Ltd., en décembre 2007 pour 25 M\$.³¹ Comme c'était le cas avec l'exploitant précédent de la voie ferrée, RailAmerica Inc., qui avait loué les 203,5 route-milles du CN avant d'abandonner le service en 2000,

²⁹ Les catégories notées ici pour regrouper les chemins de fer correspondent aux conventions de l'industrie : la catégorie 1 marque les grands transporteurs comme la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada ou le Chemin de fer Canadien Pacifique; la catégorie 2, les compagnies ferroviaires régionales comme l'ancien BC Rail; et la catégorie 3, des sociétés ferroviaires d'intérêt local telles la Central Manitoba Railway ou la Great Western Railway.

³⁰ La vente, évaluée à 26 M \$, comprenait 702,8 route-milles d'infrastructure ferroviaire regroupé en trois opérations distinctes : Le Central Western Railway, le Lakeland and Waterways Railway et le Mackenzie Northern Railway.

³¹ Bien que constituée initialement en 1978 en tant que compagnie industrielle d'installation et d'entretien des voies ferrées, Cando Contracting Ltd. basée à Brandon s'est diversifiée dans l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local en 1998. Avant la vente mentionnée ici, la société avait trois opérations d'intérêt local au Canada : la Barrie-Collingwood Railway; la Central Manitoba Railway; et l'Athabasca Northern Railway.

l'ANY s'était battue pour rendre l'opération financièrement viable.³² Bien que le volume de trafic du chemin de fer ait quintuplé grâce à ses efforts de marketing de ses services ciblant l'industrie des sables bitumineux basée à Fort McMurray, l'état physique de l'infrastructure s'était considérablement détérioré.³³ En outre, le transporteur avait signalé qu'il ne pouvait pas assumer l'investissement de 125 M\$ dans les améliorations des installations nécessaires pour maintenir la voie ferrée en service. De ce fait, en juin 2007, le propriétaire de la voie ferrée a fait une demande d'abandon avec l'intention de cesser son service à la fin de l'année. La décision prise par le CN d'acheter l'ANY s'est révélée être une décision de dernière minute, qui a été prise seulement en réponse à une garantie de trafic à long terme négociée avec les expéditeurs préoccupés.³⁴

Et bien que la vente de l'ANY ait signifié qu'aucun autre chemin de fer d'intérêt local de fret n'opère dans l'Alberta, deux nouveaux chemins de fer d'intérêt local ont émergé dans les provinces voisines de la Saskatchewan et du Manitoba. Au milieu d'avril 2008, Torch River Rail Inc. (TRR) est devenue officiellement propriétaire d'une section de 27,8 route-milles de la subdivision White Fox du CP. La formation de la TRR a signalé le dernier acte d'un drame qui avait commencé lorsque les agriculteurs de la région avaient fait objection à la fermeture des sites de chargement des wagons des producteurs situés le long de l'embranchement tributaire du grain vers le début de la campagne agricole 2003 à 2004.³⁵ Comme cela était le cas pour la formation d'autres opérations de chemin de fer d'intérêt local dans la province, la cession a été le résultat d'un effort de coopération entre un certain nombre d'agriculteurs locaux inquiets, d'organismes et de gouvernements. L'achat a été financé en grande mesure par des fonds réunis auprès de la Municipalité rurale de Torch River, des villes de Nipawin, Choiceland et White Fox, ainsi que plus de quarante autres actionnaires. Il a été signalé que la TRR s'efforçait de réintroduire le service par chemin de fer le long de l'embranchement au commencement de la campagne agricole de 2008 à 2009.

Les dernières semaines de la campagne agricole 2007 à 2008 ont aussi enregistré un effort de sauvetage d'une autre section de 80 route-milles de voie ferrée du CP s'étendant entre Killarney et Morden au Sud du Manitoba. Toutefois, cet effort de la part d'autres résidents préoccupés et gouvernements locaux s'est avéré être survenu beaucoup trop tard dans le processus de suspension. Évidemment, le CP avait officiellement abandonné l'embranchement le 1^{er} mai 2008 et était activement engagé à récupérer les matériaux de la voie ferrée. En fait, la récupération de ces matériaux avait déjà créé une brèche de 18 milles au centre même de l'embranchement que ce groupe souhaitait acheter. Néanmoins, les partisans de la Boundary Trail Railway (BTR) ont persisté dans leurs efforts de réunir les fonds nécessaires pour acheter ce qui restait. Toutefois, à la fin, ils ont réussi seulement partiellement et se sont contentés d'acquiescer ce qui était effectivement devenu le vestige le plus à l'est de cet embranchement abandonné.³⁶ La BTR a indiqué qu'elle projette de restaurer le

³² L'infrastructure utilisée par l'Athabasca Northern Railway avait été initialement louée à RailLink Ltd. par le CN en 1997, et formait le point de départ de ce qui devint la Lakeland and Waterways Railway (LWR) de cette compagnie. En 2000, environ un an après l'acquisition de la RailLink Ltd. elle-même par RailAmerica, Inc., l'exploitation d'une grande partie du territoire de la LWR a été suspendue. Ces sections non souhaitées de l'infrastructure ont finalement été ramenées sous le contrôle du CN, qui fit alors une demande immédiate d'abandon. Bien que quelque 151,2 route-milles aient été finalement abandonnées de ce fait, le CN a vendu la section située le plus au nord de sa subdivision du Lac La Biche (qui était située au Nord de Boyle, en Alberta) ainsi que sa subdivision Waterways à Cando Contracting Ltd. en automne 2000. L'Athabasca Northern Railway (ANY) nouvellement créée de la compagnie a restauré le service sur l'embranchement peu après. L'ANY a continué à échanger son trafic avec ce qui restait de la LWR jusqu'à ce que RailAmerica Inc. revende son actif de chemins de fer en Alberta au CN en janvier 2006.

³³ Depuis le milieu des années 1990, aucun point desservi par l'Athabasca Northern Railway n'a expédié de grain.

³⁴ La garantie de trafic négociée avec Suncor Energy Inc., OPTI Canada Inc. et Nexen Inc. était cruciale pour l'acceptation par CN d'investir 135 M\$ dans des mises à niveau de cette infrastructure au cours des trois prochaines années.

³⁵ La réduction du service de chemin de fer du CP sur la subdivision de White Fox avait été critiquée par les agriculteurs de la région qui avaient déposé une plainte officielle concernant le niveau de service auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) au début de la campagne agricole 2003 à 2004. La plainte se concentrait sur une déclaration selon laquelle le transporteur n'avait pas fourni de wagons pour le chargement par les producteurs à trois lieux spécifiques le long de la subdivision White Fox. Le CP avait mis hors service ces sites à la fin de la campagne agricole 2002 à 2003 à cause des volumes en baisse, en suggérant plutôt que le chargement des wagons par les producteurs pouvait être facilement assuré à Nipawin. À la suite des efforts de médiation par l'OTC, il fut signalé que le CP s'était engagé à desservir deux des sites jusqu'à la fin de la campagne agricole 2003 à 2004 tant que les producteurs respecteraient l'exigence de chargement de 25 wagons au minimum. Le CP a identifié l'embranchement comme candidat à la suspension en août 2004.

³⁶ La section de voie ferrée mentionnée ici faisait auparavant partie de la subdivision La Rivière du CP, entre le point milliaire 80,3 et le point milliaire 103,5.

service sur cette section de 23,2 route-milles, qui s'étend de Manitou à Morden, pendant la campagne agricole 2008 à 2009.

Ces cessions, combinées à l'abandon de 517,3 route-milles d'infrastructure de plus, ont eu l'effet de fléchir davantage la balance entre les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 et les autres. Bien que l'infrastructure de chemin de fer exploitée par le CN et le CP ait baissé à 15 683,0 route-milles à la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, leur part combinée du total de l'Ouest du Canada a augmenté à 87,2 %. Ceci s'est avéré être considérablement plus élevé que la part de 76,2 % qu'ils détenaient au début du PSG. En comparaison, le réseau exploité par les autres transporteurs ferroviaires de catégories 2 et 3 a diminué de 6,2 %, pour atteindre 2 295,0 route-milles, pendant la même période.³⁷ En outre, leur part de l'infrastructure a baissé de moitié, en déclinant à 12,8 %, comparativement à 23,8 % neuf ans auparavant. [Voir le tableau 1D-1 à l'Annexe 4.]

Nonobstant la création récente de la TRR et de la BTR, ces déclin plus importants ne sont pas un bon signe pour l'avenir de l'industrie des chemins de fer d'intérêt local dans l'Ouest du Canada. Bien que les gains dans les chargements des wagons des producteurs ont aidé à mitiger l'impact négatif des fermetures locales de silos, le tonnage transporté par les lignes d'intérêt local a clairement baissé comparé à celui des transporteurs ferroviaires de catégorie 1. En outre, la plupart de ces transporteurs n'ont pas été capables de développer les volumes nécessaires pour les soutenir financièrement. Ceux qui sont fortement intéressés par le transport du grain ne se sont pas non plus avérés capables de reformuler en premier lieu les données économiques qui avaient suscité les stratégies de rationalisation des silos des sociétés céréalères. Il reste à déterminer si ces petits transporteurs peuvent continuer à survivre ou si d'autres retranchements se produiront.

Abandons d'embranchements

Un total de 517,3 route-milles d'infrastructure a été retranché du réseau ferroviaire pendant la campagne agricole 2007 à 2008. Ceci s'est avéré être la plus forte réduction enregistrée sur une année depuis le début du PSG, et provient surtout de l'abandon de 403,1 route-milles de voie ferrée en Saskatchewan. En fait, 6,7 % du nombre total de route-milles de la province ont été éliminées pendant cette période. Quatre cinquièmes en tout de ces abandons ont été enregistrés par le CN, qui a fermé 145,2 route-milles combinés sur ses subdivisions Lewvan et Northgate au début du deuxième trimestre, et 178,9 route-milles de plus sur ses subdivisions Amiens, Robinhood et Turtleford au troisième trimestre.³⁸ Les autres 79,0 route-milles de voie ferrée abandonnés dans cette province sont provenus de la fermeture partielle par le CP de ses subdivisions Bulyea et Outlook.³⁹

114,2 route-milles d'infrastructure ferroviaire de plus au Manitoba ont été éliminés lorsque le CP a abandonné des sections de ses subdivisions Arborg, La Rivière et Napinka au quatrième trimestre.⁴⁰ Ces actions ont augmenté la diminution totale de l'infrastructure ferroviaire dans l'Ouest du Canada depuis le début du PSG à 1 490,2 route-milles, soit 7,7 %. Et bien que les abandons de la dernière campagne agricole s'élèvent à environ un tiers de ce total, les plans de réseau du CN et du CP continuent à indiquer que plus de 700 route-milles d'infrastructure ferroviaire sont toujours candidats à la suspension au cours des trois prochaines

³⁷ Le nombre total de route-milles exploités par les transporteurs autres que ceux de catégorie 1 a atteint un point bas du PSG de 2 244,0 à la fin du deuxième trimestre. Toutefois, la création ultérieure de deux nouveaux chemins de fer d'intérêt local, la Torch River Rail Inc. et la Boundary Trail Railway, a conduit à une augmentation modeste de la taille d'ensemble de ce réseau à la fin de la campagne agricole 2007 à 2008.

³⁸ Les abandons mentionnés ici pour le deuxième trimestre comprennent 106,8 route-milles dans la subdivision Lewvan du CN et 38,4 route-milles dans sa subdivision Northgate. Bien que les deux sections aient été effectivement « retirées en place » pendant plus d'une décennie, elles ont été officiellement ajoutées au Plan de réseau de trois ans de la société en tant que candidates à la suspension en octobre 2005. Les abandons affichés au troisième trimestre ont inclus 25,9 route-milles de la subdivision Amiens de la société; 69,6 route-milles de sa subdivision Robinhood; et 83,4 route-milles de sa subdivision Turtleford. Ces derniers embranchements ont aussi été désignés pour être suspendus en octobre 2005 à la suite de la déconfiture financière de la Prairie Alliance for the Future, qui les avait loués auprès du CN pendant une courte période.

³⁹ Le CP a abandonné 24,5 route-milles de sa subdivision Outlook au premier trimestre, suivis de 54,5 route-milles de plus de sa subdivision Bulyea au début du troisième.

⁴⁰ Les abandons du quatrième trimestre effectués par le CP ont inclus 57,7 route-milles de la subdivision Arborg de la société; 7,5 route-milles de sa subdivision La Rivière; et 49,0 route-milles de sa subdivision Napinka.

années.⁴¹ Même si cela se produit, l'impact total de la réduction potentielle des réseaux sera bien moindre que le déclin de 62,4 % déjà enregistré pour les silos agréés.

Silos locaux

Comme on l'exposait précédemment, alors que le réseau ferroviaire a connu des changements comparativement limités au fil des neuf dernières campagnes agricoles, le réseau de silos qu'il dessert s'est considérablement rétréci. Au total, le nombre de silos a baissé de 63,5 %, ne conservant que 357 des 979 silos en service au début du PSG, ce qui s'est traduit par une baisse de 15,4 % de la capacité d'entreposage connexe, passée de 6,9 millions de tonnes à 5,9 millions de tonnes.⁴²

En outre, la déconfiture de plusieurs sociétés ferroviaires d'intérêt local a augmenté les différences entre la réduction des silos associés aux transporteurs ferroviaires de catégorie 1 et ceux associés aux transporteurs ferroviaires plus petits de catégorie supérieure. Les silos liés aux transporteurs ferroviaires de catégorie 1 ont connu un recul de 61,8 %, passant de 897 à 343, tandis que le nombre de silos liés aux transporteurs autres que ceux de catégorie 1 diminuait de 82,9 %, de 82 à 14. Ces différences se sont avérées encore plus importantes en évaluant la baisse de la capacité d'entreposage associée : 10,3 % dans le cas de silos liés aux transporteurs ferroviaires de catégorie 1 contre 83,9 % pour ceux liés aux autres catégories. Même sans ces changements récents, il est clair depuis quelque temps que les sociétés céréalières ont investi dans les installations desservies par le CN et le CP, plutôt que celles desservies par les lignes d'intérêt local. En grande partie, ceci se reflète dans la décision de l'industrie de localiser pratiquement tous ses silos à forte capacité sur les routes principales des deux sociétés ferroviaires majeures.⁴³ [Voir le tableau 1D-6 à l'Annexe 4.]

Toutefois, ces baisses nettes masquent certains des gains réalisés par les transporteurs autres que ceux de catégorie 1 pendant la période du PSG. Plus précisément, elles ignorent le fait que le nombre et la capacité d'entreposage 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

Figure 14 : Changement relatif des silos locaux – catégorie de chemin de fer

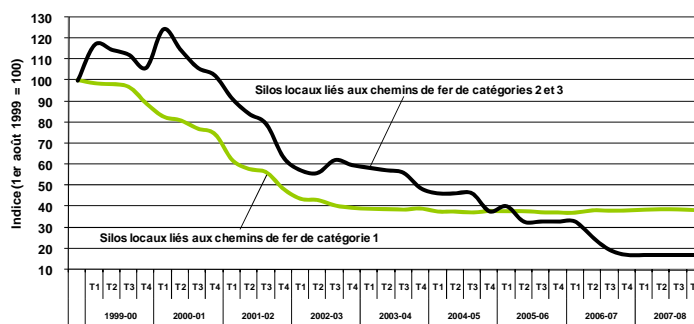
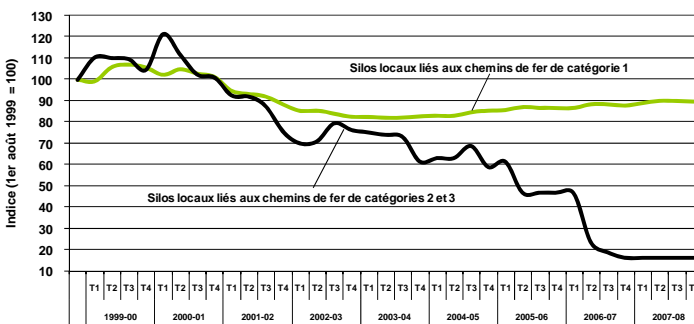


Figure 15 : Changement relatif de la capacité d'entreposage – catégorie de chemin de fer



⁴¹ Environ 70 % des route-milles candidats à la suspension à la fin juillet 2008 étaient attribuables au CP, avec les autres 30 % désignées par le CN.

⁴² Les réductions ici mentionnées ne s'appliquent qu'aux installations servies directement par chemin de fer. Ces réductions sont quelque peu différentes de celles signalées pour l'ensemble du réseau de silos, y compris les installations hors voies ferrées.

⁴³ En date du 31 juillet 2008, un total de 172, soit 97,7 % des 176 silos à forte capacité du SMTG étaient directement desservis par le CN et le CP.

la Great Western Railway. Toutefois, le réseau de silos desservis par ces transporteurs a diminué considérablement.

Réseau tributaire du grain

Des taux de déclin différents sont également évidents entre des installations liées aux réseaux ferroviaires tributaires ou pas du transport du grain.⁴⁴ Au cours des neuf dernières campagnes agricoles, les silos sur le réseau tributaire du grain ont diminué de 72,1 % passant de 420 à 117. Les silos situés le long des réseaux non tributaires du grain ont diminué d'un pourcentage plus modeste de 57,1 %, passant de 559 à 240. Dans l'ensemble, ces tendances révèlent clairement que les silos liés au réseau de chemins de fer tributaires du grain diminuent à un rythme considérablement plus rapide. Cette tendance est devenue particulièrement manifeste au cours de la campagne agricole 2001 à 2002, lorsque le nombre de silos retirés pour la période a atteint un niveau record de 266.

Le taux de chute des deux réseaux s'est toutefois considérablement atténué au cours des cinq dernières campagnes agricoles, en reflétant largement le ralentissement plus vaste mentionné précédemment. En fait, le nombre de silos associés au réseau non tributaire du grain a en fait augmenté au cours des deux dernières campagnes agricoles, bien que cette augmentation ait seulement atteint un total de sept, soit 3,0 %. Par comparaison, les installations desservies par le réseau tributaire du grain ont continué à décliner, en baissant de dix unités supplémentaires, soit 7,9 %.

Volumes de trafic

La composition du trafic transporté par le SMTG continue à refléter les changements qui ont été faits dans les réseaux des silos et ferroviaires. Pendant la campagne agricole 2007 à 2008, le tonnage provenant du réseau actuel non tributaire du grain a baissé de 7,8 % par rapport à l'année précédente, passant de 16,7 millions de tonnes à 15,4 millions de tonnes. Par contre, le volume issu de postes le long du réseau actuel tributaire du grain a en fait diminué de 4,9 %, passant de 7,0 millions de tonnes à 6,6 millions de tonnes.

En outre, l'écart en postes d'origine qui avait apparu entre les deux réseaux cinq ans plus tôt s'est élargi. À la conclusion de la campagne agricole 2007 à 2008, le tonnage provenant du réseau non tributaire du grain avait diminué de 9,1 % par rapport à sa situation au cours de l'année de référence du PSG. Par contre, la part du

Figure 16 : Changement relatif des silos locaux – catégorie de ligne de chemin de fer

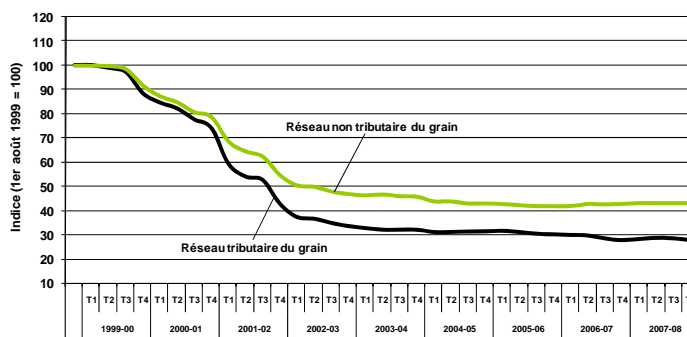
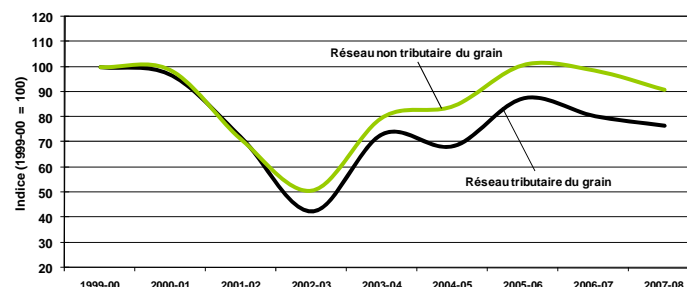


Figure 17 : Changement relatif des volumes de grain – catégorie de ligne de chemin de fer

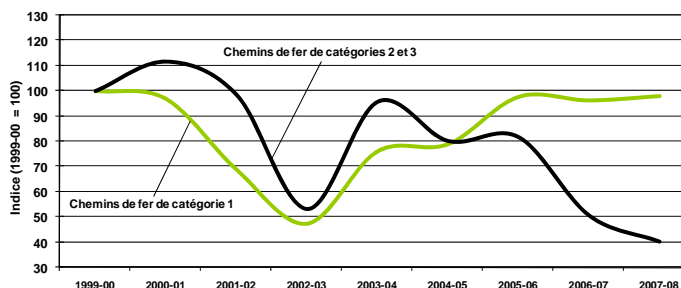


⁴⁴ L'expression « embranchement tributaire du grain », même si elle se passe d'explications, dénote également une désignation juridique en vertu de la Loi sur les transports au Canada. Étant donné que la Loi s'applique exclusivement aux lignes de chemin de fer de compétence fédérale, les embranchements 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 lignes 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.

volume de grain acheminée par le réseau tributaire du grain avait chuté de 23,5 %. Conséquemment, la part du volume total de grain du réseau non tributaire du grain a grimpé à 69,9 % par rapport à sa valeur de 66,2 % au cours de l'année de référence du PSG.⁴⁵ [Voir le tableau 1D-2 à l'Annexe 4.]

Ces influences structurelles apparaissent aussi dans les volumes relatifs de grain issus par les grands et les petits transporteurs, qui sont devenus particulièrement prononcés du fait du rachat par le CN de plusieurs sociétés ferroviaires d'intérêt local. Alors que le tonnage provenant des grands transporteurs a baissé de 5,2 % pendant la campagne agricole 2007 à 2008, celui des transporteurs de moindre taille a en fait reculé de 45,4 %, une valeur beaucoup plus grande. Bien que la création et l'élimination de plusieurs opérations d'intérêt local au cours des dernières années aient obscurci le changement réel en volume, la tendance d'ensemble montre clairement que le tonnage acheminé par les transporteurs d'intérêt local a baissé beaucoup plus rapidement que celui des transporteurs ferroviaires de catégorie 1 depuis le début du PSG, respectivement de 72,3 % et 8,8 %. [Voir les tableaux 1D-3 et 1D-5 à l'Annexe 4.]

Figure 18 : Changement relatif des volumes de grain – catégorie de chemin de fer



Nonobstant ce qui précède, le volume de trafic issu des sociétés ferroviaires d'intérêt local n'a pas baissé autant que le nombre de silos agréés qu'elles desservent, lequel a chuté de 82,9 % pendant la même période. En fait, les données indiquent que la hausse des chargements des wagons de producteurs a contribué au remplacement d'une part importante du volume de grain qui, autrement, aurait été perdu suite à la fermeture de ces installations.⁴⁶ Ceci est supporté par le fait qu'on estime qu'au cours de la campagne agricole 2007 à 2008, les chargements de wagons de producteurs ont représenté 41,3 % du volume total provenant de transporteurs d'intérêt local.⁴⁷ Ce rapport est, en fait, trois fois plus important que le 14,8 % que les chargements représentaient la première année du PSG et souligne l'émergence des wagons de producteurs comme une importante source de revenus pour ces transporteurs.

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

À la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, le réseau de silos terminaux agréés dans l'Ouest du Canada incluait un total de 16 installations avec une capacité d'entreposage associée de 2,6 millions de tonnes. Ces valeurs se sont avérées être seulement marginalement supérieures à celles de l'année de référence du PSG, qui ont été référencées à 14 silos et 2,6 millions de tonnes de capacité d'entreposage.⁴⁸ Avec huit des silos et 50,7 % de la capacité d'entreposage, Thunder Bay détenait la plus grande part de ces biens. Vancouver arrive au deuxième rang, avec six installations et 36,1 % de la capacité d'entreposage du réseau. Prince Rupert et

⁴⁵ 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 % au cours de la campagne agricole 1999 à 2000; 66,6 % pour 2000 à 2001 et 65,9 % pour 2001 à 2002. Toutefois, à partir de la campagne agricole de 2002 à 2003, cette proportion a augmenté de façon notable, pour atteindre un record de 70,7 % dans la campagne agricole de 2004 à 2005.

⁴⁶ Plusieurs installations de chargement de wagons de producteurs ont été créées grâce aux silos achetés des sociétés céréalières. Dans la plupart des cas, ces silos sont utilisés par les producteurs locaux pour entreposer le grain le long des voies et pour faciliter le chargement des wagons en blocs de wagons plus importants que possible auparavant.

⁴⁷ Le pourcentage donné des chargements de wagons de producteurs est basé sur les données obtenues de la Commission canadienne des grains.

⁴⁸ L'expansion mentionnée ici dans le réseau de silos terminaux agréés est quelque peu illusoire puisque les changements n'étaient pas vraiment matériels mais plutôt le résultat d'avoir agréé trois installations préexistantes et mis hors service une autre. L'ouverture en 1985 de Prince Rupert Grain Ltd. constituait le dernier ajout matériel au réseau.

Churchill complètent le tableau, avec un silo terminal chacun, et des parts respectives de la capacité d'entreposage de 7,9 % et 5,3 %. [Voir le tableau 1E-1 à l'Annexe 4.]

Et bien que l'étendue de ce réseau n'ait pas changé pendant plusieurs années, un certain nombre de changements importants avaient tout de même été institués relativement aux propriétaires des terminaux, à cause des diverses fusions et acquisitions d'affaires enregistrées dans le PSG.⁴⁹ La première altération importante dans la constitution de ce réseau est survenue en janvier 2008 lorsque Viterra décida de fermer son terminal « S » de 167 000 tonnes à Thunder Bay.

Le terminal « S » était l'une des deux installations toujours exploitées par Agricore United à Thunder Bay avant que la société ne soit rachetée par le Saskatchewan Wheat Pool en 2007. À cause du rachat, la société émergente Viterra a obtenu un total de trois silos terminaux dans le port. Au cours de la réorganisation d'affaires qui a suivi, la société a déterminé que le terminal « S » était excédentaire, compte tenu de ses besoins commerciaux immédiats. La mise hors service de ce silo terminal a servi à réduire le nombre d'installations exploitées à Thunder Bay, ainsi que sa capacité d'entreposage connexe, par un facteur de 12,5 %.

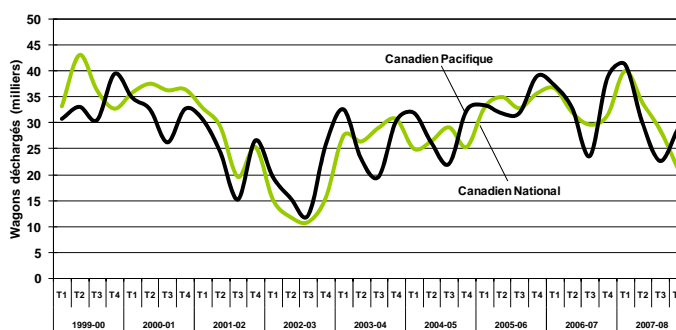
L'impact d'ensemble sur le réseau de silos terminaux a été une réduction de 6,3 % du nombre d'installations et de sa capacité d'entreposage, qui ont chuté respectivement à 15 et 2,5 millions de tonnes. Il est utile de remarquer que ceci a aussi dénoté la première instance où la capacité globale d'entreposage du réseau était actuellement tombée au-dessous de la référence de 2,6 millions de tonnes enregistrée au début du PSG.

Déchargements dans les silos terminaux

Le nombre de wagons-trémies couverts déchargés dans les silos terminaux au cours de la campagne agricole 2007 à 2008 a baissé de 6,1 %, à 245 213 wagons par rapport aux 261 204 wagons enregistrés durant la campagne agricole précédente.⁵⁰ Le CN et le CP ont tous les deux enregistré des réductions de leurs manutentions respectives, bien que le CN ait affiché la plus petite diminution d'ensemble. Alors que les manutentions du CP ont baissé de 7,5 %, les manutentions du CN ont chuté d'un pourcentage perceptiblement moindre de 4,8 %. Ceci a permis au CN de dépasser à nouveau le CP en tant que transporteur de grain le plus grand du SMTG dans la campagne agricole de 2007 à 2008, avec une part de marché d'ensemble de 50,2 %, comparativement à 49,8 %, respectivement.

Toutefois, ces valeurs cachent certains changements extraordinaires dans les modèles de trafic sous-jacents. Le changement entre les transports vers Vancouver et vers Prince Rupert est d'un intérêt particulier. Bien que les mouvements vers ces deux ports de la côte Ouest aient baissé de 3,9 % au total, en chutant à 175 269 wagons, comparative-ment à 182 334 l'année précédente, Prince Rupert a toujours signalé des manutentions de 51 427 wagons, ce qui est proche du record.⁵¹ Plus important encore, bien que les manutentions de Prince Rupert aient baissé de 5,9 %, cette baisse est en accord avec le déclin de

Figure 19 : Changement relatif des déchargements dans les silos terminaux – CN et CP



⁴⁹ Les changements qui ont eu l'impact le plus direct sur le régime de propriété des terminaux ont concerné la fusion d'Agricore Cooperative Ltd. et de United Grain Growers Limited, qui se sont combinées pour former Agricore United en 2001, et l'achat ultérieur d'Agricore United par le Saskatchewan Wheat Pool pour former Viterra Inc. en 2007. De plus amples informations sur les changements spécifiques du régime de propriété des silos terminaux se trouvent dans la section 1.5 du rapport annuel du Surveillant pour la campagne agricole 2006 à 2007.

⁵⁰ Les statistiques citées ici proviennent des documents de la Commission canadienne des grains. Bien que consistants avec les volumes mentionnés comme ayant été manutentionnés par les compagnies ferroviaires, ces totaux varient à cause de différents procédés de saisie et de tabulation de données.

⁵¹ Un record de 54 651 wagons ont été déchargés à Prince Rupert dans la campagne agricole 2006 à 2007.

3,0 % affiché par Vancouver. La plupart de cette baisse à Vancouver était attribuable à des changements dans la structure des tarifs du CN, qui a favorisé de plus en plus Prince Rupert avec des tarifs comparativement plus bas. En fait, les manutentions du transporteur à Prince Rupert ont dépassé celles à Vancouver pour la deuxième année consécutive.⁵²

Les manutentions du CN vers Vancouver pour la campagne agricole 2007 à 2008 ont baissé de 3,4 % à 47 959 wagons, comparativement à 49 634 l'année précédente. Cette réduction a aussi servi à réduire marginalement la part du CN dans le total des mouvements ferroviaires vers Vancouver, qui était de 38,7 %, comparativement à 61,3 % pour le CP. CN a enregistré une baisse de 6,8 % des manutentions vers Thunder Bay, lesquelles sont tombées à 18 934 wagons. Contrairement à cela, les déchargements du CN à Churchill ont augmenté de 1,5 % à 4 801 wagons.⁵³

Comme comparaison, la réduction des manutentions du CP, qui ont chuté de 7,5 % à 122 092 wagons, comparativement à 131 923 wagons l'année précédente, s'est avérée plus importante. Fait intéressant, les manutentions du transporteur vers Vancouver ont baissé de seulement 2,8 %, à 75 883 wagons. La plus importante réduction a été affichée par les expéditions de CP vers Thunder Bay, lesquelles, avec 44 639 de wagons déchargés, étaient inférieures de 15,3 % à ce qui avait été manutentionné l'année précédente. Pourtant, le CP a continué à dominer ce couloir, étant à l'origine de 70,2 % des 63 573 wagons déchargés. Cependant, il s'agissait là d'une baisse légère comparativement aux 72,2 % de l'année précédente. [Voir le 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 à 2003. Cette situation s'explique en grande partie par une répartition de la production agricole qui a eu tendance à privilégier le CP plutôt que le CN. Toujours est-il que les efforts plus récents du CN pour promouvoir son port de Prince Rupert semblent avoir fait beaucoup pour compenser cela. Grâce à des tarifs de fret réduits et une meilleure affectation des wagons dans le couloir, le CN semble augmenter sa part de marché – même si ce gain s'est produit aux dépens d'une diminution des manutentions dans Vancouver.

1.6 Observations sommaires

La production totale de grain pour la campagne agricole de 2007 à 2008 est tombée à 48,5 millions de tonnes, soit une baisse de 1,5 % par rapport aux 49,3 millions de tonnes de l'année précédente. C'était le volume de production le plus faible en quatre ans, et il est tombé bien au-dessous du record de 56,0 millions de tonnes établi dans le contexte du PSG seulement deux ans auparavant. Malgré les conditions de récolte non idéales, la production qui a été récoltée en automne 2007 s'est tout de même révélée être supérieure à la moyenne en ce qui concerne la qualité. La diminution comparativement modeste de la production d'ensemble a reflété celles affichées par chacune des provinces productrices majeures. Malgré ces déclin provinciaux plus importants, la plupart des grains ont signalé une hausse importante de production. Bien qu'il y ait eu deux fois plus de grains affichant des augmentations, comparativement à ceux affichant des réductions, une diminution nette de 2,6 millions de tonnes dans la production des grains de la CCB a plus que compensé le gain de 1,9 millions de tonnes affiché par les grains hors CCB.

La production des grains CCB a senti les effets d'un déclin de 4,4 millions de tonnes dans la quantité de blé récolté, qui a chuté à 14,7 millions de tonnes, comparativement à 19,1 millions de tonnes l'année précédente. Toutefois, les hausses nettes affichées pour l'orge, qui a augmenté à 1,4 millions de tonnes pour atteindre 10,3 millions de tonnes, et pour le blé dur, qui a augmenté de 0,3 million de tonnes pour atteindre 3,7 millions de tonnes, ont aidé à neutraliser cette perte. Avec une production de 9,5 millions de tonnes, le canola a compté pour presque la moitié des 19,8 millions de tonnes de la récolte en grains hors CCB. En outre, une augmentation de 1,0 million de tonnes dans la taille de la récolte de canola a représenté un peu plus de la

⁵² En tant que destination desservie par le CN, les mouvements vers Prince Rupert provenant de points desservis par le CP ont été comparativement limités. À l'exception de la campagne agricole 2002 à 2003, lorsqu'un arrêt de travail syndical à Vancouver a fait qu'une bonne partie du grain de l'Ouest du Canada ait été dirigé sur Prince Rupert, les manutentions du CP vers Prince Rupert ont été effectivement éliminées. Il n'a pas été signalé que du trafic en provenance du CP ait été déchargé à Prince Rupert pendant la durée de la campagne agricole 2007 à 2008.

⁵³ Le 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, au Manitoba.

moitié de l'augmentation de 1,9 millions de tonnes dans la production des grains hors CCB. Comme cela était le cas pour la plupart des grains hors CCB, la production des récoltes spéciales a indiqué une nette hausse, en augmentant de 11,8 % à 4,4 millions de tonnes. Une grande partie de ce gain de 0,5 million de tonnes est provenue d'une hausse dans la production des pois secs, qui a représenté environ les deux tiers du total des volumes.

Combiné à une nouvelle production de 48,5 millions de tonnes, l'approvisionnement de grain d'ensemble pour la campagne agricole 2007 à 2008 s'est élevé à 56,0 millions de tonnes, ce qui représente une baisse de 9,3 % par rapport aux 61,7 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. La quantité de grain réglementé transporté par train vers les ports de l'Ouest du Canada a baissé de 6,4 % dans la campagne agricole 2007 à 2008, avec le volume total diminuant à 22,8 millions de tonnes par rapport à 24,3 millions de tonnes dans la campagne agricole précédente. Le port de Vancouver demeure la principale destination du grain destiné à l'exportation, même si le volume a baissé de 2,7 % à 12,5 millions de tonnes. Malgré ce déclin, la part des expéditions ferroviaires totales de ce port a en fait augmenté, pour atteindre 55,1 %, par rapport à 53,0 % au cours de la campagne agricole précédente. Ceci a été attribuable en grande partie à la première baisse des expéditions vers Prince Rupert en trois ans, lesquelles ont chuté de 9,4 % à 4,5 millions de tonnes. Bien que Thunder Bay ait toujours été classé comme deuxième destination d'exportation dans le SMTG, son volume ferroviaire a baissé de 13,9 % à 5,1 millions de tonnes. Le port de Churchill a enregistré une tendance inverse, avec des expéditions de 0,6 million de tonnes de grain produisant une augmentation de volume de 19,6 %.

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 à 2000, on dénombrait 1 004 silos de collecte et de transformation agréés dans les Prairies. À la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, ce chiffre avait été réduit à 371 seulement. La campagne agricole 2007 à 2008 a vu en fait sept installations ajoutées à ce système. Bien que cela représente une hausse de seulement 0,6 %, le nombre total de silos agréés dans l'Ouest du Canada a augmenté à 378. En dépit de cette variation modeste, l'étendue limitée des changements enregistrés au cours des cinq dernières campagnes agricoles semble indiquer que les sociétés céréalieres ont terminé de façon efficace leurs programmes de restructuration de silos.

En dépit de la baisse de 62,4 % du nombre global de silos, la capacité d'entreposage du SMTG a reculé dans une proportion bien moindre, soit 15,3 % au cours de cette même période. Ce taux de chute plus bas reflète simplement le fait que, tandis que les sociétés céréalieres fermaient méthodiquement les silos plus petits et moins efficaces, elles prenaient de l'expansion et en ouvraient de plus gros. À la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, les silos à forte capacité représentaient 46,6 % de tous les silos, et 78,0 % de la capacité d'entreposage globale. Ces valeurs diffèrent considérablement des parts de 11,9 % et 39,4 % respectivement qu'elles avaient au début du PSG. Cette transformation a résulté en grande partie des initiatives prises par les prédécesseurs de ce qui est aujourd'hui Viterra Inc., dont les actions ont représenté 94,9 % de la réduction nette des silos agréés.

Les changements spectaculaires du réseau de silos diffèrent radicalement des changements plus légers enregistrés par le réseau ferroviaire. Pendant les huit premières années du PSG, la réduction nette de l'infrastructure ferroviaire de l'Ouest du Canada a été de 5,0 %, le millage total du réseau se réduisant à un total de 18 495,3 route-milles. La majeure partie de cette réduction de 972,9 route-milles est attribuable à l'abandon de 817,0 route-milles d'embranchements tributaires du grain à faible densité de circulation. 517,3 route-milles supplémentaires ont été éliminées dans la campagne agricole de 2007 à 2008. Ceci s'est avéré être la plus forte réduction enregistrée sur une année depuis le début du PSG, et provient en grande partie de l'abandon de la voie ferrée en Saskatchewan. Le CN est responsable pour la majorité de cela, ayant abandonné un total de 324,1 route-milles d'infrastructure, alors que le CP a éliminé 193,2 route-milles de plus. Ces actions ont augmenté la diminution totale de l'infrastructure ferroviaire dans l'Ouest du Canada depuis le début du PSG à 1 490,2 route-milles, soit 7,7 %.

La composition du trafic transporté par le SMTG a continué à refléter les changements qui ont été faits dans les réseaux des silos et ferroviaires. Bien que le tonnage transporté à partir des postes sur le réseau non tributaire du grain ait baissé de 9,1 % comparativement à ce qui avait été transporté neuf ans auparavant, le volume issu par le réseau tributaire du grain a baissé de 23,5 %. Ces influences apparaissent aussi dans les volumes relatifs de grain issus par les grands et les petits transporteurs, qui sont devenus particulièrement prononcés du fait du rachat par le CN de plusieurs sociétés ferroviaires d'intérêt local. La tendance d'ensemble

montre clairement que le tonnage issu des transporteurs ferroviaires d'intérêt local a baissé beaucoup plus rapidement que celui des transporteurs ferroviaires de catégorie 1 depuis le début du PSG, soit 45,4 % et 5,2 % respectivement.

À la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, le réseau des silos terminaux agréés dans l'Ouest du Canada incluait un total de 16 installations avec une capacité d'entreposage associée de 2,6 millions de tonnes. Et bien que l'étendue de ce réseau n'ait pas changé pendant plusieurs années, un certain nombre de changements importants avaient tout de même été institués relativement au régime de propriété des terminaux, à cause des diverses fusions et acquisitions d'affaires. La première altération importante dans la constitution de ce réseau est survenue en janvier 2008 lorsque Viterra décida de fermer son terminal « S » de 167 000 tonnes, l'une des deux installations de Thunder Bay qu'elle avait acquise lors de sa prise de contrôle d'Agricore United. L'impact d'ensemble sur le réseau de silos terminaux a été une réduction de 6,3 % du nombre d'installations et de sa capacité d'entreposage, qui ont chuté respectivement à 15 et 2,5 millions de tonnes. Il est utile de remarquer que ceci a aussi dénoté la première instance où la capacité globale d'entreposage du réseau était actuellement tombée au-dessous de la référence de 2,6 millions de tonnes enregistrée au début du PSG.

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 pierres angulaires de ces réformes a été l'adoption et la généralisation progressive des appels d'offres visant les expéditions de grain de la Commission canadienne du blé (CCB) vers les ports de l'Ouest du Canada. Pour la campagne agricole 2007 à 2008, la CCB a pris l'engagement d'adjuger 40 % de ses expéditions de grain par l'intermédiaire d'un 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 mettent sur pied de nouvelles procédures commerciales favorisant une plus grande responsabilité financière. 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 2007 à 2008

Appels d'offres

- L'engagement de la CCB en régime d'appels d'offres se maintient à un maximum de 20 % pour la cinquième campagne consécutive.
- La CCB a lancé 190 appels d'offres pendant la campagne agricole 2007 à 2008.
 - Appels d'offres portant sur le transport de 1,9 millions de tonnes vers les postes d'exportation.
 - Une réduction de 49,8 % par rapport aux 3,8 millions de tonnes visées un an plus tôt.
- 629 soumissions reçues, portant sur un total de 4,4 millions de tonnes.
 - Augmentation modeste dans les soumissions.
 - Réflète une réduction du nombre d'appels d'offres lancés.
- 267 contrats adjugés pour le transport de 1,9 millions de tonnes.
 - Baisse de 28,3 % par rapport à la campagne agricole de 2006 à 2007.
 - La CCB a expédié davantage de grain de la côte ouest vers Prince Rupert.
 - La part de Prince Rupert a augmenté de 33,1 % à 38,8 %.
 - La part de Vancouver a diminué de 46,4 % à 35,0 %.
 - La part de Thunder Bay a augmenté de 20,5 % à 26,2 %.
 - Churchill n'a pas reçu d'expédition de grain soumissionné pour la troisième année consécutive.
 - Deux contrats pour le transport de 65 100 tonnes d'orge brassicole.
 - A représenté 14,3 % du volume de la CCB transporté vers les ports de l'Ouest du Canada.
 - Bien inférieur à l'engagement maximum de 20 %.
- Les soumissions relatives à 11,0 % des volumes visés étaient partiellement ou entièrement non conformes.
 - Réduction importante par rapport au chiffre de 33,9 % enregistré l'année précédente.
- La proportion du volume transporté par blocs de wagons multiples recule légèrement, à 88,8 %.
 - La part du volume transporté en blocs de wagons d'au moins 50 wagons a baissé de 77,7 à 66,7 %.
- 30,6 M\$ d'économies estimées provenant des appels d'offres et des rabais de fret et de silo des sociétés céréalières, et des sanctions financières en cas de mauvais rendement.
 - A baissé de 12,8 % par rapport à 35,1 M\$ un an auparavant.

Attribution de wagons à l'avance

- 1,8 millions de tonnes de grains transportées en vertu du programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB.
 - A représenté 13,7 % du volume de la CCB transporté vers les ports de l'Ouest du Canada.
 - Nettement inférieur à l'objectif de 20 % de la CCB.
- 28,0 % des expéditions de la CCB dans l'Ouest du Canada ont été effectuées en vertu des programmes d'appels d'offres et d'attributions de wagons à l'avance.
 - Nettement inférieur à l'engagement de 40 % de la CCB.
- Les expéditions dans le cadre du programme d'attributions 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.
 - 89,9 % en provenance de silos à forte capacité.
- Utilisation plus prépondérante de blocs de wagons plus petits avec le programme d'attributions de wagons à l'avance.
 - Résulte du processus d'attribution des wagons et du nombre d'expéditions de moins de 50 wagons effectuées par les autres sociétés céréalières.
 - Complémentaire les transports de grain soumissionné plus importants.

Autres

- La CCB et cinq autres expéditeurs de céréales ont déposé une plainte concernant le niveau de service contre le CN.
 - Déclare que les pratiques d'attribution des wagons sont discriminatoires.
- Le gouvernement fédéral a signé de nouveaux accords d'exploitation avec le CN et le CP pour l'utilisation des wagons-trémies du gouvernement.
 - Assure la restauration et le remplacement à long terme des wagons vieillissants.
- L'Office des transports du Canada institue un ajustement exceptionnel du plafond du revenu.
 - Réduit les allocations de maintenance aux chemins de fer de 72,2 M\$.
- Le port de Churchill a enregistré une forte augmentation du volume de trafic.
 - Engagement reçu pour 48 M\$ d'assistance des gouvernements fédéral et provincial.
- Le gouvernement fédéral a agi pour modifier la Loi sur les grains canadiens et la Loi sur la Commission canadienne du blé.
- Les tarifs de fret maritime ont atteint leur plus haut niveau du PSG au quatrième trimestre.
- Vancouver constate une augmentation de sa capacité de transbordement des conteneurs.

Série de mesures 2 – Relations commerciales

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	RÉFÉRENCE		CAMPAGNE AGRICOLE (1)		ÉCART %	
			1999 à 2000	2006 à 2007	2007 à 2008			
Programme d'appels d'offres [sous-série 2A]								
2A-1	Appels lancés (milliers de tonnes) – grain		s.o.	3 765,1	1 891,2	-49,8 %		▼
2A-2	Appels lancés (milliers de tonnes) – grade							
2A-3	Soumissions (milliers de tonnes) – grain		s.o.	6 753,6	4 396,7	-34,9 %		▼
2A-4	Soumissions (milliers de tonnes) – grade							
2A-5	Total des mouvements CCB (milliers de tonnes)	(2)	s.o.	14 932,2	13 332,3	-10,7 %		▼
2A-5	Mouvements soumissionnés (%) – proportion du total des mouvements CCB	(2)	s.o.	17,8 %	14,3 %	-19,7 %		▼
2A-5	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – grain	(2)	s.o.	2 651,6	1 900,0	-28,3 %		▼
2A-6	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – grade	(2)						
2A-7	Mouvements soumissionnés non respectés (milliers de tonnes)		s.o.	1 276,6	207,9	-83,7 %		▼
2A-8	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – non adjugés au moins disant		s.o.	46,3	18,7	-59,7 %		▼
2A-9	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – FOB		s.o.	152,8	65,1	-57,4 %		▼
2A-9	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – entreposés		s.o.	2 498,8	1 835,0	-26,6 %		▼
2A-10	Répartition des mouvements soumissionnés – ports	(3)						
2A-11	Répartition des mouvements soumissionnés – chemins de fer	(3)						
2A-12	Répartition des mouvements soumissionnés – blocs de wagons multiples	(3)						
2A-13	Répartition des mouvements soumissionnés – pénalités	(3)						
2A-14	Répartition des mouvements soumissionnés – province/catégorie de silo	(3)						
2A-15	Répartition des mouvements soumissionnés – mois	(3)						
2A-16	Répartition des postes de livraison des soumissions (nombre) – wagons sous-traités	(3)						
2A-17	Taille moyenne des blocs de wagons multiples soumissionnés (wagons) – ports		s.o.	64,7	57,5	-11,1 %		▼
2A-18	Cycle des wagons de chemin de fer (jours) – grain soumissionné		s.o.	14,7	13,9	-5,4 %		▼
2A-18	Cycle des wagons de chemin de fer (jours) – grain non soumissionné		s.o.	16,4	15,2	-7,3 %		▼
2A-19	Soumission maximum acceptée (\$ la tonne) – blé		s.o.	-24,51 \$	-23,78 \$	-3,0 %		▼
2A-19	Soumission maximum acceptée (\$ la tonne) – blé dur		s.o.	-21,56 \$	-10,52 \$	-51,2 %		▼
2A-20	Part du marché (%) – grains de la CCB – principales sociétés céréalières		s.o.	75,6 %	74,3 %	-1,7 %		▼
2A-20	Part du marché (%) – grains de la CCB – autres sociétés céréalières		s.o.	24,4 %	25,7 %	5,3 %		▲
Programme d'attributions de wagons à l'avance [sous-série 2B]								
2B-1	Mouvements attribués à l'avance (%) – proportion du total des mouvements CCB		s.o.	15,8 %	13,7 %	-13,3 %		▼
2B-1	Mouvements attribués à l'avance (milliers de tonnes) – grain		s.o.	2 362,9	1 831,0	-22,5 %		▼
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/catégorie 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		s.o.	15,1	14,4	-4,6 %		▼
2B-7	Répartition des mouvements attribués à l'avance – blocs de wagons multiples	(4)						
2B-8	Taille moyenne des blocs de wagons multiples attribués à l'avance (wagons) – ports		s.o.	53,9	52,0	-3,5 %		▼

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 jusqu'à 2007 à 2008 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 2007 à 2008 a été la huitième pour le programme d'appels d'offres de la CCB (Commission canadienne du blé). De façon plus importante, ce fut la cinquième année dans laquelle la CCB se donna l'objectif d'amener un pourcentage déterminé de 40 % de ses transports de grain d'ensemble vers les quatre ports de l'Ouest du Canada en utilisant une combinaison d'appels d'offres et d'attributions de wagons à l'avance.⁵⁴ Selon les termes de cet arrangement, environ la moitié de ce volume, représentant un maximum de 20 % de l'ensemble du mouvement des grains, devait faire l'objet d'appels d'offres.

Il faut attirer l'attention sur le fait que la qualité du grain produit pour être transporté dans la campagne agricole 2007 à 2008 s'est à nouveau avérée supérieure à celle des campagnes agricoles 2004 à 2005 et 2005 à 2006. Ainsi, les forces du marché qui ont permis aux sociétés céréalières d'imposer des primes importantes relatives au transport du grain soumissionné de haute qualité pendant une période de limitation inhabituelle des approvisionnements ont à nouveau été absentes. Les tendances des appels d'offres observées dans la campagne agricole 2007 à 2008 ont donc été en grande mesure conformes à celles de la campagne agricole précédente.

Appels d'offres

Durant la campagne agricole 2007 à 2008, la CCB a lancé au total 190 appels d'offres visant l'expédition d'environ 1,9 millions de tonnes de grain. Ceci a représenté environ la moitié des 3,8 millions de tonnes qui avaient été sollicitées l'année précédente. Bien que ceci ait partiellement reflété une diminution de 10,7 % dans les expéditions totales de la CCB, ceci a aussi suggéré que les appels d'offres avaient reçu un rôle moins prééminent pour l'accomplir.

Comme par le passé, la grande majorité du grain mis en adjudication, soit 81,3 %, se rapportait au mouvement du blé. Pour la campagne agricole de 2007 à 2008, ceci concernait un transport potentiel de 1,5 millions de tonnes, soit 44,7 % de moins que les 2,8 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. Les appels d'offres de blé dur ont été classés relativement à la taille d'ensemble, avec des appels d'offres lancés pour plus de 0,2 million de tonnes. Ceci a représenté 12,2 % du total, comparativement à 14,4 % l'année précédente. Les appels d'offres portant sur l'orge, qui ont chuté à une part relative de 6,5 % du niveau de 11,8 % un an plus tôt, représentaient le solde de 0,1 million de tonnes.

Il y a eu également un passage notable des quantités comparatives que ces appels d'offres ont tenté de diriger vers les quatre ports de l'Ouest du Canada. 73,3 % du volume total visé par les appels d'offres était destiné à

Figure 20 : Tonnage total par appels d'offres, soumissions et volumes transportés

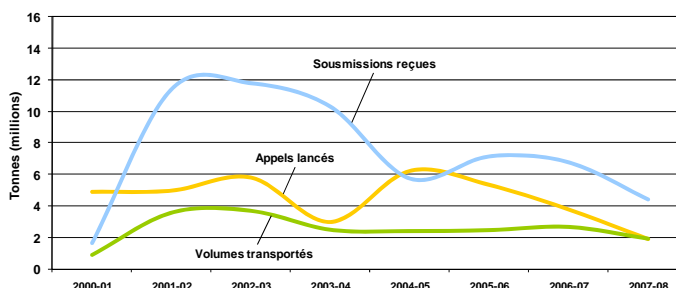
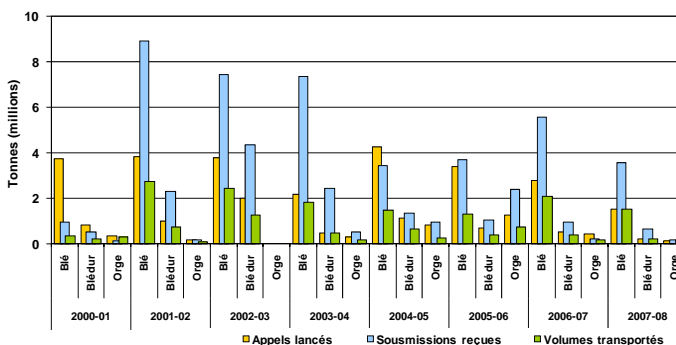


Figure 21 : Tonnage par appels d'offres, soumissions et volumes transportés – grain



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

l'exportation par les ports de la côte Ouest, Vancouver et Prince Rupert. Bien que ceci ait été un peu au-dessous des niveaux observés dans les deux campagnes agricoles précédentes, ceci est resté bien au-dessus de la moyenne de 64,9 % présentée pendant les quatre premières années du programme d'appels d'offres de la CCB.⁵⁵ Néanmoins, il y eut une différence supplémentaire dans la répartition entre les deux ports. La part de Prince Rupert a seulement baissé légèrement à 41,3 %, comparativement au record de 41,5 % de la campagne agricole précédente, alors que celle de Vancouver a décliné de 40,3 % à 32,0 %. La part accordée au port de Thunder Bay a enregistré une nette hausse face au déclin de Vancouver, en augmentant à 26,7 % comparativement à 18,2 % l'année précédente. Pour la troisième année consécutive, aucun appel d'offres n'a été émis pour Churchill. [Voir les tableaux 2A-1 et 2A-2 à l'Annexe 4.]

Soumissions reçues

Les appels d'offres lancés par la CCB ont donné lieu à 629 soumissions relatives au mouvement de 4,4 millions de tonnes de grain, environ deux fois et demi de plus que la quantité recherchée. La plupart des soumissions, dans une proportion de 81,3 %, faisaient suite à des appels concernant le blé. 15,0 % des soumissions se rapportaient aux appels d'offres portant sur le blé dur, tandis que les autres 3,7 % touchaient aux appels d'offres portant sur l'orge. Bien qu'il y ait eu une augmentation générale des soumissions d'ensemble pour la campagne agricole 2007 à 2008, une certaine préférence semble avoir été accordée aux offres de blé dur.

Si l'on examine les soumissions en fonction du port désigné par l'appel d'offres, 40,9 % des soumissions visaient Prince Rupert, 30,8 % Thunder Bay, et 28,3 % Vancouver. Bien que ces soumissions aient reflété le tonnage sollicité, elles ont aussi enregistré un affaiblissement comparatif dans la préférence qui avait été traditionnellement accordée à Vancouver. [Voir les tableaux 2A-3 et 2A-4 à l'Annexe 4.]

De façon générale, les soumissions se sont révélées un peu plus fortes que pour la campagne agricole 2006 à 2007. La différence d'intensité de ce 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. Avec quelques exceptions, ces rapports ont généralement augmenté dans la campagne agricole de 2007 à 2008. Toutefois, ils sont restés moins forts que dans la campagne agricole 2003 à 2004, lorsque les soumissions du programme d'appels d'offres de la CCB étaient plus intenses. Bien que les soumissions présentées pour l'orge et pour Vancouver ont recueilli des réponses comparativement plus faibles que d'autres, le modèle d'ensemble présenté pour la campagne agricole 2007 à 2008 s'est révélé être largement non discriminatoire.

Figure 22 : Proportion de soumissions reçues par rapport aux appels d'offres lancés – grain

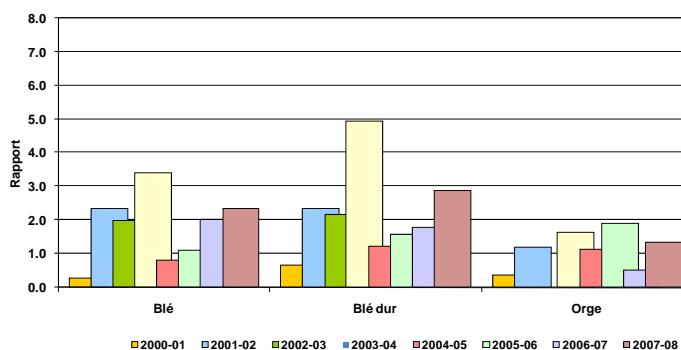
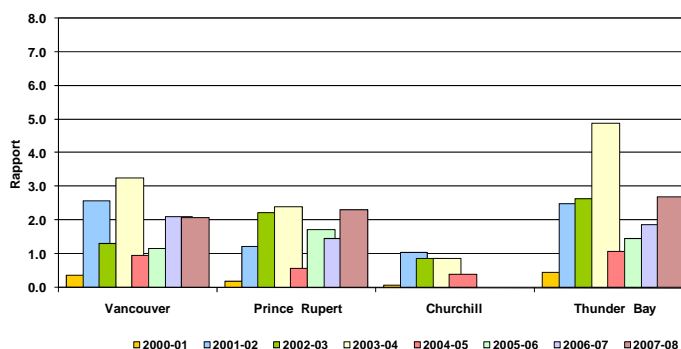


Figure 23 : Proportion de soumissions reçues par rapport aux appels d'offres lancés – port



⁵⁵ La part accordée aux ports de la côte Ouest dans les campagnes agricoles 2005 à 2006 et 2006 à 2007 a été respectivement de 84,6 % et 81,8 %.

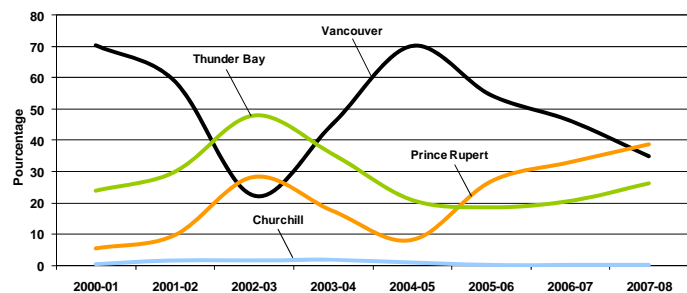
Contrats adjugés

Au total, 267 contrats ont été adjugés pour le transport de 1,9 millions de tonnes de grain, soit presque toute la quantité sollicitée. Cela représente 14,3 % des volumes expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada au cours de la campagne agricole 2007 à 2008, nettement inférieur à son objectif de 20 %.⁵⁶ [Voir les tableaux 2A-5 et 2A-6 à l'Annexe 4.]

Des 1,9 millions de tonnes transportées, 38,8 % ont été expédié à Prince Rupert, 35,0 % à Vancouver et 26,2 % à Thunder Bay. À cause de l'augmentation de la proportion vers Prince Rupert, ce classement est très différent de celui observé lors de la campagne agricole 2004 à 2005. En plus d'indiquer une diminution du rôle de Vancouver et de Churchill dans le mouvement du grain soumissionné, ces résultats signalent la troisième fois que Thunder Bay n'est pas au moins le deuxième plus grand point d'exportation pour les expéditions de grain soumissionné depuis le début du programme il y a huit ans.⁵⁷

Bien que les tendances plus générales du marché aient aussi joué un rôle pour fournir ces résultats, les changements constatés au cours des trois dernières campagnes agricoles ont résulté en grande partie des réductions de tarif offertes par le CN pour les expéditions de grain vers Prince Rupert. Étant donné l'attribution de wagons comparativement meilleure dans ce couloir, la CCB ne pouvait simplement pas ignorer les avantages économiques fondamentaux résultant de l'acheminement d'une plus grande proportion de ses expéditions de grain d'ensemble vers Prince Rupert.

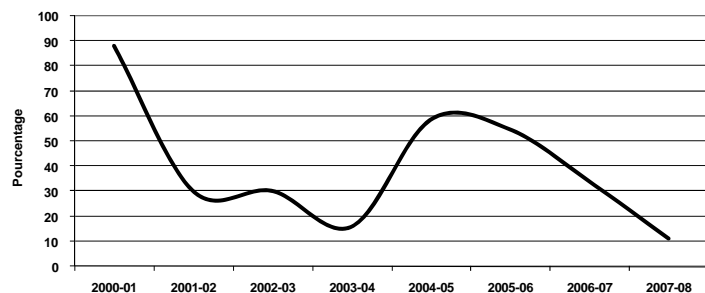
Figure 24 : Volumes de grain soumissionné – port de destination



Volumes visés par les appels d'offres non adjugés

La disponibilité immédiate du grain de haute qualité a été largement responsable pour le plus grand taux de réponse aux appels d'offres émis par la CCB et pour la réduction de la proportion qui est restée non adjugée dans la campagne agricole de 2007 à 2008. Au total, des appels d'offres pour 0,2 million de tonnes de grain n'ont pas été adjugés, partiellement ou complètement. Ceci représentait 11,0 % du volume global mis en adjudication, soit une diminution marquée par rapport au 33,9 % enregistré un an plus tôt. En outre, cette valeur s'est avérée être la plus basse observée depuis que la CCB avait introduit son programme d'appels d'offres

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



⁵⁶ 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 protocole, même s'ils sont compris dans le calcul du volume total des grains soumissionnés transportés par la CCB.

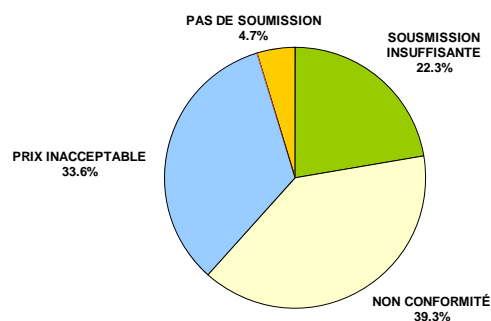
⁵⁷ En dépit de la campagne agricole 2002 à 2003, où Thunder Bay est devenu le plus grand manutentionnaire de grain soumissionné du SMTG à cause d'un conflit de travail qui avait entravé le transport du grain par Vancouver, les expéditions de grain soumissionné par le port de Thunder Bay ont toujours été classées numéro 2, avec Vancouver en première place, jusqu'à la campagne agricole de 2005 à 2006. La campagne agricole de 2007 à 2008 a été la troisième campagne consécutive où le volume de grain soumissionné expédié par le port de Thunder Bay a été inférieur à ceux de Vancouver et de Prince Rupert.

dans la campagne agricole 2000 à 2001.⁵⁸

Dans une grande mesure, cette diminution a reflété un plus grand engagement de la part des sociétés céréalieres dans le processus d'ensemble des appels d'offres. Des 1,9 millions de tonnes mises en adjudication par la CCB, seulement 9 900 tonnes ont manqué d'obtenir une soumission quelconque. Ceci a constitué seulement 4,7 % du total des appels d'offres lancés et est tombé bien au-dessous des 42,8 % qui n'avaient pas été adjugés l'année précédente. De même, le tonnage total qui n'a pas été adjugé pour d'autres raisons a aussi enregistré une diminution nette, en chutant à un total de 0,2 million de tonnes, comparativement à 0,7 million de tonnes pendant le même bloc de temps.

Parmi les appels d'offres qui n'ont finalement pas été adjugés, 81 800 tonnes, soit 39,3 %, étaient attribuables à la non-conformité des soumissionnaires aux spécifications établies dans l'appel d'offres. Pour un autre volume de 70 000 tonnes, soit 33,6 %, le prix de la soumission a été jugé inacceptable. Finalement, pour un autre volume de 46 400 tonnes, ou 22,3 %, une quantité insuffisante a été offerte. [Voir le tableau 2A-7 à l'Annexe 4.]

Figure 26 : Répartition des volumes visés par les appels d'offres non adjugés



Sur les 190 appels d'offres lancés, deux ont donné lieu à l'adjudication de contrats à des compagnies qui n'étaient pas les moins distantes. Ceci a concerné un volume total de 18 700 tonnes, soit 40 % du montant adjugé l'année précédente.⁵⁹ Dans ce genre de cas, l'offre au prix le plus bas a souvent manqué de conduire à un contrat parce qu'elle incluait des conditions qui ne pouvaient pas être satisfaites.⁶⁰ [Voir le tableau 2A-8 à l'Annexe 4.]

Orge brassicole

Pendant la campagne agricole 2007 à 2008, la CCB a lancé deux appels d'offres pour le transport d'orge brassicole. Ceux-ci ont suscité la présentation de six soumissions. Cela a conduit à l'adjudication de deux contrats pour l'expédition de 65 100 tonnes à Vancouver, une quantité qui était inférieure de quelque 57,4 % aux 152 800 tonnes manutentionnées l'année précédente. Comme c'était le cas durant l'ensemble du PSG, l'orge brassicole a représenté le seul grain à avoir été vendu franco à bord (FOB). Toutes les autres livraisons de grains soumissionnés ont été vendues à titre de grain « en entreposage ». Les expéditions d'orge brassicole soumissionnées pendant la campagne agricole 2007 à 2008 représentaient 9,8 % du total des volumes soumissionnés à destination du port de Vancouver, et seulement 3,4 % des volumes acheminés aux quatre ports de l'Ouest du Canada. [Voir le tableau 2A-9 à l'Annexe 4.]

Premiers transporteurs

Le CN a assumé un peu plus de la moitié, soit 52,4 %, des volumes transportés en vertu d'un appel d'offres durant la campagne agricole 2007 à 2008. En plus du fait que cette part était sensiblement plus grande que les 42,5 % qu'il avait obtenu l'année précédente, ceci a aussi représenté seulement la troisième instance où le CN

⁵⁸ Le record précédent avait été établi dans la campagne agricole 2003 à 2004 lorsque 15,7 % des appels d'offres n'avaient pas été adjugés.

⁵⁹ Dans la campagne agricole 2006 à 2007, 46 300 tonnes avaient été adjugées à des soumissionnaires qui n'avaient pas présenté les soumissions les plus basses.

⁶⁰ Il faut signaler que lorsque ces soumissions étaient conformes 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'adjuger le plein montant de l'appel d'offres, le rendement préalable des sociétés céréalieres dans l'exécution des mouvements soumissionnés sert à sélectionner le soumissionnaire retenu.

a transporté la majorité du grain soumissionné de la CCB.⁶¹ Une grande partie de ce grain a été attribuable à une forte diminution de la quantité de grain soumissionné transporté vers Vancouver, et un affaiblissement comparatif de la situation du CP dans ce couloir. Dans une certaine mesure, cela a été conforme au gain mentionné ci-dessus dans les manutentions de grain d'ensemble du CN. [Voir le tableau 2A-11 à l'Annexe 4.]

Tout de même, il faut remarquer que le CP conserve toujours une forte position concurrentielle dans le transport du grain soumissionné. Dans une grande mesure, ceci concerne la production agricole, et ce qui a souvent été une meilleure disponibilité des grains de plus haute qualité dans la zone de service du CP.

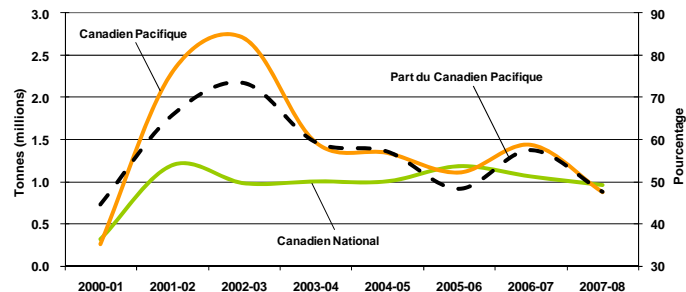
En même temps, le CP a continué à desservir un plus grand nombre d'installations à forte capacité que son rival. Bien que le CN ait augmenté le nombre de silos à forte capacité qu'il dessert à 81 au cours des dernières années, ceux-ci représentent seulement 46,0 % des 176 installations de catégories C et D situées dans l'Ouest du Canada. En outre, avec 91 installations de ce type près de ses embranchements, le CP a toujours desservi plus de la moitié de celles-ci, soit 51,7 %.⁶² Avec une clientèle à forte capacité plus étendue, le CP peut raisonnablement s'attendre à obtenir une proportion légèrement plus grande des volumes expédiés depuis ces installations, que ce soit en régime d'appels d'offres ou autrement. Malgré ces points forts, il semblerait que les tarifs de fret réduits dans le couloir de Prince Rupert ont aussi aidé le CN à obtenir un certain trafic qui avait été transporté par le CP. Il reste toutefois à déterminer si cet avantage concurrentiel peut être soutenu à long terme.

Blocs de wagons 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 %.⁶³ Ceci s'est avéré une fois de plus être le cas dans la campagne agricole 2007 à 2008, lorsque 88,8 % des volumes de grain soumissionnés ont été transportés par ces blocs, bien que ce chiffre soit inférieur aux 93,2 % de l'année précédente.

En plus d'une augmentation dans la proportion des transports non visés par des rabais incitatifs, qui ont augmenté à 11,2 % comparativement à 6,8 % l'année précédente, il y a eu un certain nombre de différences dans la composition de ces transports. La première a été une augmentation de 6,6 points de pourcentage dans la proportion des expéditions soumissionnées par blocs de 25 à 49 wagons, qui ont augmenté à une part de 22,1 % du total, comparativement à 15,5 % l'année précédente. Les gains enregistrés ici se sont naturellement traduits par une diminution de la proportion des transports par blocs de wagons plus importants. Bien que les expéditions en blocs de wagons de 50 à 99 wagons aient baissé marginalement à une part de 56,7 %, comparativement à 59,1 % douze mois auparavant, ce fut le déclin des blocs de wagons de 100 wagons ou plus qui s'est avéré plus important. Ces derniers mouvements ont gagné une part de 10,0 % du total des volumes soumissionnés, comparativement à 18,6 % l'année précédente. [Voir le tableau 2A-12 à l'Annexe 4.]

Figure 27 : Mouvements soumissionnés – Premiers transporteurs



⁶¹ En plus d'avoir capturé une part de 52,4 % des transports de grain soumissionné de la campagne agricole 2007 à 2008, le CN a aussi manutentionné 55,4 % du grain soumissionné expédié dans la campagne agricole 2000 à 2001, et 51,7 % de celui transporté dans la campagne agricole 2005 à 2006.

⁶² Les chemins de fer d'intérêt local desservent les quatre autres installations à forte capacité.

⁶³ Cette proportion a été en fait enregistrée dans la campagne agricole 2000 à 2001, la première pour le programme d'appels d'offres de la CCB.

En faisant abstraction des variations mineures d'une année à l'autre, ces données soulignent 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. Même avec la plus grande latitude donnée à la planification de ces expéditions, la proportion transportée en blocs de 50 wagons ou plus n'a généralement pas devancé celle du grain non soumissionné. Toutefois, ceci n'a pas été le cas dans la campagne agricole 2007 à 2008 quand, à cause du plus grand nombre de plus petites expéditions, la proportion pour le grain soumissionné a été inférieure à celle du grain non soumissionné de 8,9 points de pourcentage, soit 66,7 % comparativement à 75,6 % respectivement.

Origines des volumes soumissionnés

Comme c'était le cas l'année précédente, la plus grande quantité de grain expédié dans le cadre du programme d'appels d'offres de la CCB est provenue de l'Alberta. Avec un total de plus de 0,8 million de tonnes, ces expéditions ont représenté un peu moins de la moitié, soit 44,7 %, de tous les transports de grain soumissionné dans la campagne agricole de 2007 à 2008. Bien que ceci ait représenté une diminution modeste par rapport à la part de 46,3 % que la province avait obtenue l'année précédente, c'était la deuxième instance consécutive où la Saskatchewan a été devancée en tant que premier fournisseur de grain soumissionné.

Avec 0,7 million de tonnes de grain soumissionné originaire de la Saskatchewan, la part de la province a baissé à 37,5 %, comparativement à 44,7 % l'année précédente. Une hausse des expéditions du Manitoba, qui se sont élevées à 0,3 million de tonnes, a augmenté la part de cette province de 9,0 % à 16,9 %. Pendant la campagne agricole 2007 à 2008, la quantité de grain soumissionné expédié de la Colombie-Britannique a aussi rebondi à 16 200 tonnes, comparativement à zéro l'année précédente.

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 à 2003. Les résultats pour la campagne agricole 2007 à 2008 se sont avérés les mêmes à cet égard, avec un record de 91,8 % des volumes soumissionnés provenant de ces installations.

Figure 28 : Mouvements soumissionnés – blocs de wagons multiples

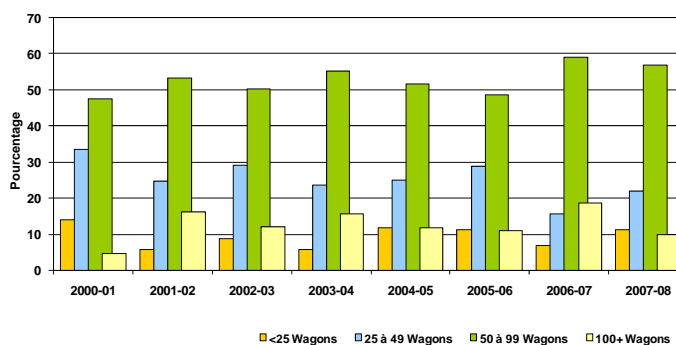


Figure 29 : Grain soumissionné – origine provinciale

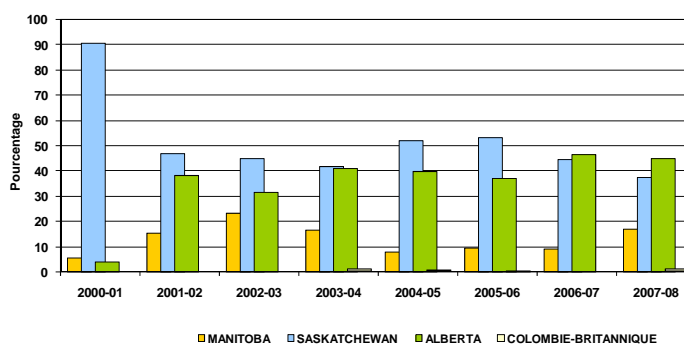
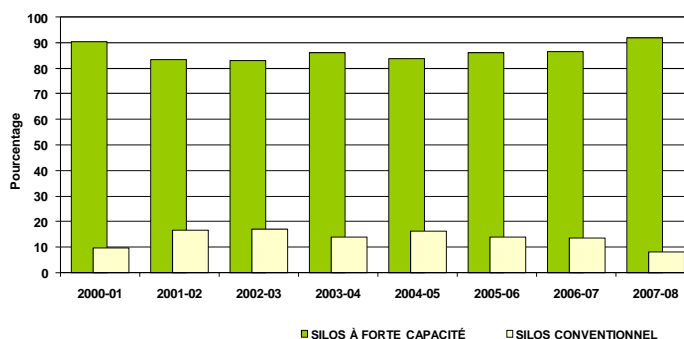


Figure 30 : Volumes soumissionnés – catégories de silo



Malgré cela, il s'agissait d'une hausse marquée relativement à la part de 86,3 % signalée comme provenant des silos à forte capacité un an plus tôt. Une comparaison des valeurs provinciales révèle des gains similaires. Pour le Manitoba, les quantités originaires ont augmenté à 90,8 %, comparativement à 85,4 % l'année précédente. Du côté de la Saskatchewan, la proportion des expéditions provenant de silos à forte capacité n'a connu une hausse de 87,2 % à 92,0 %. L'Alberta a aussi affiché une augmentation de sa part des volumes provenant de ces installations, en déclarant 93,9 % comparativement à 85,7 % l'année précédente. Seule la Colombie-Britannique, qui a vu tout son grain soumissionné expédié des silos traditionnels, a offert un contraste net. [Voir le tableau 2A-14 à l'Annexe 4.]

Sanctions infligées

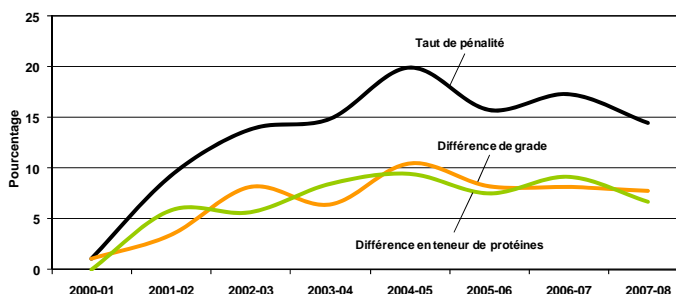
Au cours de la campagne agricole 2007 à 2008, un total de 3 126 wagons ont fait l'objet de sanctions après leur arrivée aux quatre ports désignés de l'Ouest du Canada.⁶⁴ Il s'agissait d'une diminution de 40,1 % par rapport aux 5 218 wagons sanctionnés l'année précédente. De plus, le taux de pénalité connaissait aussi une baisse, passant de 17,3 % à 14,5 %.

Malgré cette amélioration immédiate, on peut constater que le taux de pénalité a augmenté considérablement depuis la création du programme d'appels d'offres dans la campagne agricole 2000 à 2001.

À l'époque, seulement 1,1 % des wagons déchargés étaient pénalisés pour avoir manqué de satisfaire au grade ou au niveau de protéine spécifié dans l'appel d'offres.⁶⁵ Même s'il est comparé aux 9,3 % des expéditions qui furent pénalisées dans la campagne agricole 2001 à 2002, le taux de pénalité peut toujours être considéré comme avoir augmenté considérablement. Il faut tout de même remarquer que, depuis qu'il a atteint un maximum de 19,9 % dans la campagne agricole 2004 à 2005, le taux de pénalité a généralement baissé. En outre, les valeurs affichées pendant les six dernières campagnes agricoles n'ont pas été particulièrement différentes du taux des erreurs d'expédition pour l'ensemble des mouvements de grain.⁶⁶

Les expéditions qui n'ont pas satisfait à la spécification du grade ont marginalement dépassé celles qui ne se sont pas conformées au contenu de protéines requis par l'appel d'offres. Une grande partie de la baisse d'ensemble du taux de pénalité peut être tracée à un déclin de 2,5 points de pourcentage dans la proportion des expéditions non conformes au contenu de protéines spécifié, qui avait baissé à 7,8 %, comparativement à 9,1 % l'année précédente. En comparaison, une diminution plus modérée de 0,4 point de pourcentage du taux de pénalité a été enregistrée pour les expéditions qui n'ont pas satisfait à la spécification du grade, lequel a baissé à 7,8 %, comparativement à 8,2 % l'année précédente. Malgré ces améliorations, ces taux d'erreur ont continué à évoluer dans une grande mesure en tandem, sans qu'aucun des éléments ne s'avère poser le problème le plus 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 le tableau 2A-13 à l'Annexe 4.]

Figure 31 : Grain soumissionné – expéditions frappées d'une sanction



⁶⁴ Les expéditions qui ne respectent pas le grade ou la teneur en protéines spécifiés se voient infliger une pénalité de 200 \$ par wagon. Celles qui dépassent les conditions se voient infliger une pénalité 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.

⁶⁵ Le taux de pénalité de 1,1 % cité pour la campagne agricole 2000 à 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.

⁶⁶ La CCB estime que le taux d'ensemble des erreurs d'expédition pour la campagne agricole 2007 à 2008 était de 14 %.

Répartition

Pendant la campagne agricole 2007 à 2008, la CCB a adjudgé des volumes en appels d'offres à un rythme moyen de 157 600 tonnes par mois. Toutefois, les volumes effectivement adjudgés variaient d'un creux de 62 600 tonnes jusqu'à une crête de 238 700 tonnes. La répartition trimestrielle de ces valeurs a enregistré une diminution progressive de la quantité de grain mis en adjudication, qui a différé plutôt radicalement de la variabilité observée dans les campagnes agricoles précédentes.

Les volumes mensuels de grain effectivement transportés en vertu d'appels d'offres affichaient une répartition en grande partie similaire. Les quantités mensuelles allaient d'un creux de 41 500 tonnes à une crête de 299 600 tonnes, pour une moyenne mensuelle de 152 900 tonnes. La répartition trimestrielle a continué à enregistrer une corrélation assez forte avec le tonnage sollicité. Les forces soulignant cela semblent être de deux types : Un décalage structurel qui fait qu'une grande partie du volume soumissionné soit reportée de quatre à six semaines après le lancement de l'appel par la CCB; et le volume qui est resté sans réponse. La plus forte corrélation semble en grande partie associée à ce dernier facteur, selon lequel la proportion d'appels d'offres qui sont restés sans réponse a baissé depuis l'année précédente de 33,9 % à 11,0 %. [Voir le tableau 2A-15 à l'Annexe 4.]

Points de livraison par contrat adjudgé

Les expéditions de grain soumissionnées peuvent provenir de plus d'un poste de livraison. Parmi les 267 contrats signés pour le mouvement du grain soumissionné dans la campagne agricole 2007 à 2008, 63,3 % concerne le grain provenant d'un seul point de livraison. Ceci s'est révélé à peine différent des 62,2 % observés l'année précédente. Le nombre moyen de postes de livraison observés pour des mouvements en blocs de wagons de moins de 25 wagons, de 25 à 49 wagons et de 50 à 99 wagons a enregistré seulement des augmentations mineures d'une année à l'autre, s'établissant à environ 1,3 poste par contrat dans les trois cas. Bien que cette moyenne ait graduellement augmenté par rapport à la moyenne de 1,2 poste de la campagne agricole 2001 à 2002, l'ampleur du changement a été très modeste. [Voir le tableau 2A-16 à l'Annexe 4.]

Les contrats visant l'expédition de 100 wagons ou plus obtinrent typiquement leur grain d'un plus grand nombre de points de livraison. Ceci est associé simplement au plus grand volume de grain concerné, et au fait qu'il a souvent dû provenir d'une zone géographique plus vaste. Dans le cas des expéditions comptant entre 100 et 199 wagons, les grains provenaient en moyenne de 2,0 postes de livraison; de 3,0 pour les expéditions se situant entre 200 et 299 wagons; et de 5,0 pour les expéditions de 300 wagons ou plus. Bien que le changement d'une année à l'autre se soit avéré plus important relativement à ces moyennes, elles restent en grande mesure conformes à celles observées en premier lieu dans la campagne agricole 2001 à 2002.

Du total des contrats adjudgés pour la campagne agricole 2007 à 2008, une proportion de 67,9 % portait sur des mouvements de moins de 100 wagons de grain. Bien que ceci ait été un peu supérieur aux 58,2 % observés

Figure 32 : Répartition trimestrielle des grains soumissionnés

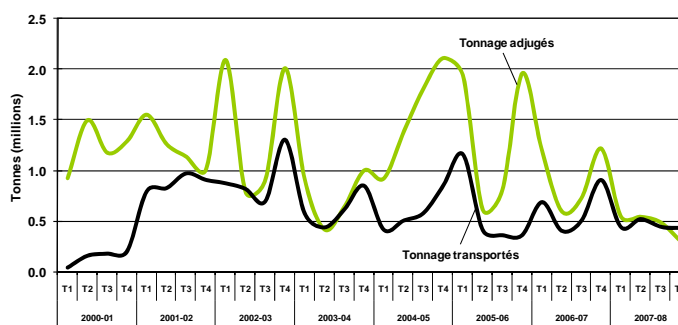
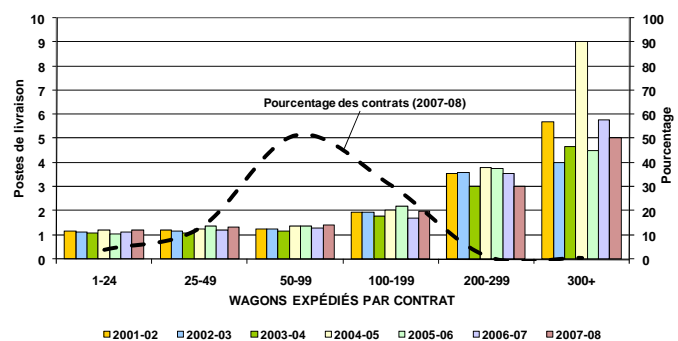


Figure 33 : Grains soumissionnés – nombre de postes de livraison par contrat

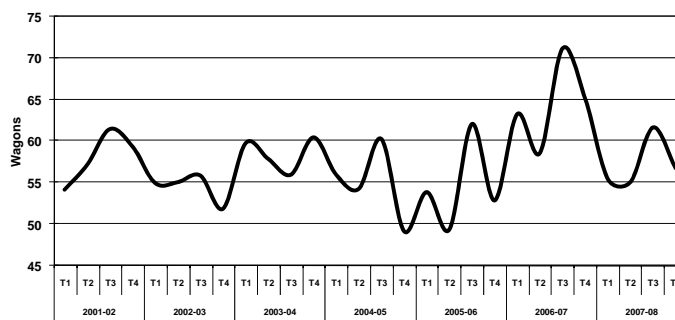


l'année précédente, le résultat s'est toujours avéré conforme à la moyenne à plus long terme de 72,4 %. Malgré cela, la plus grande portion, soit 51,3 %, a été transportée en blocs de 50 à 99 wagons. En plus d'être bien supérieure aux 37,1 % enregistrés l'année précédente, elle s'est aussi avérée être la plus grande jamais enregistrée dans le programme d'appels d'offres de la CCB. Dans l'ensemble, ces observations renforcent des observations précédentes selon lesquelles les sociétés céréalieres ont essayé en général d'expédier le grain soumissionné dans des blocs de wagons plus grands dans la mesure du possible, mais la taille de ces expéditions a quelque peu diminué dans la campagne agricole 2007 à 2008.

Taille des blocs de wagons multiples

Comme il a été mentionné précédemment, 88,8 % du grain soumissionné expédié dans la campagne agricole de 2007 à 2008 a été transporté en blocs de 25 wagons ou plus. En général, ces expéditions de wagons multiples ont eu une taille moyenne de 57,5 wagons, une valeur clairement au-dessus du seuil de 50 wagons utilisé pour définir le transport provenant des silos à forte capacité. De plus, il s'agissait d'une baisse de 11,1 % par rapport à la moyenne de 64,7 wagons enregistrée pour la campagne agricole précédente. La raison en était en grande partie des réductions importantes dans les moyennes de Vancouver et de Thunder Bay. [Voir le tableau 2A-17 à l'Annexe 4.]

Figure 34 : Grains soumissionnés – taille moyenne pondérée des blocs de wagons



Dans le cas de Vancouver, la moyenne de la campagne agricole de 2007 à 2008 a baissé de 19,0 %, baissant à 53,8 wagons comparativement à 66,4 wagons l'année précédente. Les transports dans le couloir de Thunder Bay ont constaté une réduction moins prononcée, baissant de 9,9 % à une moyenne de 55,5 wagons, comparativement à 61,6 wagons. La moyenne annualisée présentée dans le couloir de Prince Rupert a aussi diminué, mais d'un pourcentage plus modeste de 3,7 %, à 62,0 wagons, comparativement à 64,4 wagons l'année précédente. L'exception a été le couloir de Churchill, où la décision de la CCB de ne pas émettre d'appel d'offres pour une troisième année consécutive a conduit encore à une autre moyenne de zéro.⁶⁷

Dans l'ensemble, les moyennes trimestrielles affichaient une variabilité beaucoup plus prononcée. Dans une large mesure, ces valeurs présentaient un modèle ondulé très semblable à celui relevé dans les campagnes précédentes, bien que la tendance à la hausse présentée dans les deux campagnes agricoles antérieures ait été considérablement inversée dans la campagne agricole 2007 à 2008.

Cycles de rotation des wagons

Le cycle moyen de rotation des wagons pour les expéditions de grain soumissionné atteignait 13,9 jours pendant la campagne agricole 2007 à 2008. Il s'agissait d'une baisse de 5,4 % par rapport à la moyenne de 14,7 jours consignée pour la campagne agricole précédente. Cette diminution s'est avérée conforme à l'amélioration de 5,8 % du cycle de rotation total des wagons.⁶⁸ [Voir le tableau 2A-18 à l'Annexe 4.]

Puisque 91,8 % 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 agricole 2007 à 2008 était inférieur de 8,6 % à celui des grains non soumissionnés, soit une moyenne respective de 13,9 jours par rapport à 15,2 jours.

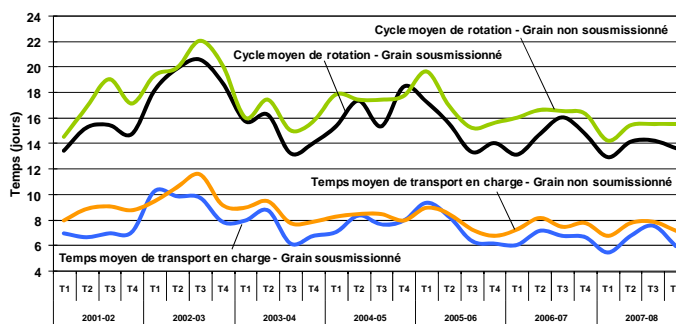
⁶⁷ Les expéditions de grain soumissionné à destination de Churchill dans la campagne agricole de 2004 à 2005 ont produit la plus grande moyenne annualisée de train-bloc, un record de 89,3 wagons.

⁶⁸ La section 3.3 traite plus en détail des cycles généraux de rotation des wagons.

Le principe même des silos à forte capacité vise à structurer des expéditions de grain en blocs de wagons comptant le plus grand nombre possible de wagons. De façon générale, ceci permet un transport ferroviaire plus rapide puisque le grain est typiquement recueilli en un point, plutôt que dans plusieurs silos conventionnels plus petits.⁶⁹ Au cours des sept dernières campagnes agricoles, l'avantage de temps des expéditions de grain soumissionné s'est révélé assez cohérent, avec une valeur moyenne de 1,2 jour, soit 7,3 % de moins que celui du cycle de rotation des wagons pour les mouvements non soumissionnés. Une grande partie de cet avantage est provenue des temps de transport en charge plus courts, bien que les temps de transport à vide plus courts aient aussi contribué à cela.

Pour la campagne agricole 2007 à 2008, le temps moyen de transport en charge du grain soumissionné était de 6,5 jours. Il s'agissait d'une amélioration de 3,0 % par rapport à la moyenne de 6,7 jours consignée pour la campagne agricole précédente. Si l'on compare le bilan sur sept ans à celui des expéditions de grains non soumissionnés, on peut voir que l'avantage au titre du temps de transport en charge s'est élevé à 0,8 jour environ, soit 9,1 %. 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 0,5 jour, ou 5,6 %.

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



Bien que l'exploitation ferroviaire ait l'impact le plus direct sur les cycles de rotation des wagons, il faut se souvenir que la taille des mouvements a aussi une influence. La moyenne des blocs de wagons multiples de grain soumissionné égale à 57,5 wagons souligne le fait qu'une proportion importante de ce tonnage est toujours transportée par trains incomplets. Aussi longtemps que les grains soumissionnés seront transportés avec de tels volumes, soit parce que les contrats des appels d'offres spécifiaient un volume de transport insuffisant, soit parce que l'installation d'origine ne peut pas matériellement accommoder de tels groupements, des améliorations importantes seront probablement limitées. Les statistiques présentées ici continuent à indiquer que, bien que les mouvements du grain soumissionné semblent posséder un avantage structurel comparé aux mouvements du grain non soumissionné, ils dépendent toujours en très grande partie du service ferroviaire qu'ils reçoivent.

Soumissions acceptées

Comme le programme d'appels d'offres de la CCB vise à stimuler la concurrence, le Surveillant applique une série d'indicateurs afin d'évaluer cette position de dominance. Certains intervenants se préoccupent de l'éventuelle capacité des grandes sociétés 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 sociétés céréalières et les moins grandes.⁷⁰

Bien que les soumissions retenues restent confidentielles, la CCB divulgue l'éventail des soumissions qu'elle reçoit. En tant que « preneuse de prix », la CCB a intérêt à accepter l'offre la plus rémunératrice soumise.⁷¹ De ce fait, le rabais maximum offert par les sociétés céréalières et généralement accepté par la CCB fournit une

⁶⁹ Un projet pilote réalisé par l'ancien 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 à forte capacité permettent un cycle moyen de rotation des wagons de 6,5 jours.

⁷⁰ Telle qu'employée ici, l'expression « grandes sociétés céréalières » désigne spécifiquement Viterro Inc., Cargill Limited et Pioneer Grain Company, Limited. Ces sociétés sont effectivement les trois plus grandes firmes d'approvisionnement du grain dans l'Ouest du Canada.

⁷¹ Les soumissions présentées par les sociétés 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.

base raisonnable avec laquelle on peut comparer les différences entre les comportements soumissionnaires des sociétés céréalières majeures et non majeures.

Les rabais maximums proposés par les deux groupes ont affiché une fluctuation appréciable au cours des sept 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 sociétés 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. [Voir le tableau 2A-19 à l'Annexe 4.]

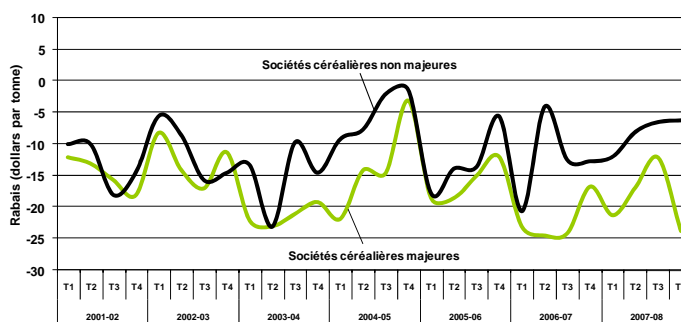
Un intérêt particulier a été accordé à la campagne agricole 2004 à 2005, lorsque des approvisionnements limités de grain de haute qualité ont considérablement altéré la nature générale des soumissions. Les rabais que la CCB avait été en mesure d'obtenir des sociétés céréalières jusqu'alors ont commencé à décliner. Indépendamment de la réduction des rabais proposés, l'élément distinctif de la campagne agricole 2004 à 2005 comparativement aux campagnes antérieures avait trait au fait que les soumissions présentées par les sociétés céréalières ont rapidement comporté une exigence selon laquelle la CCB devait payer une prime pour transporter des céréales visées par soumission. Bien que la campagne agricole 2005 à 2006 ait enregistré des modèles similaires du fait d'une autre récolte de qualité inférieure, la CCB s'est mieux avérée capable de refocaliser son programme d'appels d'offres dans de telles circonstances. Avec quelques exceptions, les primes ont été considérablement réduites et les rabais ont fortement rebondi.

Une amélioration dans les conditions du marché dans la campagne agricole de 2006 à 2007 ont conduit à une restauration des modèles de soumission qui avaient été observés dans les trois premières années du programme d'appels d'offres de la CCB. Les primes ont été effectivement éliminées et les rabais maximums offerts ont augmenté notablement. Dans le cas du blé, ces forces ont poussé le rabais maximum à un record de 24,51 \$ la tonne.

La campagne agricole 2007 à 2008 a enregistré une certaine diminution de la valeur de ces soumissions face à la réduction des expéditions de grain. Bien que les rabais avancés au premier trimestre aient marginalement diminué à 21,28 \$ la tonne, ils ont commencé à chuter plus sensiblement dans le deuxième trimestre, pour tomber finalement à un point bas de 12,13 \$ la tonne au troisième trimestre. Il faut noter que, bien que l'on ait enregistré un rebondissement considérable du rabais maximum dans le quatrième trimestre, à un chiffre presque record de 23,78 \$ la tonne, ceci était une anomalie entièrement attribuable à un seul mouvement contractuel.⁷² En fait, les offres plus typiques de rabais pendant cette période ont été comparables à celles enregistrées au troisième trimestre.

Malgré ces fluctuations de marché, les sociétés céréalières majeures peuvent toujours être considérées comme ayant maintenu leur position de leader des prix dans 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 sociétés à répondre d'une manière plus sélective aux appels d'offres lancés par la CCB, alors que les grandes sociétés céréalières semblent beaucoup moins discriminer.

Figure 36 : Rabais maximum accepté par rapport au prix initial – blé



⁷² Le rabais maximum mentionné ici concernait un transport de blé CWRW vers Thunder Bay.

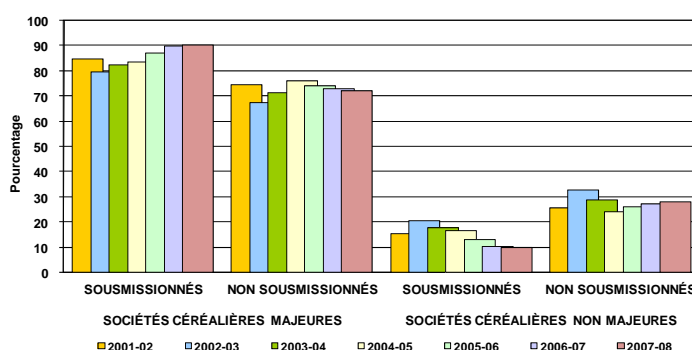
Parts du marché

Le meilleur indicateur de position dominante se trouve sans aucun doute dans les parts du marché respectives des grandes sociétés céréalières et des plus petites. Fait intéressant, la part des plus grandes sociétés céréalières dans le transport des grains (soumissionnés ou non soumissionnés) de la CCB, bien qu'elle ait fluctué au cours des sept dernières campagnes agricoles, n'a pas changé concrètement. Durant la campagne agricole 2001 à 2002, les grandes sociétés céréalières contrôlaient 84,6 % des volumes soumissionnés. Pour la campagne agricole 2007 à 2008, cette part avait augmenté à une valeur plus importante de 90,3 %. Mais c'est le cas inverse des grains non soumissionnés de la CCB, où la part des grandes sociétés céréalières a connu une baisse, passant de 74,4 % à seulement 72,1 %. [Voir le tableau 2A-20 à l'Annexe 4.]

Les parts de marché des sociétés céréalières non majeures ont nécessairement enregistré des changements connexes. Au fil des sept dernières campagnes agricoles, ces dernières ont réduit leur part de marché du mouvement des grains soumissionnés de 5,7 points de pourcentage tout en voyant leur part de marché augmenter de 2,3 point de pourcentage en ce qui concerne les mouvements de grains non soumissionnés. Évidemment, ces différences sont plus importantes pour les sociétés céréalières non-majeures, particulièrement en ce qui concerne leur rôle de transport du grain soumissionné, en diminution constante, mais elles sont trop limitées pour être indicatives d'une diminution significative dans l'activité commerciale générale. En outre, la nature limitée de la fluctuation observée révèle que les grandes sociétés céréalières, malgré leur avantage concurrentiel apparent, n'ont pas réussi à exclure facilement leurs rivales plus petites.⁷³

Dans une certaine mesure, ce résultat peut s'expliquer en partie par l'accroissement de la concurrence entre les sociétés 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 sociétés céréalières sur le marché.

Figure 37 : Part de marché – grains de la CCB



Économies financières

Étant donnée la diminution mentionnée ci-dessus des rabais offerts par les sociétés céréalières dans leurs soumissions, les économies de transport accumulées par la CCB – et finalement reversées aux producteurs par l'intermédiaire de ses comptes de livraison en commun – ont baissé sensiblement dans la campagne agricole 2007 à 2008. Bien que ces rabais figurent de façon proéminente dans le calcul des économies de transport d'ensemble de la CCB, ils ne constituent pas le seul facteur de compensation. Les rabais consentis sur le transport et l'entreposage, et les sanctions financières infligées pour non-respect, influencent aussi ce calcul. Pour la campagne agricole 2007 à 2008, la CCB estime que les économies produites par ces diverses sources ont diminué de 12,8 % pour chuter à 30,6 M\$, comparativement à 35,1 M\$ pour la campagne agricole précédente.

⁷³ L'avantage concurrentiel mentionné ici désigne plus directement le nombre de silos à forte capacité exploités par les grandes sociétés céréalières. Avec plus de 80,0 % des expéditions de grains soumissionnés se déplaçant par blocs de wagons multiples depuis les silos à forte capacité, on estime que les grandes sociétés céréalières disposent de plus des actifs stratégiques qu'il faut pour exploiter ces économies que leurs rivales de moindre envergure. En outre, les sociétés céréalières majeures détiennent aussi la grande majorité des silos terminaux du SMTG, ce qui sert à améliorer encore plus cet avantage.

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

De façon similaire à la diminution des expéditions totales de grain de la CCB, le tonnage total transporté dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance a baissé de 22,5 % dans la campagne agricole 2007 à 2008, à 1,8 millions de tonnes, comparativement à 2,4 millions de tonnes pendant la campagne agricole précédente. Ceci a représenté 13,7 % du tonnage total expédié vers les ports de l'Ouest du Canada par la CCB, soit une perte de 2,1 points de pourcentage, comparativement à la part de 15,8 % que ces mouvements avaient enregistré pendant la campagne agricole précédente.

Lorsqu'on ajoute les 1,9 millions de tonnes qui ont été transportées en vertu de son programme d'appels d'offres, les deux programmes combinés ont compté pour 28,0 % du total des expéditions de la CCB. Toutefois, il faut remarquer que ceci était considérablement plus bas que les 40 % qui avaient été ciblées, ainsi que les 36,2 % qui avaient été manutentionnées dans le cadre de ces deux programmes pour la campagne agricole 2006 à 2007.⁷⁴ En outre, ceci a constitué la plus petite part combinée enregistrée depuis que le programme d'attributions de wagons à l'avance avait été inauguré dans la campagne agricole 2003 à 2004.

Une partie du déficit était attribuable à l'influence exercée par les mouvements comparativement faibles du grain dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance au premier trimestre, qui ont représenté seulement 7,4 % des expéditions totales de la CCB pour la période. Bien que la part trimestrielle accordée à ces expéditions ait augmenté assez régulièrement pendant le reste de la campagne agricole, pour atteindre une crête de 18,4 % au quatrième trimestre, elles ne se sont pas avérées suffisamment compensatrices. En même temps, la proportion qui a été transportée dans le cadre du programme d'appels d'offres a atteint un maximum de 18,1 % au troisième trimestre, avant de chuter fortement à 9,5 % au quatrième.

Composition du trafic

À plusieurs égards, la répartition des grains expédiés en vertu du programme d'attributions 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 1,8 millions de tonnes était constituée de blé, soit 1,6 millions de tonnes ou 87,1 %. Le blé dur suivait, avec 0,2 million de tonnes, soit 12,7 %, et l'orge comptait pour le reste, avec 3 100 tonnes ou 0,2 %. Comparé aux mouvements du grain soumissionné, le blé a enregistré 7,7 points de pourcentage supplémentaires alors que le blé dur a augmenté de 0,8 point de pourcentage et l'orge a perdu 8,5 points de pourcentage. [Voir le tableau 2B-1 à l'Annexe 4.]

Figure 38 : Mouvements des grains de la CCB – Ouest du Canada

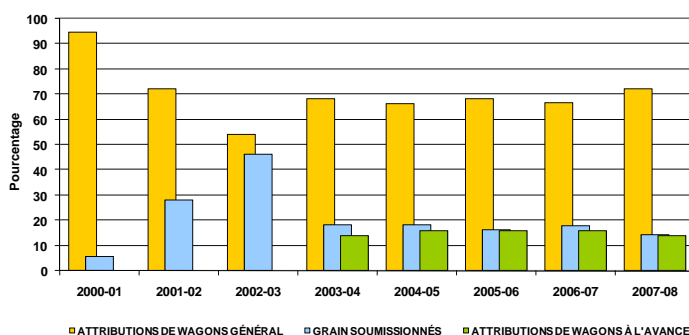
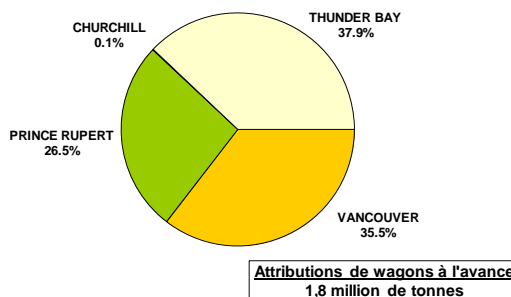


Figure 39 : Attributions de wagons à l'avance – port de destination



⁷⁴ Les attributions de wagons à l'avance sont administrées de la même façon que le programme général d'attributions 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.

Contrairement au grain soumissionné, la plus grande proportion du volume transporté dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance, soit 0,7 million de tonnes ou 37,9 %, était destinée au port de Thunder Bay. Ceci a dépassé considérablement la part de 26,2 % enregistrée par le port, ainsi que sont classés à la troisième place, dans le mouvement du grain soumissionné.

Thunder Bay était suivi de Vancouver, avec 0,6 million de tonnes pour une part de 35,5 %, de Prince Rupert avec 0,5 million de tonnes pour une part de 26,5 % et de Churchill avec 1 400 tonnes et une part de 0,1 %. [Voir le tableau 2B-2 à l'Annexe 4.]

Premiers transporteurs

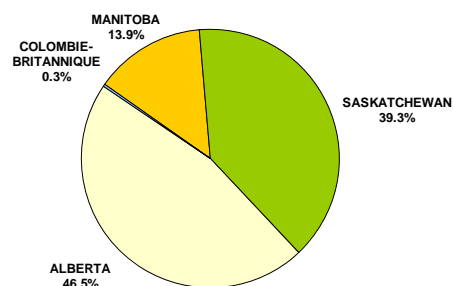
Plus de la moitié, soit 65,6 %, des volumes transportés en vertu du programme d'attributions de wagons à l'avance durant la campagne agricole 2007 à 2008 provenaient de postes situés le long des voies du CP. Ceci s'est avéré être considérablement plus grand que les 55,6 % que le transporteur avait enregistré pendant la campagne agricole précédente, ou les 47,6 % obtenus pour sa part du mouvement du grain soumissionné. Comme pour les campagnes précédentes, cette valeur était aussi supérieure à la part que le transporteur avait obtenue dans le mouvement total du grain de l'Ouest du Canada. [Voir le tableau 2B-3 à l'Annexe 4.]

Origine des volumes

Comme c'était le cas avec les expéditions de grain soumissionné, le plus grand volume transporté dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB est venu de l'Alberta, soit près de 0,9 million de tonnes. Ce volume représentait aussi une part légèrement plus grande du tonnage total, soit 46,5 % comparativement à 44,7 % pour les grains soumissionnés. Les expéditions des provinces de la Saskatchewan et du Manitoba ont suivi, avec des volumes respectifs de 0,7 million de tonnes et 0,3 million de tonnes. Un total de 5 200 tonnes a aussi été expédié de la Colombie-Britannique. [Voir le tableau 2B-4 à l'Annexe 4.]

Les pourcentages attribués à ces dernières provinces dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance sont aussi légèrement différents de ceux obtenus par appels d'offres. Dans le cas de la Saskatchewan, il était de 39,3 %, comparativement à la part de 37,5 % du programme d'appels d'offres. Cependant, la part de 13,9 % du Manitoba dans le mouvement des attributions de wagons à l'avance a été inférieure aux 16,9 % qu'il obtint pour les grains soumissionnés. Bien que comparativement petit, le pourcentage des transports provenant de la Colombie-Britannique a représenté 0,3 % du total du programme d'attributions de wagons à l'avance, contre 0,9 % pour le programme d'appels d'offres.

Figure 40 : Attributions de wagons à l'avance – origine provinciale



Tout comme dans le cas des grains soumissionnés, la majorité des grains expédiés en vertu du programme d'attributions de wagons à l'avance, soit 89,9 %, provenait de silos à forte capacité. Il s'agit d'un pourcentage quelque peu supérieur à celui de 81,5 % lié à ce type d'installations pour la campagne agricole précédente. L'utilisation des silos à forte capacité a été la plus grande au Manitoba et en Alberta, avec des quantités originaires respectives de 96,8 % et 94,0 %. La Saskatchewan suivait avec 83,3 % de son tonnage d'attributions de wagons à l'avance provenant de tels silos. Ces valeurs de pourcentage étaient conformes à celles observées pour les expéditions de grain soumissionné, à l'exception de la Saskatchewan où la proportion de grain soumissionné provenant des installations à forte capacité a atteint une valeur notablement plus grande de 92,0 %.

Répartition mensuelle

Les volumes de grain transportés selon le programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB s'établissaient en moyenne à 152 600 tonnes par mois, les volumes mensuels allant d'un creux de 55 800 tonnes en août 2007 à un sommet de 258 400 tonnes, en mai 2008. En outre, la répartition de ces mouvements était semblable à celle des grains en régime d'appels d'offres.

La similarité de ces répartitions souligne effectivement ce qui a été suggéré par d'autres indicateurs du PSG : Les grains transportés dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance le sont en grande partie de concert avec les expéditions dans le cadre du programme d'appels d'offres. De plus, cette situation révèle que les sociétés cérésières ont tiré avantage de l'élément d'adaptabilité que le programme d'attributions de wagons à l'avance était censé apporter à leurs activités de planification. En combinant ces mouvements, les sociétés cérésières ont réussi à maximiser les possibilités d'économies de blocs de wagons 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 soumissionnés selon le programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB atteignait 14,4 jours pendant la campagne agricole 2007 à 2008. Cette valeur s'est avérée inférieure de 4,6 % à la moyenne de 15,1 jours de la campagne agricole 2006 à 2007. En outre, il existe une différence faible avec la moyenne de 13,9 jours observée pour les expéditions de grains en régime d'appels d'offres. En fait, les valeurs trimestrielles de cycles de rotation de wagons pour les mouvements d'attributions de wagons à l'avance suivaient celles observées dans le cadre du programme d'appels d'offres, et se conformaient également à l'amélioration plus générale du cycle global de rotation des wagons pendant la période. [Voir le tableau 2B-6 à l'Annexe 4.]

Le temps moyen de transport en charge de 6,8 jours pour le grain transporté dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance était aussi conforme aux 6,5 jours des expéditions de grain soumissionné. De même, le temps moyen de transport à vide s'est avéré à peine plus long que celui des expéditions de grain soumissionné, soit 7,6 jours au lieu de 7,4 jours respectivement.

Bien que les moyennes comparatives relatives aux expéditions effectuées en vertu du programme d'attributions 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. Compte tenu du cycle moyen de rotation des wagons de 15,2 jours relatif aux grains non soumissionnés, l'écart atteignait 8,6 %. Ces similarités supportent l'observation que les grains expédiés dans le cadre des programmes d'appels d'offres et d'attributions de wagons à l'avance sont transportés largement de concert l'un avec l'autre.

Figure 41 : Attributions de wagons à l'avance – répartition mensuelle

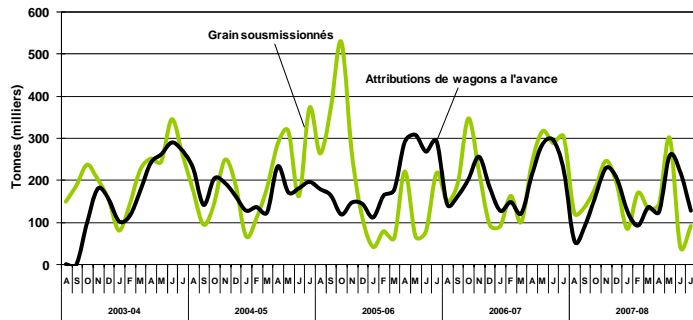
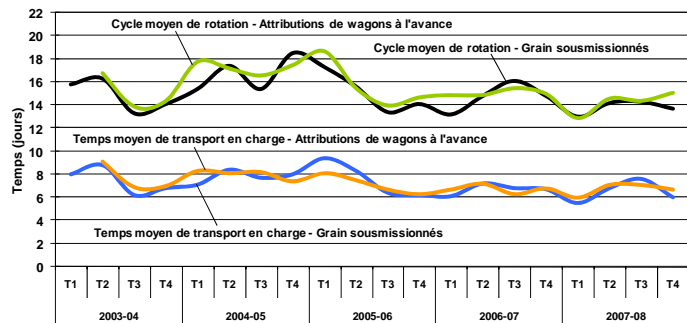


Figure 42 : Attributions de wagons à l'avance – cycle de rotation des wagons

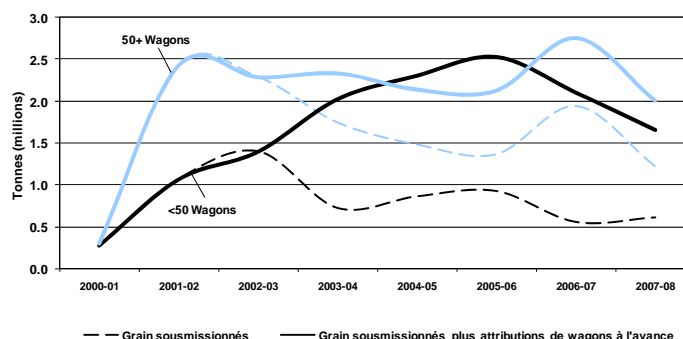


Blocs de wagons multiples

La proportion de grain transporté selon les programmes d'encouragement utilisés par les chemins de fer pour encourager les expéditions en blocs de wagons multiples a augmenté considérablement dans le PSG. Évidemment, les expéditions en blocs de wagons de 50 wagons ou plus ont compté pour les trois quarts environ du volume total depuis la campagne agricole 2001 à 2002. Habituellement, la proportion applicable aux expéditions de grain soumissionné s'est avérée être marginalement supérieure à celle du grain non soumissionné. Et bien que cette proportion ait baissé à 66,7 % dans la campagne agricole 2007 à 2008 à cause de la réduction de la valeur des contrats issus par la CCB, ces valeurs élevées ont souvent signalé la compétitivité des sociétés céréalères majeures pour transporter le grain soumissionné provenant des silos à forte capacité dans des blocs de wagons plus grands.

Or c'est cette prédominance même qui a amené la CCB et ses agents à réduire collectivement, à compter de la campagne agricole 2003 à 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'attributions de wagons à l'avance de la CCB. Dans une certaine mesure, les mécanismes d'affectation inhérents à ce programme protégeaient les petites sociétés céréalères 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.⁷⁵

Figure 43 : Volumes de grain expédiés par blocs de wagons multiples



— Grain soumissionnés — Grain soumissionnés plus attributions de wagons à l'avance

Compte tenu de la taille généralement réduite des installations utilisées par les petites sociétés céréalères, les expéditions effectuées à l'aide de l'équipement fourni dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance sont de taille moindre que celles effectuées en vertu du programme d'appels d'offres seul. Il en est de même des expéditions des grandes sociétés céréalères, 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. Lorsque l'on combine les chiffres à des fins de comparaison, on obtient une concentration accrue des mouvements effectués par blocs de wagons de moins de 50 wagons et une dilution de l'utilisation de blocs de wagons d'au moins 50 wagons. Alors que 33,3 % des expéditions de grain soumissionné ont été effectuées par blocs de wagons de moins de 50 wagons, le pourcentage atteignait 45,2 % lorsqu'on y intégrait les mouvements assurés en vertu du programme d'attributions de wagons à l'avance. En revanche, la proportion d'expéditions par blocs de wagons d'au moins 50 wagons passait de 66,7 %, en ce qui concerne les grains soumissionnés uniquement, à 54,8 % lorsqu'elles étaient combinées avec celles effectuées en vertu du programme d'attributions de wagons à l'avance. [Voir le tableau 2B-7 à l'Annexe 4.]

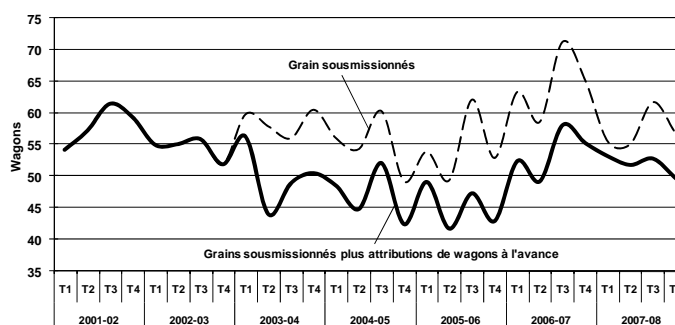
⁷⁵ Les 40 % cités renvoient au total découlant des appels d'offres et du programme d'attributions de wagons à l'avance. Les contrats d'attribution de wagons à l'avance sont adjugés selon les mêmes principes administratifs que les attributions de wagons générales de la CCB (50 % en fonction des 18 dernières semaines de livraisons des producteurs et 50 % en fonction des intentions de livraisons futures); aucune soumission n'est présentée par les sociétés céréalères.

Taille des blocs de wagons multiples

Parallèlement, ces facteurs ont entraîné une diminution de la taille moyenne des blocs de wagons. Bien que le programme d'appels d'offres ait produit un bloc moyen de 57,5 wagons pour la campagne agricole 2007 à 2008, une fois combinés avec les mouvements du programme d'attributions des wagons à l'avance, la moyenne d'ensemble a été réduite de 9,6 % à 52,0 wagons. [Voir le tableau 2B-8 à l'Annexe 4.]

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

Figure 44 : Bloc de wagons moyen – programme d'appels d'offres et d'attributions à l'avance



2.3 Relations commerciales – autres événements

2.31 L'industrie du grain cherche encore des réparations sur les questions relatives au service ferroviaire

Les plaintes des intervenants concernant le service ferroviaire et l'attribution des wagons ont augmenté au cours des dernières années. La perception d'un déclin dans l'uniformité et la fiabilité avec lesquelles ce service est fourni a été particulièrement préoccupante. Les expéditeurs de grain ont mentionné fréquemment des exemples coûteux de wagons qui n'étaient pas présents en temps opportun aux silos de collecte pour leur chargement, ou aux silos terminaux de destination pour leur déchargement. Le processus d'ensemble des attributions de wagons – sujet toujours contentieux – a aussi été de plus en plus critiqué par les expéditeurs qui ont soutenu qu'ils étaient lésés par la préférence donnée aux trains unitaires commandés grâce aux produits d'attribution à l'avance des chemins de fer.

Un expéditeur de grain lésé, la Great Northern Grain Terminals Ltd. (GNG), a choisi de déposer une plainte concernant le niveau de service auprès de l'Office des transports du Canada en mars 2007. Dans sa plainte, la GNG déclarait que les produits d'attribution à l'avance du CN discriminaient contre elle et les autres petits expéditeurs relativement à l'attribution des wagons, ce qui les rendait non concurrentiels dans le marketing du grain. En outre, la compagnie déclarait aussi que le CN n'avait aussi pas fourni au plaignant un niveau de service ferroviaire adéquat dans le cadre de son programme général d'attributions de wagons. À plusieurs égards, l'affaire fut ciblée par un grand nombre de petits expéditeurs, avec plus de 20 organismes séparés ayant demandé un statut d'intervenant dans l'affaire.

En juillet 2007, l'Office détermina que les pratiques d'attribution des wagons du CN avaient conduit à une détérioration importante du service fourni à la GNG. En outre, il décida que le CN avait en fait violé ses obligations de transporteur public et que GNG subirait probablement des dommages commerciaux importants si la violation persistait.⁷⁶ Bien qu'il ait été ordonné au CN d'accommoder de façon raisonnable les besoins de transport spécifiques de la GNG, l'Office détermina aussi que les difficultés subies par la GNG n'étaient pas isolées, mais plutôt le résultat d'une défaillance « systémique » généralisée.⁷⁷

⁷⁶ Voir décision n° 344-R-2007 de l'Office des transports du Canada datée du 6 juillet 2007.

⁷⁷ Ibidem.

Du fait de ses implications pour l'ensemble de l'industrie, un grand nombre de petits expéditeurs du SMTG considèrent positivement la décision de l'Office. En outre, ils anticipèrent qu'il existerait une amélioration importante dans leur capacité d'obtenir du matériel et de mieux faire concurrence dans la campagne agricole 2007 à 2008. Au cours des semaines suivantes, le CN se réunit avec plusieurs de ces petits expéditeurs dans un effort de résoudre les problèmes qui avaient été soulevés par l'Office dans sa décision. Toutefois, les parties ne purent finalement pas trouver un terrain d'entente nécessaire pour réconcilier leurs différentes positions. Ainsi, les changements structurels apportés par le CN en août 2007 furent insuffisants pour réduire les préoccupations que ces intervenants avaient soulevées.

Le 5 septembre 2007, la CCB et cinq autres sociétés déposèrent une série de nouvelles plaintes auprès de l'Office relativement au niveau de service qu'elles recevaient du CN.⁷⁸ Chacune déclarait que le transporteur manquait toujours de leur fournir un service ferroviaire adéquat à cause de ce qui était, selon elles, des carences inhérentes au processus d'attribution de wagons. Selon des arguments qui étaient en grande mesure similaires à ceux présentés par la GNG six mois auparavant, elles affirmèrent que les produits d'attribution à l'avance du CN étaient toujours discriminatoires et nuisaient finalement à l'efficacité des mouvements de grain. Plus spécifiquement, elles déclarèrent que, du fait de la préférence inhérente du CN pour attribuer les wagons aux expéditeurs capables de garantir des mouvements par blocs de wagons de 100 wagons sur une période de 42 semaines consécutives, les petits expéditeurs étaient simplement incapables d'obtenir les wagons qu'ils nécessitaient pour leur propre exploitation.

À la lumière de cela, la CCB et les autres plaignants demandèrent que l'Office prenne une décision provisoire ordonnant au CN de suspendre ses produits d'attribution à l'avance tant que leur affaire ne serait pas décidée. Étant donné la gravité des plaintes déposées, le personnel de l'Office essaya d'abord d'arbitrer la dispute. Toutefois, vers la fin septembre 2007, cet effort de réconciliation avait également échoué et les plaintes furent autorisées à suivre leur cours. Ceci fut suivi au milieu d'octobre 2007 par la décision prise par l'Office de ne pas délivrer d'ordonnance provisoire invalidant les programmes d'attributions à l'avance du transporteur, jugeant qu'il ne pouvait pas découvrir de preuves des dommages irréparables qui exigeraient qu'une action si extrême soit suivie. L'Office détermina aussi qu'il serait déraisonnable d'ordonner au CN de suspendre ces programmes face à l'impact potentiel que cela pourrait avoir sur les autres expéditeurs de grain.

En janvier 2008, l'Office délivra une décision intérimaire qui déterminait que les produits d'attribution à l'avance du CN avaient causé aux plaignants des dommages commerciaux importants dans la campagne agricole 2006 à 2007, et que le transporteur avait violé ses obligations de niveau de service.⁷⁹ En outre, l'Office détermina qu'il était probable que des dommages additionnels seraient subis si une certaine forme d'action corrective n'était pas entreprise. Toutefois, l'Office reconnut que le CN avait fait certains efforts pour réviser ses produits d'attribution à l'avance afin de mieux refléter les besoins importants des expéditeurs alors que la campagne agricole 2007 à 2008 démarrait. Pourtant, l'Office conclut qu'il ne pouvait tout simplement pas évaluer les effets de ces changements dans l'absence des données nécessaires à cette évaluation. En conséquence, l'Office différa une décision finale en la matière jusqu'à ce que toutes les données requises puissent être réunies et analysées.⁸⁰ Lorsque la campagne agricole 2007 à 2008 prit fin, cette décision finale n'avait toujours pas été délivrée.

⁷⁸ Il y eut en fait six plaintes différentes déposées auprès de l'Office des transports du Canada relativement au service du CN. En plus de celle déposée par la Commission canadienne du blé, elles incluent des plaintes de la North East Terminal Ltd., la North West Terminal Ltd., Paterson Grain, la Parrish & Heimbecker Limited et la Providence Grain Group Inc. Tous les plaignants étaient membres du Groupe CARS, qui avait été formé dans le but de partager les wagons qui leur avaient été attribués à la suite des produits d'attribution à l'avance introduits par le CN. Puisque tous les six dépôts de plainte concernaient des plaintes similaires, l'Office décida d'étudier les plaintes en même temps.

⁷⁹ Une référence collective est faite ici aux six décisions délivrées simultanément par l'Office des transports du Canada. Voir les décisions nos 20-R-2008 à 25-R-2008 de l'Office des transports du Canada, toutes datées du 18 janvier 2008.

⁸⁰ L'Office des transports du Canada ordonna que chacune des parties soumette des informations détaillées relatives aux mouvements de grain pendant les 36 premières semaines de la campagne agricole 2007 à 2008. De façon générale, les informations demandées visaient à identifier le nombre de wagons réellement commandés, attribués et transportés pendant cette période.

2.32 Le gouvernement fédéral adopte le projet de loi C-8 et lance un examen du service ferroviaire

Les plaintes enregistrées par l'industrie du grain concernant le service ferroviaire n'ont pas été uniques. D'autres industries ont aussi déclaré leur insatisfaction avec le service que leurs expéditeurs recevaient des chemins de fer. Dans beaucoup de cas, ces expéditeurs ont exprimé une inquiétude similaire relative à ce qu'ils déclaraient être un manque de responsabilité des chemins de fer, et ont aussi affirmé que des changements réglementaires fourniraient les seuls moyens pratiques de corriger les défauts qu'ils percevaient. En outre, ils ont réussi à se regrouper pour porter ces plaintes à l'attention du gouvernement fédéral.

Bien que les chemins de fer aient soutenu qu'aucun changement réglementaire ne serait nécessaire, et que la plupart des problèmes pourraient être résolus de façon satisfaisante par des mécanismes privés de résolution des disputes, la communauté des expéditeurs a continué à demander les changements législatifs qui étaient selon elle nécessaires. En mai 2006, Transports Canada informa les expéditeurs que le gouvernement avait l'intention d'adresser leurs plaintes relatives au service ferroviaire avec des amendements à la *Loi sur les transports au Canada*. Un peu plus d'un an après, le 30 mai 2007, le gouvernement soumit à la discussion ces changements promis de la Loi dans la Chambre des communes. De façon générale, le projet de loi C-58 visait à protéger les expéditeurs ferroviaires de l'abus potentiel du pouvoir commercial des chemins de fer, et incluait des moyens plus efficaces d'adresser leurs préoccupations relatives au service et aux tarifs. En outre, le gouvernement s'engageait aussi de réétudier le service ferroviaire dans un délai de 30 jours après l'adoption du projet de loi.

Bien que le projet de loi C-58 soit mort au Feuilleton à cause de la prorogation du Parlement en septembre 2007, il a été effectivement réintroduit dans la Chambre des communes en tant que projet de loi C-8 un mois plus tard. La sanction royale ayant été donnée le 28 février 2008, le gouvernement fédéral commença à élaborer les termes de référence qui structureraient l'examen qui avait été promis. Au début d'avril 2008, après avoir intégré les données des chemins de fer et des expéditeurs, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités signala l'étendue de l'examen qui allait suivre.

Il était envisagé un examen en deux étapes, qui nécessiterait jusqu'à un an et demi pour être complété. Dans la première étape, des consultants seraient engagés à recueillir et à analyser les données des expéditeurs, des chemins de fer et des terminaux nécessaires pour évaluer correctement la performance du chemin de fer. Elle serait suivie d'une deuxième étape, dans laquelle un panel de trois personnes éminentes serait chargé d'évaluer les travaux analytiques qui avaient été complétés et de développer des recommandations qui pourraient conduire à des améliorations du service ferroviaire.

Un appel d'offres officiel, focalisé sur la première étape de cet examen, fut lancé par le gouvernement du Canada le 24 juillet 2008. Environ un mois plus tard, ceci fut suivi par une annonce du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités selon laquelle QGI Consulting, basée à Edmonton, avait été choisie pour conduire la première étape de cet examen, dont la complétion était anticipée pour le printemps 2009.⁸¹

2.33 Le gouvernement fédéral conclut de nouveaux accords d'exploitation avec le CN et le CP

À la suite de l'élection fédérale du 23 janvier 2006, le gouvernement conservateur nouvellement installé a infirmé la décision du gouvernement libéral précédent de transférer son parc de wagons-trémies couverts à la Farmer Rail Car Coalition (FRCC). Ces 11 900 wagons avaient été fournis au CN et au CP selon un accord d'exploitation qui permettait aux deux transporteurs de les utiliser comme faisant partie de leur parc général de grain.⁸² 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. En choisissant de conserver le parc, le ministre fédéral des Transports, de l'Infrastructure et

⁸¹ Quorum Corporation, qui joue le rôle de Surveillant du système canadien de manutention et de transportation du grain, est une société sœur de QGI Consulting. Bien que les deux sociétés soient apparentées, leurs activités commerciales sont distinctes et séparées.

⁸² Au fil du temps, l'attrition a réduit les 13 000 wagons-trémies couverts qui constituaient initialement le parc du gouvernement fédéral. Par le début de la campagne agricole 2007 à 2008, on estime qu'il restait 11 900 wagons. À un certain moment, ce parc fut agrandi par 6 000 wagons de plus : la CCB était propriétaire de 2 000 de ceux-ci; 2 000 étaient 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 wagons à la Saskatchewan Grain Car Corporation. Le nombre de ces wagons a aussi diminué au cours du dernier quart de siècle.

des Collectivités indiqua que ceci avait été fait pour maximiser les avantages des agriculteurs et des contribuables.⁸³

Au cours de l'année suivante, Transports Canada commença à négocier de nouveaux accords avec le CN et le CP pour remplacer l'ancien accord d'exploitation. L'objet de ces accords était de couvrir la remise à neuf, l'entretien et l'exploitation des wagons. Selon les conditions générales des accords qui avaient été conclus séparément avec le CN et le CP au début de la campagne agricole 2007 à 2008, le gouvernement continuerait à fournir ces wagons aux chemins de fer sans frais de propriété tant que ceux-ci seraient utilisés pour transporter le grain. Ceci signifiait qu'il n'y aurait pas d'augmentation résultante dans les plafonds du revenu des transporteurs due à toute location de wagon associée à leur transfert à un tiers tel que la FRCC.

Bien que le gouvernement se soit engagé à inspecter régulièrement ces wagons pour s'assurer qu'ils étaient remis à neuf et étaient l'objet d'un entretien selon des normes acceptables, il faut remarquer que les nouveaux accords prévoyaient aussi le remplacement à long terme de ce parc vieillissant.⁸⁴ Un facteur clé de ceci était que, bien que la capacité perdue par attrition soit remplacée, tous les wagons ne seraient pas nécessairement l'objet d'un remplacement. Ceci veut dire que les chemins de fer pouvaient remplacer ces anciens wagons comparativement petits par leur capacité équivalente telle que fournie par leur substitution par de super wagons-trémies, qui étaient devenus la norme de l'industrie.⁸⁵ Similairement, une amélioration du cycle de rotation des wagons pouvait aussi être utilisée pour compenser la capacité perdue par attrition sans remplacer matériellement un wagon.

À la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, il a été signalé que ce processus était bien engagé, le CN ayant déjà commencé à éliminer un grand nombre de wagons-trémies en aluminium qui avaient été identifiés comme n'étant plus aptes au service.

2.34 Plafond du revenu ajusté pour refléter des allocations d'entretien réduites

L'une des questions les plus contentieuses qui se sont manifestées pendant le débat sur l'avenir du parc de wagons-trémies concernait les coûts réels de leur entretien. Ceci s'est manifesté nettement lorsque la Farmer Rail Car Coalition soumit une offre pour acheter ces wagons en 2004. La proposition de la FRCC était fondée en grande partie sur le principe selon lequel 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 fournies selon le plafond du revenu.⁸⁶ Un examen ultérieur de cette question suggéra que les coûts réels d'entretien étaient bien inférieurs aux allocations qui avaient été accordées.

Pour corriger cela, le gouvernement fédéral proposa un amendement à la *Loi sur les transports au Canada* qui autoriserait un ajustement exceptionnel des allocations d'entretien accordées au CN et au CP.⁸⁷ En alignant plus étroitement cette indemnité avec le coût réel de l'entretien des wagons-trémies dans le service réglementé des grains, il fut estimé que les revenus permis des transporteurs pourraient être réduits de jusqu'à 2,00 \$ la tonne. Vers la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, le ministre fédéral des Transports, de

⁸³ Des informations plus détaillées concernant les événements qui ont conduit à cette décision se trouvent dans le rapport annuel du Surveillant pour la campagne agricole 2005 à 2006.

⁸⁴ La remise à neuf était centrée sur l'amélioration des wagons pour refléter l'engagement des chemins de fer de maintenir les wagons en bon état de marche pour le restant de leur durée de service. Certains wagons sont destinés à être améliorés pour permettre une charge plus lourde par essieu.

⁸⁵ Les wagons-trémies appartenant au gouvernement du Canada sont en général de conception normalisée, avec une capacité de 4 550 pieds cubes. Bien que l'on sache que le CN et le CP possèdent des super wagons-trémies avec des capacités de l'ordre de 5 250 pieds cubes, soit 15 % de plus environ que celle d'un wagon-trémie appartenant au gouvernement, certains wagons nouvellement conçus peuvent fournir jusqu'à 6 300 pieds cubes.

⁸⁶ La moyenne annuelle de 4 329 \$ par wagon mentionnée a été établie par l'Office des transports du Canada, à la demande de Transports Canada, selon les coûts établis en 1992; elle représente une estimation des coûts d'entretien connexes enchâssés dans les plafonds du revenu du CN et du CP pour la campagne agricole 2003 à 2004. Il faut noter que cette estimation concernait spécifiquement la proposition de la FRCC et que, par conséquent, elle ne prenait pas en compte d'autres éléments de coût pour lesquels certaines dispositions d'entretien auraient pu être exclues.

⁸⁷ Le projet de loi C-11, *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence*, reçut la sanction royale le 22 juin 2007.

l'Infrastructure et des Collectivités demanda officiellement à l'Office des transports du Canada de mettre en œuvre cet ajustement.

Puisqu'il était prévu que le calcul de cet ajustement nécessiterait plusieurs mois et serait applicable aux revenus que le CN et le CP gagneraient pendant la totalité de la campagne agricole 2007 à 2008, l'Office prit une décision provisoire selon laquelle il informa les chemins de fer que l'indice des prix composite afférent au volume (IPCAV) était réduit de sa valeur déterminée antérieurement de 1,1611 à 1,0884.⁸⁸

Le 19 février 2008, l'Office délivra sa détermination finale en la matière, en décidant qu'un ajustement exceptionnel de 72,2 M\$ était justifié. Ceci se traduit par une valeur estimée de 2,59 \$ la tonne, comparativement à la valeur de 2,00 \$ la tonne qui avait été approximativement calculée initialement. Ainsi, l'Office réduisit encore plus l'IPCAV pour la campagne agricole 2007 à 2008 : à 1,0639, comparativement à l'estimation provisoire de 1,0884.⁸⁹

Le CN et le CP, se trouvant en désaccord avec divers aspects de la procédure ainsi qu'avec la détermination finale, firent appel de la décision de l'Office auprès de la Cour d'appel fédérale. Toutefois, la Cour se prononça finalement contre les chemins de fer, ce qui permit à l'ajustement exceptionnel de 72,2 M\$ d'être inclus dans le calcul de l'Office relatif aux revenus permis des transporteurs pour la campagne agricole 2007 à 2008.⁹⁰

2.35 Le port de Churchill a enregistré une forte augmentation du volume de trafic.

Comme il a été noté dans des rapports précédents publiés par le Surveillant, le port de Churchill s'est battu contre des volumes en déclin depuis plusieurs années. Dans la campagne agricole 2002 à 2003, les expéditions transportées par le port ont atteint un point bas du PSG de 351 900 tonnes. À l'époque, le Conseil consultatif du port de Churchill avait averti qu'une autre saison d'expédition semblable pourrait s'avérer commercialement ruineuse pour le port.

En réponse, le gouvernement du Manitoba décida de fournir au port un soutien financier provisoire groupé auquel se sont ajoutées des sommes supplémentaires du gouvernement fédéral. Avec une re-focalisation sur l'attrait du commerce au port, ces efforts semblent avoir eu des résultats positifs dans la campagne agricole 2003 à 2004. Le débit a augmenté à 542 700 tonnes et la base de trafic s'est élargie pour inclure les pois, le canola et autres grains hors CCB. Pourtant, la quantité de grain traversant ce port du nord au cours des trois campagnes agricoles suivantes a rarement dépassé 0,5 million de tonnes.⁹¹ En outre, ce volume constituait environ la moitié des 1,0 million de tonnes qui, selon de nombreux intervenants, étaient nécessaires pour assurer le succès commercial à long terme du port.

Toutefois, le volume de grain qui a traversé Churchill dans la campagne agricole 2007 à 2008 s'est avéré être le plus grand depuis la campagne agricole 2000 à 2001 : un total de 594 500 tonnes.⁹² Plus important encore, le port a reçu un certain nombre de distinctions avec ce résultat. Peut-être la plus notable concernait une expédition modeste de blé à moudre vers Halifax. Grâce à un navire d'approvisionnement arctique qui sinon serait retourné vide à Montréal, un total de 11 600 tonnes ont été expédiées en tant que transport national de retour à charge. Ceci a constitué le premier exemple de l'emploi du transport maritime pour amener le grain entre Churchill et une destination canadienne. Bien que de tels mouvements soient limités par le nombre réduit

⁸⁸ L'indice des prix composite afférent au volume pour la campagne agricole 2007 à 2008 avait reçu initialement une valeur de 1,1611 de l'Office. Voir décision n° 211-R-2007 de l'Office des transports du Canada datée du 27 avril 2007. Celle-ci fut par la suite réduite à 1,0884 étant donné l'ajustement précédemment estimé de 2,00 \$ la tonne qu'il était demandé à l'Office de mettre en œuvre. Voir décision n° 388-R-2007 de l'Office des transports du Canada datée du 31 juillet 2007.

⁸⁹ Voir décision n° 67-R-2008 de l'Office des transports du Canada datée du 19 février 2008.

⁹⁰ Voir la décision regroupée de la Cour d'appel fédérale relative au dossier entre la *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada contre l'Office des transports du Canada*, 2008 FCA 363, en date du 24 novembre 2008.

⁹¹ Le grain à destination de Churchill est chargé dans des navires pendant une saison d'expédition, laquelle dure normalement entre la fin juillet et le début novembre et chevauche deux campagnes agricoles.

⁹² Le volume de débit du port de 593 200 tonnes au premier trimestre établit en fait un record du PSG, en surpassant les 580 500 tonnes qui avaient traversé Churchill au premier trimestre de la campagne agricole 2000 à 2001.

de navires engagés à approvisionner les collectivités du nord du pays, ceci démontra clairement qu'une alternative aux expéditions interrégionales par voie ferrée et par voie maritime était possible.

En même temps, un navire transportant une cargaison d'engrais en provenance de la Russie pour le Canada a aussi accosté au port. Ceci s'est avéré être un jalon important pour Churchill dans la mesure où c'était la première fois depuis longtemps que des importations étrangères étaient réellement entrées dans le pays par le port. En outre, puisque ce navire ramassa aussi une cargaison de blé à destination de l'Italie, ceci démontra également que le commerce bilatéral – objectif du port recherché depuis longtemps – était en fait possible.

Finalement, tout cela servit d'arrière-plan pour l'annonce faite par le premier ministre du Canada selon laquelle 68 M\$ de plus provenant de fonds fédéraux, provinciaux et privés seraient investis dans la voie ferrée qui dessert le port, ainsi que dans des installations portuaires additionnelles. La majeure partie de cette somme, soit 60 M\$, était désignée pour des améliorations de l'infrastructure exploitée par le Hudson Bay Railway, avec des contributions réparties en parts égales entre le gouvernement du Canada, le gouvernement du Manitoba et OmniTRAX Inc., le propriétaire du chemin de fer. Il a été signalé que la voie ferrée avait souffert des effets d'un sous-financement chronique de l'entretien, qui avait non seulement ralenti les mouvements des trains, mais aussi conduit à l'interruption périodique complète du service. Les autres 8 M\$, qui étaient réservés en grande mesure pour l'expansion des installations d'entreposage de Churchill, devaient être partagés équitablement par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial.

2.36 Introduction des amendements de la Loi sur les grains canadiens

En septembre 2006, le gouvernement fédéral soumit à la discussion un rapport écrit par Compas Inc., société de recherche basée à Toronto qui avait été sélectionnée pour conduire une revue statutaire indépendante de la Commission canadienne des grains (CCG) et de la *Loi sur les grains canadiens*. Résultant de ses consultations avec des centaines d'intervenants, le rapport de Compas recommandait un certain nombre de changements importants du mandat de la CCG, dont un grand nombre altéreraient fondamentalement la façon dont le SMTG fonctionne aujourd'hui.⁹³ Une importance particulière était donnée aux implications provenant de la recommandation du rapport relative à l'assurance-qualité, et au changement potentiel du système de calibrage qui avait été basé pendant longtemps sur la distinction visuelle des grains (DVG).⁹⁴

À la suite de son renvoi vers le Comité permanent de la Chambre des communes sur l'agriculture et l'agroalimentaire, le comité a avancé 12 recommandations spécifiques. Parmi les plus notables, on comptait celles préconisant de modifier la structure de gestion existante de la CCG; de préserver l'accès des agriculteurs au chargement des wagons des producteurs; et de rendre optionnels les services d'inspection intérieurs. De plus, le comité suggéra aussi que la DVG soit abandonnée et remplacée par un système de déclarations des agriculteurs supportées par des mécanismes scientifiques de contrôle-qualité.

S'appuyant sur ces recommandations, le gouvernement fédéral décida d'amender la *Loi sur les grains canadiens*, en introduisant le projet de loi C-39 dans la Chambre des communes le 13 décembre 2007. Parmi les amendements proposés se trouvaient des dispositions visant à clarifier le mandat central de la CCG, à éliminer son obligation de fournir des inspections intérieures obligatoires aux silos terminaux et de transfert, et à mettre fin à son administration du programme de sécurité des paiements aux producteurs.

Le mandat de la CCG a été divisé en deux parties. La première concernait l'affirmation de son rôle pour établir et préserver les normes de qualité qui régiraient les grains canadiens, ainsi que pour réglementer la manutention des grains au Canada afin d'assurer que ces normes soient respectées. La deuxième partie soulignait la responsabilité de la CCG de protéger les intérêts des producteurs de grain en livrant leur grain aux silos et aux négociants en grain, en assurant leur accès aux déterminations exécutoires concernant le grade et le nettoyage de leurs livraisons, et dans leurs attributions de wagons de producteurs.

⁹³ Ces recommandations ont été décrites de façon plus complète dans la section 2.35 du rapport annuel du Surveillant pour la campagne agricole 2006 à 2007.

⁹⁴ La DVG a fourni une méthode économique d'identification des types de blé qui correspondent aux diverses classes uniformes établies dans le cadre du système d'enregistrement des variétés au Canada. Pour assurer l'enregistrement, la production et la manutention non limités d'une variété de blé, elle doit se conformer à une reconnaissance visuelle selon laquelle elle fait partie d'une « classe » indiquant sa qualité intrinsèque et de traitement.

L'un des changements les plus controversés présentés dans le projet de loi C-39 était de transformer en service optionnel la pesée et l'inspection intérieures du grain aux silos terminaux et de transfert. Les producteurs conserveraient tout de même le droit de faire peser et inspecter toute expédition, l'exploitant du silo étant alors obligé de leur donner accès à un fournisseur de service indépendant lorsque cette demande serait faite. En cas de dispute concernant le grade entre les parties, la CCG servirait d'arbitre final. Malgré ce changement apporté au processus existant, la CCG continuerait à effectuer l'inspection de toutes les expéditions sortantes d'exportation afin de protéger la qualité du grain expédié du Canada.

Finalement, l'élimination du programme de sécurité des paiements aux producteurs visait à réduire les coûts et à aligner l'industrie du grain de l'Ouest du Canada avec celle de l'Est du Canada et d'autres secteurs agricoles. Le programme, appelé couramment « attachement », était considéré comme une barrière pour les nouveaux venus potentiels. Son élimination était conçue pour ouvrir la porte aux initiatives lancées par les producteurs, telles que le développement d'un « centre d'échange de produits », afin de gérer les risques commerciaux d'une façon plus rentable.⁹⁵

En plus de ces amendements législatifs officiels, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire annonça aussi vers le milieu de février 2008 que le système basé sur la DVG qui avait été utilisé pour la classification du blé de l'Ouest du Canada prendrait fin avec la campagne agricole 2007 à 2008. À partir du 1^{er} août 2008, il serait remplacé par un système mettant en jeu des déclarations provenant des agriculteurs. L'objet de ce changement réglementaire était d'encourager le développement et l'introduction de nouvelles variétés de blé avec des caractéristiques améliorées pour les utilisateurs traditionnels, ainsi que divers attributs et rendements potentiels pour son utilisation pour l'éthanol et le fourrage. La CCG devait travailler avec l'industrie pour assurer que le changement ne compromette pas l'intégrité du système existant d'assurance-qualité et pour développer un mécanisme de tests rapides à mettre en œuvre dans le futur.

Bien que l'élimination réglementaire du système basé sur la DVG ne soit pas affectée par la prorogation suivante de la 39^e législature, les changements législatifs soumis dans le projet de loi C-39 étaient directement impactés. Ainsi, le projet de loi C-39 qui, à cause de la prorogation du Parlement le 7 septembre 2008 avait seulement reçu une première lecture, est mort au Feuilleton de la Chambre des communes.

2.37 Le gouvernement va de l'avant avec le choix du marketing

Selon l'une des planches de sa plate-forme électorale de 2006, le Parti conservateur fédéral a promis de fournir aux agriculteurs de l'Ouest du Canada un plus grand choix pour le marketing de leurs grains. De façon générale, cette promesse suggérait que la CCB n'aurait plus la juridiction exclusive des ventes de blé, de blé dur et d'orge récoltés dans l'Ouest du Canada pour l'exportation, ainsi que pour la consommation humaine nationale. En fait, l'expression « choix du marketing » était conçue pour signifier que les agriculteurs obtiendraient la capacité de vendre le blé et l'orge qu'ils récoltaient à tout acheteur national ou étranger de leur choix, y compris une CCB transformée.⁹⁶

À la suite du rapport d'un groupe de travail et d'un plébiscite, le gouvernement continua avec ce qu'il soutenait être les amendements requis de la *Réglementation de la Commission canadienne du blé* afin d'accorder initialement à l'orge le choix du marketing. Ayant soutenu que son mandat pouvait seulement être modifié par un changement législatif de la *Loi sur la Commission canadienne du blé* elle-même, la CCB demanda à la Cour fédérale d'examiner la légalité des actions du gouvernement après l'annonce du ministre que ces amendements réglementaires avaient été finalisés en juin 2007.

Lors d'une audience de deux jours tenue à la fin de juillet 2007, les deux parties plaidèrent les mérites de leur position respective. À la fin, la cour décida en faveur de la CCB, en jugeant que les amendements législatifs édictés en 1998 montraient clairement que le Parlement s'était réservé le pouvoir de changer le mandat de la

⁹⁵ Pour de plus amples informations sur les modèles de sécurité des paiements aux producteurs, consulter l'Annexe A de la « Réponse du gouvernement au cinquième rapport du comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire sur l'examen de la *Loi sur les grains du Canada* et de la Commission canadienne des grains mené par Compas Inc. » soumis à discussion le 16 avril 2007.

⁹⁶ Pour de plus amples informations sur l'initiative du gouvernement, veuillez vous référer à la section « 2.31 *Le gouvernement va de l'avant avec le choix du marketing* » dans le rapport annuel du Surveillant du grain pour la campagne agricole 2006 à 2007.

CCB.⁹⁷ De ce fait, la tentative du gouvernement de retirer le contrôle exclusif de la CCB sur le marketing de l'orge grâce à un changement réglementaire fut invalidée, au moins temporairement. Le 26 février 2008, la Cour d'appel fédérale confirma la décision antérieure.⁹⁸

Peu de temps après, le gouvernement fédéral introduisit des amendements de la *Loi sur la Commission canadienne du blé* qui autoriseraient le gouverneur en conseil à abroger la législation qui place l'orge sous le contrôle exclusif. Le projet de loi C-46 incluait aussi une exigence respectant le règlement des différends commerciaux à utiliser par les producteurs et les sociétés céréalières avec la CCB. Toutefois, à la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, le projet de loi C-46 avait reçu seulement une première lecture. Pareillement au projet de loi C-39, les amendements présentés dans le projet de loi C-46 sont aussi morts au Feuilleton de la Chambre des communes lorsque la 39^e législature fut prorogée le 7 septembre 2008.

2.38 Tarifs de fret maritime

Comme on l'a vu dans des éditions précédentes des rapports du Surveillant, les tarifs de fret maritime ont fluctué considérablement depuis la campagne agricole 2002 à 2003. Au milieu de la campagne agricole 2003 à 2004, les taux atteignaient un niveau quatre fois plus élevé que 18 mois auparavant. Toutefois, ceci marqua finalement un plateau après lequel ils commencèrent à chuter. Dans une certaine mesure, ce modèle ondulé s'est répété dans les campagnes agricoles 2004 à 2005 et 2005 à 2006, à mesure que les tarifs de fret maritime baissaient régulièrement. Toutefois, après avoir atteint leur point bas au deuxième trimestre de la campagne agricole 2005 à 2006, ces tarifs ont commencé à augmenter de nouveau. À la fin juillet 2006, le Baltic Dry Index (BDI) avait augmenté à environ 3 300 points.⁹⁹ Un an plus tard, il s'approchait de la valeur plus majestueuse de 6 900 points, soit un niveau égal à près de cinq fois celui enregistré au début de la campagne agricole 2002 à 2003.

Une grande partie de ce mouvement des prix reflétait la demande prédominante, et l'estimation de la demande future, pour des navires servant le commerce chinois croissant en matières premières et en produits finis. Ceci eut un impact important sur les programmes d'exportation de la CCB et sur les grains hors-Commission. Certains importateurs de grain retardaient délibérément leurs achats de grain canadien dans l'espoir d'une baisse des tarifs 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 tarifs de fret maritime a modifié les décisions conventionnelles en matière de routage. À titre d'exemple, les exportations de céréales canadiennes au Mexique, qui avaient pendant longtemps utilisé des navires de pleine mer en partance des ports de la côte Ouest, furent déplacées par les expéditions ferroviaires directes. L'écart grandissant entre les autres tarifs de fret maritime de référence a conduit à une augmentation des volumes de grain traversant les ports du nord-ouest pacifique des États-Unis ainsi que ceux de l'Est du Canada.

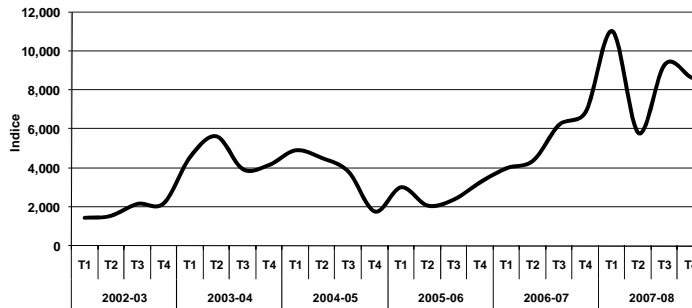
⁹⁷ Voir la décision de la Cour fédérale, *la Commission canadienne du blé contre le procureur général du Canada*, plumitif T-1124-07, daté du 31 juillet 2007.

⁹⁸ Voir la décision de la Cour d'appel fédérale, *le procureur général du Canada contre la Commission canadienne du blé*, plumitifs A-384-07 et A-385-07, datée du 26 février 2008.

⁹⁹ 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 proviennent de sources publiques secondaires.

Les tarifs de fret maritime ont augmenté encore plus dramatiquement au premier trimestre de la campagne agricole 2007 à 2008. Avec le BDI dépassant pour la première fois le niveau de 11 000, les tarifs de fret maritime se sont avérés être presque huit fois plus élevés que ce qu'ils avaient été six ans auparavant. Toutefois, après avoir atteint ce sommet, ils ont commencé à s'écrouler, en chutant de près de 50 % en trois mois seulement. Tout de même, au début de juin 2008, ils avaient récupéré tout le terrain perdu, et s'étaient même intensifiés. À cette date, le BDI atteint une autre valeur record, en s'approchant des 12 000 points. Mais comme avant, il commença à chuter à nouveau. À la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, le BDI avait baissé à 8 600 points.

Figure 45 : Tarifs de fret maritime – Baltic Dry Index



L'expansion économique de la Chine continua à être considérée comme le facteur principal de l'augmentation et de la volatilité sans précédent des tarifs de fret maritime. Puisque le minerai de fer et le charbon nécessitaient environ la moitié de la capacité de vrac de l'industrie des transports, l'augmentation des tarifs était due à une demande chinoise apparemment insatiable pour ces produits.¹⁰⁰ En outre, les impasses périodiques sur les prix que les Chinois avaient avec les exportateurs de ces produits causaient de fortes oscillations de la demande qui augmentaient leur instabilité.

Rien de cela n'aida à améliorer la situation concurrentielle du Canada sur le marché international du grain. Le grain de l'Ouest du Canada est en général commercialisé avec un désavantage de fret dans de nombreuses régions du monde à cause des distances plus grandes nécessaires pour le transporter vers les marchés. À mesure que les tarifs de fret maritime augmentent, le désavantage de coût en fait de même pour les acheteurs du monde entier. Heureusement, la demande pour le grain du Canada s'est avérée être suffisamment forte pour surmonter cette difficulté financière.

2.39 Installations de transbordement de Vancouver

Au cours des dernières années, le PSG a examiné plusieurs aspects du transport du grain en conteneurs, y compris l'avantage de charger ceux-ci dans le pays (chargement à la source) au lieu d'un point plus proche de son point d'exportation réel (chargement au port). Dans une étude de 2007 centrée sur l'utilisation des conteneurs, le Surveillant a conclu que le chargement des conteneurs au port allait probablement augmenter du fait de la plus forte focalisation des voies d'expédition sur l'amélioration de l'utilisation de leurs conteneurs, et la réduction des cycles de temps d'ensemble. Avec cet arrière-plan, le Surveillant a continué à faire attention aux changements dans les pratiques concernant le transport du grain en conteneurs, qui est surtout associé avec l'expédition des récoltes spéciales outre-mer.

L'expédition des conteneurs chargés de grain par le port de Vancouver a augmenté de 68 % entre 2005 et 2007.¹⁰¹ Toutefois, pour l'année civile 2008, ces expéditions ont donné des signes d'affaiblissement. Les volumes manutentionnés jusqu'à la fin août 2008 se sont avérés être inférieurs de 11 % aux volumes au cours des huit premiers mois de 2007. Ceci a largement reflété le resserrement des approvisionnements de grain dans le deuxième semestre de la campagne agricole 2007 à 2008, bien que les expéditions du premier semestre se soient avérées fortes. Malgré cette diminution récente, il est estimé que l'augmentation générale du volume de trafic est pesante pour la capacité limitée de transbordement du port. Dans certains cas, cela a conduit les installations à ajouter une deuxième ou une troisième période de travail pour accommoder l'augmentation de la demande.

¹⁰⁰ En comparaison, le transport maritime du grain compte pour environ 10 % du commerce mondial du vrac solide.

¹⁰¹ Les statistiques mentionnées ici ont été obtenues auprès du Programme de surveillance du grain et de Port Metro Vancouver.

				Année en cours	
	2005	2006	2007	Août 2008	Août 2007
Grain – TOUS (tonnes)	12 069 592	14 004 921	13 677 574	7 986 798	8 776 065
Grain en conteneurs (tonnes)	1 413 226	1 574 776	2 282 427	1 279 587	1 433 858
% en conteneurs	12 %	11 %	17 %	16 %	16 %
Nombre total de TEU – Grain d'exportation	78 470	87 440	126 733	71 049	79 615
Nombre total de TEU transbordés à Vancouver (estimation)	54 929	62 520	92 515	53 998	58 119
Nombre moyen de TEU/semaine	1 052,7	1 198,2	1 773,0	1 552,3	1 670,7

Un grand nombre des obstacles à la croissance du chargement au port continuent tout de même à être d'une nature physique. Cela se reflète en grande partie dans la congestion qui se produit lorsque les wagons arrivent au port en nombre comparativement grand ou sans respect pour les départs programmés des porte-conteneurs. De ce fait, les wagons sont retardés, ce qui congestionne les dépôts de rails aussi bien que les installations de transbordement. Bien que cela conduise à des charges de surestaries par les chemins de fer, ce sont les restrictions des mouvements des wagons pendant ces périodes qui posent les problèmes logistiques les plus importants des exploitants d'installations. Afin de résoudre certains de ces problèmes dans l'agglomération de Vancouver, les exploitants de ces installations ont fait de nouveaux investissements d'infrastructure. Quelques-uns d'entre eux sont décrits ci-dessous :

- La Western Transloading, située sur Annacis Island et desservie par la Southern Railway of British Columbia (SRY), a installé un système de deux plates-formes capable de charger simultanément environ huit conteneurs de 20 pieds à l'heure. Ceci a permis de quadrupler la capacité de traitement de ces installations. En outre, la société a aussi augmenté la longueur de sa voie d'entreposage pour accommoder 12 wagons, au lieu de huit.
- Parish and Heimbecker a établi une nouvelle installation à Cloverdale, aussi desservie par la SRY. Comme celle de Western Transloading, elle est aussi capable de charger jusqu'à huit conteneurs de 20 pieds à l'heure. En outre, la société est capable de manutentionner jusqu'à 22 wagons d'arrivée, et possède un pousse-wagon qui lui donne une plus grande flexibilité d'aiguillage. Planifiant pour le futur, la société a réservé de la place pour l'expansion de sa capacité de transbordement, ainsi que la possibilité d'augmenter sa capacité d'entreposage au site.
- Le troisième investissement concerne celui fait par Ray-mont Logistics, qui a acquis une ancienne installation de transbordement d'arrivée de foin et de farine animale à Richmond. Desservie par le CN, elle a donné à la société une entrée sur le marché de Vancouver. Bien que cette installation relativement petite soit très différente de sa grande exploitation de Montréal, il semble probable que la société poursuivra son modèle pionnier et sera l'objet d'une expansion importante l'an prochain.

Les investissements de capitaux mentionnés ci-dessus auront sans aucun doute un impact sur la capacité totale de transbordement de l'agglomération de Vancouver. Quorum Corporation pense que ces actions ont déjà effectivement doublé la limite de manutention précédente, en l'augmentant d'une valeur estimée de 1 600 TEU par semaine à plus de 3 000 TEU.¹⁰² Bien que ces investissements puissent aider à mitiger certains problèmes logistiques qui ont affecté l'industrie de transbordement dans le passé, ils servent aussi à mieux positionner ces installations pour accommoder la croissance future du trafic.

¹⁰² L'estimation mentionnée ici est basée sur deux périodes de travail par jour, cinq jours par semaine, pour toutes les installations. Il est important de remarquer que toutes les installations de transbordement dans la région de Vancouver programment leurs heures de travail en fonction de leur charge réelle de travail. Ainsi, les calendriers de travail peuvent varier, et en fait varient, d'une période de travail de seulement huit heures par jour au maximum qui peut être accommodé par une exploitation continue 24 heures sur 24. La capacité du système change en conséquence.

2.4 Observations sommaires

La campagne agricole 2007 à 2008 a été la huitième pour le programme d'appels d'offres de la CCB (Commission canadienne du blé). De façon plus importante, ce fut la cinquième année dans laquelle la CCB se donna l'objectif d'amener un pourcentage déterminé de 40 % de ses transports de grain d'ensemble vers les quatre ports de l'Ouest du Canada en utilisant une combinaison d'appels d'offres et d'attributions de wagons à l'avance. Selon les termes de cet arrangement, environ la moitié de ce volume, représentant un maximum de 20 % de l'ensemble du mouvement des grains, devait faire l'objet d'appels d'offres.

La CCB émit un total de 190 appels d'offres pour l'expédition d'environ 1,9 millions de tonnes de céréales, environ la moitié des 3,8 millions de tonnes visées l'année précédente. Comme par le passé, la grande majorité du grain mis en adjudication, soit 81,3 %, se rapportait au mouvement du blé. Pour la campagne agricole de 2007 à 2008, ceci concernait un transport potentiel de 1,5 millions de tonnes, soit 44,7 % de moins que les 2,8 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. Les appels d'offres de blé dur ont été classés deuxièmes en termes de leur taille d'ensemble, avec des demandes lancées pour plus de 0,2 million de tonnes, soit 12,2 % du grand total. Les demandes d'orge, qui ont assumé une part de 6,5 %, ont compté pour les autres 0,1 million de tonnes.

Il y a eu également un passage notable des quantités comparatives que ces appels d'offres ont tenté de diriger vers les quatre ports de l'Ouest du Canada. 73,3 % du volume total visé par les appels d'offres était destiné à l'exportation par les ports de la côte Ouest, Vancouver et Prince Rupert. Bien que ceci ait été un peu au-dessous des niveaux observés au cours des deux campagnes agricoles précédentes, un changement supplémentaire est survenu dans la répartition entre ces deux ports. La part de Prince Rupert a seulement baissé légèrement à 41,3 %, comparativement au record de 41,5 % de la campagne agricole précédente, alors que celle de Vancouver a décliné de 40,3 % à 32,0 %. La part accordée au port de Thunder Bay a enregistré une nette hausse face au déclin de Vancouver, en augmentant à 26,7 % comparativement à 18,2 % l'année précédente. Pour la troisième année consécutive, aucun appel d'offres n'a été émis pour Churchill.

Les appels d'offres lancés par la CCB ont donné lieu à 629 soumissions relatives au mouvement de 4,4 millions de tonnes de grain, environ deux fois et demi de plus que la quantité recherchée. La plupart des soumissions, dans une proportion de 81,3 %, faisaient suite à des appels concernant le blé. 15,0 % des soumissions se rapportaient aux appels d'offres portant sur le blé dur, tandis que les autres 3,7 % touchaient aux appels d'offres portant sur l'orge. Dans l'ensemble, il y a eu une augmentation générale des soumissions, mais une certaine préférence semble avoir été accordée par les sociétés céréalières aux offres de blé dur.

Au total, 267 contrats ont été ultérieurement adjugés pour le transport de près de 1,9 millions de tonnes de grain, soit presque toute la quantité sollicitée. Cela représente 14,3 % des volumes expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada au cours de la campagne agricole 2007 à 2008, un volume nettement inférieur à son objectif de 20 %. 38,8 % du tonnage transporté a été expédié à Prince Rupert, 35,0 % à Vancouver et 26,2 % à Thunder Bay. À cause de l'augmentation de la proportion vers Prince Rupert, ce classement est très différent de celui observé lors de la campagne agricole 2004 à 2005. En plus d'indiquer une diminution du rôle de Vancouver et de Churchill dans le mouvement du grain soumissionné, ces résultats signalent la troisième fois que Thunder Bay n'est pas au moins le deuxième plus grand point d'exportation pour les expéditions de grain soumissionné dans l'histoire du programme.

Les conditions améliorées du marché dans la campagne agricole de 2006 à 2007 ont conduit à une restauration des modèles de soumission qui avaient été observés dans les trois premières années du programme d'appels d'offres de la CCB. Les primes ont été effectivement éliminées et les rabais maximums offerts ont augmenté notablement. La campagne agricole 2007 à 2008 a enregistré une certaine diminution de la valeur de ces soumissions face à la réduction des expéditions de grain. Bien que les rabais avancés sur le blé au premier trimestre aient marginalement diminué à 21,28 \$ la tonne, ils ont commencé à chuter plus sensiblement dans le deuxième trimestre, pour tomber finalement à un point bas de 12,13 \$ la tonne au troisième trimestre.

Étant donnée la diminution des rabais offerts par les sociétés céréalières dans leurs soumissions, les économies de transport accumulées par la CCB – et finalement reversées aux producteurs par l'intermédiaire de ses comptes de livraison en commun – ont baissé sensiblement dans la campagne agricole 2007 à 2008.

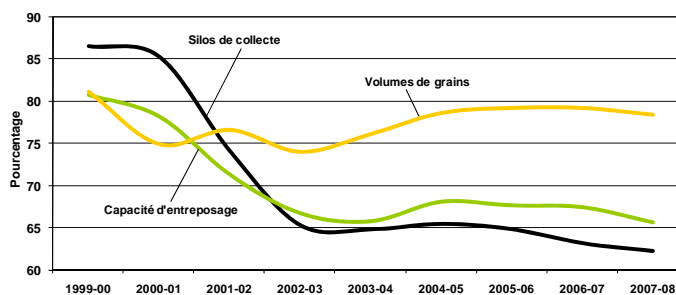
La CCB estime que les économies découlant de ces activités et d'autres sources ont diminué de 12,8 %, passant de 35,1 M\$ l'année précédente à 30,6 M\$.

Au total, 1,8 millions de tonnes de grain ont été transportées dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB pendant la campagne agricole 2007 à 2008. Ceci représentait 13,7 % de toutes les expéditions de la CCB aux ports de l'Ouest du Canada, soit une perte de seulement 2,1 points de pourcentage par rapport à la part relative de 15,8 % enregistrée un an plus tôt. De concert avec le volume qui a été transporté dans le cadre de son programme d'appels d'offres, un total de 28,0 % des expéditions totales de la CCB a été transporté selon ces deux programmes. Ceci a été bien inférieur aux 40 % qui avaient été ciblées, ainsi qu'aux 36,2 % qui avaient été manutentionnées dans la campagne agricole 2006 à 2007.

À plusieurs égards, la répartition des grains expédiés en vertu du programme d'attributions de wagons à l'avance correspondait en grande partie à celle des grains du programme d'appels d'offres. Ces similarités illustrent parfaitement 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 sociétés céréalieres semblent avoir tiré avantage de l'élément d'adaptabilité que le programme d'attributions de 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 sociétés céréalieres d'écarter leurs concurrentes plus petites du marché, la part globale du marché détenue par les parts relatives des principales sociétés céréalieres est restée, de fait, pratiquement inchangée au cours des neuf dernières campagnes agricoles, passant de 81,1 % à 78,4 %. En outre, elles dominent toujours le réseau des silos primaires. Au 31 juillet 2008, les sociétés céréalieres majeures contrôlaient toujours plus de 62,2 % des silos, et 65,7 % de la capacité d'entreposage, bien que ceci constitue un repli marqué comparativement à leurs parts respectives de 86,5 % et 80,7 % à la fin de l'année initiale du PSG.

Figure 46 : Parts relatives des trois plus importantes sociétés céréalieres



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'émergence de diverses opérations de silos indépendantes a sans doute aidé à développer la position des sociétés céréalieres non majeures sur le marché. L'implantation d'installations exemptées de permis pour le chargement des wagons des producteurs a aussi contribué à cette tendance. Mais il reste à déterminer si la même résilience sera observée face à d'autres changements potentiels.

Parmi les autres événements commerciaux importants enregistrés pendant la période 2007 à 2008, on compte :

- L'insatisfaction concernant le service du CN a conduit un certain nombre d'expéditeurs de grain à déposer des plaintes relatives au niveau de service contre le transporteur auprès de l'Office des transports du Canada. En outre, des plaintes de longue date déposées par l'ensemble des expéditeurs ferroviaires ont conduit à la décision du gouvernement fédéral d'entreprendre un examen du service ferroviaire. Il est anticipé que cet examen en deux étapes nécessitera un an et demi pour être complété.
- Le gouvernement fédéral a conclu de nouveaux accords d'exploitation avec le CN et le CP pour poursuivre leur utilisation de son parc de wagons-trémies couverts. Des dispositions clés de ces accords ont exigé que les chemins de fer remettent à neuf les wagons et prévoient leur remplacement à long terme. Ceci s'est produit au moment où le gouvernement fédéral décidait de réduire les allocations que les transporteurs avaient reçues pour l'entretien de ces wagons selon le plafond du revenu.

- S'appuyant sur des déclarations précédentes de politique, le gouvernement fédéral poursuit son plan de fournir aux agriculteurs de l'Ouest du Canada un plus grand choix relatif au marketing de leur grain en introduisant des amendements de la *Loi sur la Commission canadienne du blé*. Toutefois, ce projet de loi, ainsi qu'un autre visant à amender la *Loi sur les grains canadiens*, est mort au Feuilleton de la Chambre des communes lorsque le Parlement fut prorogé en septembre 2008.

Section 3 : Efficacité du système

L'un des objectifs principaux de la décision du gouvernement d'orienter le SMTG vers une approche plus commerciale était d'améliorer l'efficacité d'ensemble du système. Ceci provient de l'idée qu'un système plus efficace améliorera en fin de compte la compétitivité des céréales canadiennes sur les marchés internationaux pour en faire bénéficier 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 2007 à 2008

Camionnage

- L'indice composite des tarifs marchandises pour le camionnage à courte distance a monté de 1,9 % à 125,5 à la fin du premier trimestre.
 - Les données des autres trimestres ne sont pas disponibles; les mesures sont en cours d'examen.

Silos de collecte

- La capacité pour la campagne agricole de 2007 à 2008 a baissé de 4,7 % à 31,9 millions de tonnes.
 - Les résultats records du premier semestre ont été pondérés par un second semestre plus faible.
- Le rapport moyen capacité/rotation des silos a baissé de 7,7 % pour atteindre 6,0 rotations.
 - Le rendement a été stimulé par une réduction de 1,1 millions de tonnes de la capacité d'entreposage des silos au fil des neuf dernières campagnes agricoles.
- Les niveaux hebdomadaires moyens des stocks ont diminué de 3,9 % à 2,7 millions de tonnes.
 - Les diminutions des stocks étaient liées en grande partie à la diminution du débit.
 - La réduction à long terme tient compte de la sensibilité au déclin de la capacité d'entreposage.
- Le nombre moyen de jours d'entreposage a augmenté de 1,3 % à 31,1 jours.
- Le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition demeure inchangé à 4,5.
 - La diminution initiale a été largement compensée par le déclin des volumes ultérieur dans la campagne agricole.
- Les tarifs publiés pour les activités de manutention aux silos ont tous augmenté :
 - Réception, ensilage et chargement – augmentation de 0,4 %.
 - Nettoyage – hausse de 2,6 %.
 - Entreposage – hausse de 6,2 %.

Opérations ferroviaires

- Le cycle moyen de rotation des wagons a baissé de 5,8 % à 15,9 jours.
 - Le temps de transit des wagons à vide a baissé de 8,9 % à 7,9 jours; celui des wagons chargés a baissé de 2,4 % à 8,0 jours.
 - L'amélioration concernant les cycles de rotation d'ensemble des wagons a continué.
 - Poussé en grande mesure par les améliorations des temps de transport à vide.
- La proportion du grain transporté selon des programmes d'encouragement a augmenté marginalement à 76,7 %.
 - La proportion des trains-blocs de 50 wagons ou plus a augmenté à 76,7 %.
 - A reflété l'élimination des derniers rabais sur les petits trains-blocs.
 - Paiements incitatifs des compagnies de chemin de fer estimés à 93,3 M\$ – en baisse de 3,2 %.
 - Poussé en grande mesure par une diminution de 7,0 % des expéditions totales de grain.
 - Le rabais moyen a augmenté de 2,0 % à 5,51 \$ la tonne.
- Fluctuations des prix importantes pendant la campagne agricole.
 - Les tarifs ont initialement augmenté, mais ils ont en large mesure chuté ultérieurement dans la campagne agricole.
 - Le CP a affiché une diminution d'une année à l'autre de 8,3 % des tarifs vers Vancouver tout en augmentant ceux vers Thunder Bay de 1,4 %.
 - Les tarifs du CN en fin d'année vers Thunder Bay et Churchill ont augmenté de 17,1 % alors que les tarifs vers Vancouver ont augmenté de 0,6 %.
 - Le CN a diminué ses tarifs vers Prince Rupert de 7,0 % de plus.
 - L'avantage des prix sur ceux de Vancouver a augmenté à environ 10 %.
- L'Office des transports du Canada a établi un plafond du revenu à 756,9 M\$.
 - Total des revenus de grain de 816,7 M\$; 59,8 M\$ de plus que ce qui est autorisé.
 - Le CN dépasse son plafond de 26,0 M\$.
 - Le CP dépasse son plafond de 33,8 M\$.
 - Les recettes moyennes ont augmenté de 1,9 % à 30,46 \$ la tonne.

Performance des silos terminaux et des ports

- Le débit des terminaux a diminué de 3,5 % pour s'établir à 22,0 millions de tonnes.
- Le rapport de débit moyen des silos a augmenté de 2,5 % à 8,5 rotations.
- Le niveau hebdomadaire moyen des stocks a augmenté de 3,4 % pour passer à 1,4 millions de tonnes.
- Le temps moyen dans le port a baissé de 5,7 % pour s'établir à 5,0 jours.
- Les taux de tarif publiés pour les activités de manutention des silos terminaux ont augmenté.
 - Réception, ensilage et chargement – augmentation de 2,9 %.
 - Frais d'entreposage – augmentation de 3,6 %.

Série de mesures 3 – Efficacité du système

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	RÉFÉRENCE	CAMPAGNE AGRICOLE (1)		ÉCART %	
			1999 à 2000	2006 à 2007	2007 à 2008		
Camionnage [sous-série 3A]							
3A-1	Indice composé des tarifs marchandises – camionnage à courte distance		100,0	123,2	125,5	1,9 %	▲
Silos de collecte primaires [sous-série 3B]							
3B-1	Débit du volume de grain (milliers de tonnes)		32 493,9	33 452,6	31 886,4	-4,7 %	▼
3B-2	Coefficient de rotation moyen aux silos de collecte		4,8	6,5	6,0	-7,7 %	▼
3B-3	Niveau de stock moyen hebdomadaire aux silos (milliers de tonnes)		3 699,3	2 814,7	2 705,5	-3,9 %	▼
3B-4	Moyenne des journées d'entreposage (jours)		41,7	30,7	31,1	1,3 %	▲
3B-5	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – grain		6,2	4,5	4,5	0,0 %	–
3B-6	Frais de manutention moyens – destination de livraison	(2)					
Opérations ferroviaires [sous-série 3C]							
3C-1	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – province	}	25 662,3	23 736,9	22 084,0	-7,0 %	▼
3C-2	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – produits primaires						
3C-3	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – analyse détaillée						
3C-4	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – temps de transit des wagons vides		10,7	8,7	7,9	-8,9 %	▼
3C-4	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – temps de transit des wagons chargés		9,2	8,2	8,0	-2,4 %	▼
3C-4	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – temps de transit total des wagons		19,9	16,8	15,9	-5,8 %	▼
3C-5	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – récoltes non spéciales		19,3	16,6	15,7	-5,6 %	▼
3C-6	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – récoltes spéciales		25,8	20,0	18,1	-9,4 %	▼
3C-7	Connexions de wagon (jours)						
3C-8	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – non incitatif		12 715,9	5 888,5	5 149,5	-12,6 %	▼
3C-8	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – incitatif		12 945,5	17 848,4	16 934,5	-5,1 %	▼
3C-9	Volumes de grain des wagons-trémies (M\$) – valeur de rabais d'encouragement		31,1 \$	96,5 \$	93,3 \$	-3,2 %	▼
3C-10	Densité du trafic (tonnes par route-mille) – réseau tributaire du transport du grain		442,5	418,0	427,5	2,3 %	▲
3C-10	Densité du trafic (tonnes par route-mille) – réseau non tributaire du transport du grain		292,4	291,5	269,3	-7,6 %	▼
3C-10	Densité du trafic ferroviaire (tonnes par route-mille) – réseau total		330,3	320,1	303,1	-5,3 %	▼
3C-11	Tarifs marchandises composés – chemin de fer	(2)					
3C-12	Primes d'encouragement aux expéditions par wagons multiples – chemin de fer	(2)					
3C-13	Tarifs marchandises effectifs – imposition d'un revenu admissible maximal en vertu de la LTC (\$ la tonne)		s.o.	29,90 \$	30,46 \$	1,9 %	▲
Performance des silos terminaux et des ports [sous-série 3D]							
3D-1	Débit annuel du port (milliers de tonnes) – grain		23 555,5	22 823,9	22 026,4	-3,5 %	▼
3D-2	Coefficient moyen de rotation aux silos terminaux		9,1	8,3	8,5	2,5 %	▲
3D-3	Niveau de stock moyen hebdomadaire aux silos terminaux (milliers de tonnes)		1 216,2	1 385,3	1 432,7	3,4 %	▲
3D-4	Nombre moyen de jours en entreposage – saison d'exploitation (jours)		18,6	19,2	21,0	9,4 %	▲
3D-5	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – grain	(2)					
3D-6	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – grade	(2)					
3D-7	Temps moyen passé par les navires au port (jours)		4,3	5,3	5,0	-5,7 %	▼
3D-8	Répartition du temps des navires au port	(2)					
3D-9	Répartition des amarrages par navire	(2)					
3D-10	Frais annuels de surestaries (millions \$)		7,6 \$	15,1 \$	23,3 \$	54,0 %	▲
3D-10	Primes de célérité annuelles (millions \$)		14,5 \$	24,6 \$	29,3 \$	19,1 %	▲
3D-11	Frais de manutention moyens – silos terminaux	(2)					

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 jusqu'à 2007 à 2008 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.

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 de collecte. Cette distance peut ne représenter que quelques milles, mais elle peut aussi atteindre et même dépasser les 100 milles. En outre, une vaste gamme d'équipements est utilisée pour accomplir cela. Ils comprennent non seulement des véhicules de producteur comparativement plus petits, mais aussi les camions de plus grande capacité utilisés dans les opérations de camionnage de location. De plus, un certain nombre de sociétés céréalières plus importantes offrent aussi leurs propres services de camionnage « internes ». Ceci fournit au producteur l'option de conclure un accord directement avec la société céréalière pour le ramassage à la ferme de ses céréales et leur livraison au silo.

Le PSG analyse les tarifs marchandises affichés des principales sociétés 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 sociétés céréalières offrent aux producteurs des services de camionnage analogues, encore qu'à des coûts légèrement différents. De plus, à l'exception des suppléments de carburant (qui ont été appliqués de manière sélective sur une période de 18 mois chevauchant les campagnes agricoles 2000 à 2001 et 2001 à 2002), la structure sous-jacente de ces tarifs de camionnage commercial est demeurée inchangée tout au long des cinq premières années du PSG.

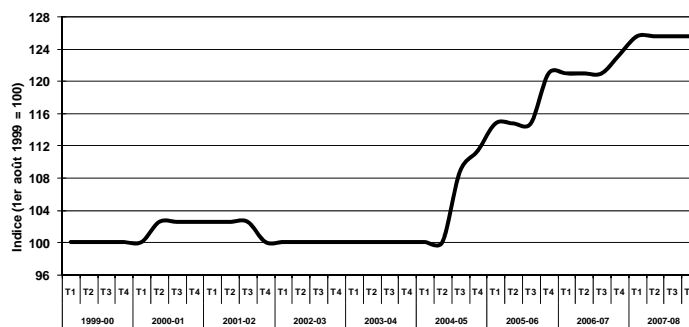
Dans une large mesure, la surcapacité face à la demande réduite a permis de contenir les tarifs. De plus, la concurrence entre les grandes sociétés céréalières qui offrent des services de camionnage commercial a joué dans la stabilisation des tarifs. Malgré cela, les coûts contractuels de ces services ont augmenté régulièrement.

Au cours des trois campagnes agricoles suivantes, les tarifs de camionnage commercial ont augmenté d'un facteur de 23,2 %. Finalement, cette augmentation a reflété les effets de la hausse des coûts du carburant et de la main d'œuvre. L'augmentation des expéditions de grain a aussi servi à faire monter la demande pour la capacité de transport, ce qui a fourni aux fournisseurs de service une latitude plus grande pour transmettre ces coûts à leurs clients.

Pendant les trois premiers mois de la campagne agricole 2007 à 2008, les tarifs de camionnage à courte distance ont augmenté de 1,9 % de plus. Cette augmentation des pressions inflationnistes s'est traduite par une hausse de l'indice composite des prix à 125,5 à la fin du premier trimestre. Ici aussi, une grande partie de ces pressions inflationnistes était due à la hausse du prix du carburant, de concert avec celle des prix du pétrole brut depuis la fin de la campagne agricole 2006 à 2007. À la fin octobre 2007, le prix du pétrole brut West Texas Intermediate avait augmenté d'un facteur de 20 %, d'environ 75 \$US par baril à 90 \$US par baril. Le prix du pétrole brut fluctua autour de ce niveau jusqu'à la fin du deuxième trimestre avant de commencer à augmenter à nouveau. Vers le milieu de juillet 2008, le prix par baril avait augmenté de 50 % de plus pour atteindre 140 \$US avant de baisser à environ 120 \$US à la fin de la campagne agricole. Ceci a poussé les prix nationaux du carburant à augmenter encore plus.

De telles pressions ont eu sans aucun doute un impact supplémentaire sur les tarifs de camionnage commercial. Toutefois, il faut remarquer ici que, à cause des regroupements dans l'industrie du grain, les données de tarif qui avaient été utilisées pour calculer l'indice composite des prix n'étaient plus mises à la disposition du Surveillant. Ainsi, les informations relatives aux changements des tarifs de camionnage commercial après ceux enregistrés pour cette période n'étaient pas disponibles. La valeur à la fin de la campagne agricole de l'indice composite des prix, soit 125,5, reflète donc seulement les changements enregistrés jusqu'à la fin du premier trimestre. Malgré

Figure 47 : Indice composé des tarifs marchandises – transport par camion sur courtes distances



cela, le Surveillant continue à examiner d'autres méthodologies qui permettraient de poursuivre cette série de données à l'avenir. [Voir le tableau 3A-1 à l'Annexe 4.]

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

Le débit des silos de collecte primaires pour la campagne agricole 2007 à 2008 a baissé de 4,7 %, comparativement à celui de la campagne agricole précédente, pour chuter d'une valeur record du PSG de 33,5 millions de tonnes à 31,9 millions de tonnes. Malgré cette diminution générale, le débit au premier semestre s'est avéré être tout à fait important. En fait, le volume traité par le système au premier trimestre a atteint un record du PSG de 9,4 millions de tonnes. En outre, ce volume a aussi soutenu la valeur record de 17,5 millions de tonnes manutentionnées au premier semestre. C'est la diminution des volumes aux troisième et quatrième trimestres qui s'est avérée mettre fin à ces gains initiaux. Ils ont tout de même fourni au PSG l'opportunité d'évaluer à nouveau le rendement opérationnel du système de silos de collecte primaires sous une charge de travail initiale comparativement lourde.¹⁰³

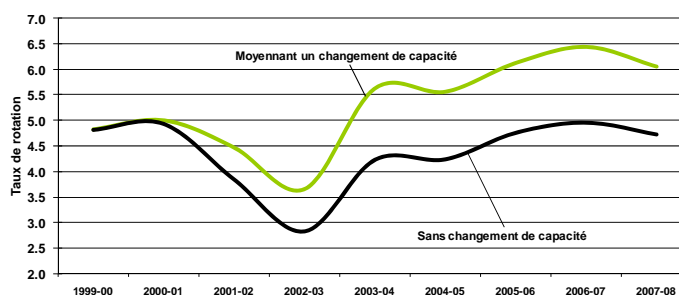
Une grande partie du déclin d'ensemble du débit pouvait être attribuée aux deux plus grandes provinces productrices de grain, la Saskatchewan et l'Alberta. Avec une diminution de son débit de 10,3 %, la Saskatchewan a affiché le plus grand déclin comparatif, en expédiant un total de 15,1 millions de tonnes, comparativement à 16,9 millions de tonnes pendant la campagne agricole précédente. Ceci a été ensuite suivi par l'Alberta, qui a expédié 10,2 millions de tonnes, soit 1,9 % de moins que la valeur record de 10,4 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. Le Manitoba a signalé une augmentation de 5,7 %, avec une hausse de débit à 6,2 millions de tonnes, comparativement à 5,8 millions de tonnes lors de la campagne agricole précédente. Bien que la Colombie-Britannique était à la queue, avec 0,3 million de tonnes de débit des silos primaires, une augmentation sur l'année précédente de 8,2 % fut en fait la plus haute signalée parmi les provinces productrices. [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 d'entreposage se reflète dans le taux de rotation aux silos primaires. Bien que le débit ait chuté de 4,7 %, le taux de rotation aux silos a diminué d'un pourcentage plus grand de 7,7 %, en baissant à 6,0 rotations, comparativement à la valeur record du PSG de 6,5 rotations établie dans la campagne agricole précédente. Le déclin comparativement plus grand de cette valeur était attribuable à l'influence exercée par une augmentation de 150 100 tonnes dans la capacité d'entreposage du système de silos primaires.

Comme pour le taux d'ensemble, les taux de la plupart des provinces productrices ont aussi décliné. Bien que le taux de l'Alberta ait chuté de 3,9 %, ce taux a dépassé à nouveau celui de toutes les autres, avec une valeur de 7,3 rotations, comparativement à la valeur record de 7,6 rotations de la campagne agricole précédente. Une diminution modeste de 1,6 % a aussi été affichée par le Manitoba, qui a signalé 6,3 rotations, comparativement à 6,4 rotations pendant la campagne agricole précédente. À la fin de ce groupe se trouvait la Saskatchewan, où un déclin de 3,9 % fit baisser son taux de 5,9 à 5,5. Pour la Colombie-Britannique, seule province à afficher une augmentation, le taux a augmenté de 16,0 % à 5,8 rotations, comparativement à 5,0 rotations pendant la campagne agricole précédente. [Voir le tableau 3B-2 à l'Annexe 4.]

Figure 48 : 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.

Les changements réalisés depuis la campagne agricole 2002 à 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 1,1 millions de tonnes, soit 17,5 %, de la capacité d'entreposage. Dans une perspective plus large, cette réduction est l'effet des programmes de rationalisation des silos des sociétés céréalières, et de leurs efforts pour mieux exploiter ces éléments d'actif.

En fait, si la capacité d'entreposage n'avait pas été réduite, on aurait enregistré pour la campagne agricole 2007 à 2008 un taux de rotation de 4,7 plutôt que de 6,0 rotations. Cet écart de 1,3 rotation souligne le fait que le système de silos primaires a rehaussé son efficacité de manutention de 28,1 %, selon les estimations, au fil des neuf dernières campagnes agricoles.

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 d'entreposage 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 d'entreposage, les volumes de grain stockés ont également baissé. À la fin de la campagne agricole 2002 à 2003, le niveau hebdomadaire moyen des stocks dans le réseau de silos primaires avait décliné à 2,5 millions de tonnes. Et bien que la moyenne pour la campagne agricole 2003 à 2004 ait remonté à 2,7 millions de tonnes, elle restait néanmoins inférieure à la donnée de référence, soit 3,7 millions de tonnes, consignée la première année du PSG. Cette tendance à la baisse s'accroît encore plus dans la campagne agricole 2004 à 2005 lorsqu'une récolte tardive augmenta la demande pour les céréales de haute qualité et réduisit la moyenne à une valeur basse record de 2,3 millions de tonnes. Après cela, les stocks commencèrent à augmenter, pour atteindre une moyenne de 2,8 millions de tonnes pour la campagne agricole 2006 à 2007. [Voir le tableau 3B-3 à l'Annexe 4.]

La campagne agricole 2007 à 2008 signala une diminution modeste des stocks de grain des Prairies, avec leur moyenne baissant de 3,9 % à 2,7 millions de tonnes. Toutefois, ce déclin reflétait dans une grande mesure l'effet sur une année entière du resserrement des approvisionnements de grain, qui conduisirent à la baisse de la moyenne du quatrième trimestre à 2,2 millions de tonnes, comparé à près de 2,9 millions de tonnes entreposées dans les stocks pendant les neuf premiers mois de la campagne agricole.

Il y a lieu de souligner que la réduction nette de 26,9 % des stocks de silos de collecte primaires, au cours des neuf dernières campagnes agricoles, dépasse la réduction correspondante de 23,6 % de la capacité d'entreposage. Ceci veut dire que, malgré les fluctuations régulières des stocks moyens, la quantité de grain maintenue en stock a décliné dans une grande

Figure 49 : Changements relatifs dans la capacité d'entreposage des silos primaires et les niveaux de stock moyens

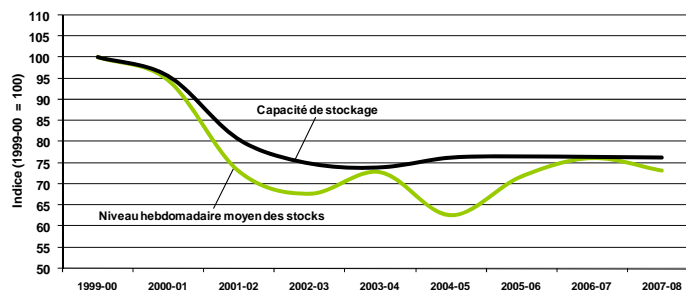
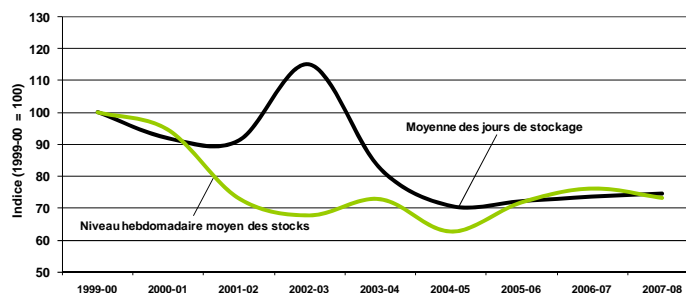


Figure 50 : Changements relatifs dans les niveaux de stock hebdomadaires moyens et le nombre moyen de jours en stock



mesure, comme la capacité d'entreposage d'ensemble du système. En fait, la capacité de 52,0 % utilisée par ces stocks était comparable à celle observée au début du PSG.¹⁰⁴

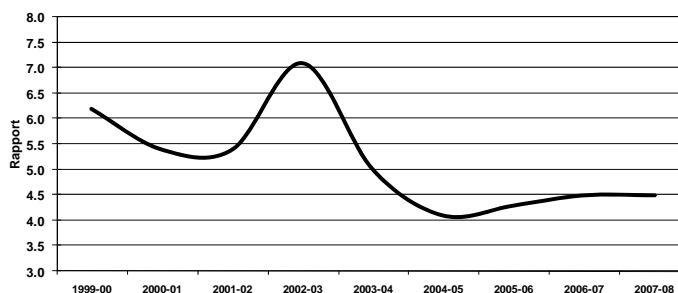
Tout comme les stocks moyens ont généralement diminué, il en est de même de la durée moyenne d'entreposage du grain. De la durée repère de 41,7 jours enregistrés pour l'année de référence du PSG à la valeur consignée pour la campagne agricole 2004 à 2005, soit 29,5 jours, le nombre moyen de jours en entreposage a diminué de 29,3 %.¹⁰⁵ Toutefois, comme pour les stocks, le nombre moyen de jours que le grain est resté en stock a augmenté depuis lors. Par la campagne agricole de 2006 à 2007, la moyenne avait augmenté à 30,7 jours. La campagne agricole de 2007 à 2008 a produit une augmentation additionnelle de 1,3 %, avec la moyenne atteignant 31,1 jours. Les fluctuations dans les valeurs trimestrielles suivirent le modèle présenté plus haut pour les stocks : Augmentant à une valeur moyenne de 35,0 jours au troisième trimestre, avant de retomber à une valeur basse de 28,0 jours au quatrième. [Voir le tableau 3B-4 à l'Annexe 4.]

Quelques-uns des changements les plus notables d'une année à l'autre concernant ces moyennes sont résumés comme suit :

Province	Jours en entreposage	Écart	Grain	Jours en entreposage	Écart
Colombie-Britannique	36,5 jours	Baisse de 12,9 %	<u>Grains CCB</u>		
Manitoba	29,9 jours	Baisse de 6,9 %	Blé	36,9 jours	Baisse de 1,6 %
Alberta	27,6 jours	Baisse de 5,5 %	Orge	21,4 jours	Hausse de 9,7 %
Saskatchewan	33,7 jours	Hausse de 9,4 %	Blé dur	38,7 jours	Hausse de 9,9 %
			<u>Grains hors CCB</u>		
			Pois	21,2 jours	Aucun changement
			Avoine	26,7 jours	Hausse de 1,5 %
			Lin	32,0 jours	Hausse de 8,8 %
			Canola	26,4 jours	Hausse de 23,4 %

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 effectuées dans les sept jours suivants. Si le rapport entre ces deux valeurs s'établit exactement à 1,0, 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 terme.¹⁰⁶

Figure 51 : Silos primaires – rapport stock-expédition



L'examen des rapports 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

¹⁰⁴ Les stocks de silos primaires avaient assumés en moyenne 54,3 % de la capacité d'entreposage du système dans la campagne agricole 1999 à 2000.

¹⁰⁵ Il est aussi important de noter que cette tendance à la baisse a été perturbée au cours de la campagne agricole 2002 à 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.

¹⁰⁶ Il faut noter que la valeur « 1,0 » constitue la limite minimale en ce qui concerne le rapport 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.

2002 à 2003, lorsque le fléchissement des ventes de grains a entraîné une accumulation des stocks dans les silos de collecte primaires, laquelle a considérablement accru le rapport, à la campagne agricole 2006 à 2007, la moyenne annuelle avait diminué de 27,4 % passant de 6,2 à 4,5.¹⁰⁷

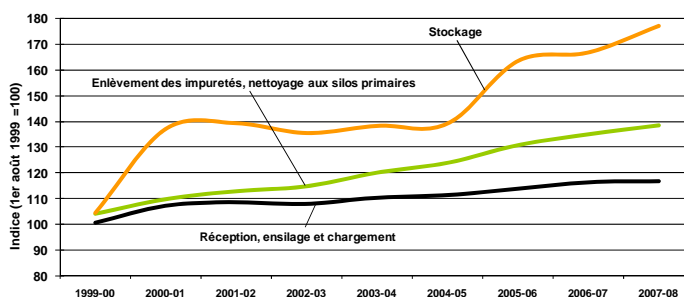
Bien que les valeurs trimestrielles du rapport aient été un peu inférieures à celles affichées pendant la campagne agricole précédente, la valeur annualisée est restée inchangée à 4,5. Ce résultat a été fortement influencé par une augmentation du rapport du quatrième trimestre, qui a reflété les effets combinés d'une diminution importante des expéditions et d'une réduction comparativement plus grande des stocks. [Voir le tableau 3B-5 à l'Annexe 4.]

Frais moyens de manutention

Les frais perçus par les sociétés 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 entreposage, mais aussi de la diversité des grains en cause et de la province où le service était 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.¹⁰⁸

Les frais perçus la tonne par les sociétés 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 d'entreposage.

Figure 52 : 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 agricole 2006 à 2007, ces taux avaient augmenté d'un total de 16,3 %. Pendant la campagne agricole 2007 à 2008, une nouvelle hausse de 0,4 % a porté l'augmentation cumulative pour les huit dernières ans à 16,7 %.¹⁰⁹

Les tarifs existants pour l'extraction des impuretés sont les seuls qui aient enregistré des augmentations pour chacune des neuf dernières campagnes agricoles.¹¹⁰ Pour la campagne agricole 2007 à 2008, ces taux ont augmenté d'environ 2,6 %. Ceci a conduit à une hausse de l'indice des prix composés pour l'extraction des impuretés d'un total de 38,3 % dans le PSG.

La hausse la plus appréciable observée jusqu'ici dans le cadre du PSG a trait aux frais d'entreposage dans les silos. À vrai dire, la majeure partie de la hausse globale est intervenue vers la fin de la campagne agricole 2000 à 2001, avec une augmentation de près du tiers. Bien que les taux aient affiché un recul modéré au cours de la campagne agricole 2002 à 2003, des hausses ont été appliquées à chacune des quatre dernières campagnes agricoles. La campagne agricole de 2007 à 2008 a constaté une montée additionnelle des coûts

¹⁰⁷ Le rapport stocks-expéditions hebdomadaire le plus élevé dans le cadre du PSG, soit 7,1, a été enregistré au cours de la campagne agricole 2002 à 2003. Un rapport trimestriel record de 8,8 a également été enregistré au troisième trimestre de la même campagne agricole.

¹⁰⁸ Pour les besoins de notre analyse, la fluctuation des prix relativement à une activité particulière de manutention est fondée sur un indice composite de tarifs nominaux.

¹⁰⁹ Pour servir de comparaison, l'Indice des prix des produits industriels augmenta de 17,3 % pendant cette période.

¹¹⁰ 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.

d'entreposage, avec les tarifs ayant augmenté d'environ 6,2 %. De ce fait, les frais d'entreposage en vigueur à la fin de la campagne agricole 2007 à 2008 étaient réellement 76,9 % plus élevés qu'au début du PSG. [Voir le tableau 3B-6 à l'Annexe 4.]

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

Le volume de grain transporté par wagons-trémies couverts durant la campagne agricole 2007 à 2008 affichait une baisse sur 12 mois de 7,0 %, passant à 22,1 millions de tonnes comparativement à 23,7 millions de tonnes un an plus tôt.¹¹¹ La majeure partie de la baisse a été enregistrée en Saskatchewan, où les expéditions par voie ferroviaire ont baissé de 1,7 millions de tonnes, ou 14,4 %, passant à 10,4 millions de tonnes. Bien que le Manitoba ait aussi affiché une diminution de 0,3 %, ce déclin a eu un impact mesurable faible sur les 2,5 millions de tonnes de grain qui ont été expédiées de la province. Il en fut essentiellement de même pour l'Alberta, où un gain de 0,5 % s'est traduit par des expéditions totales de près de 9,0 millions de tonnes. Et bien que la Colombie-Britannique ait enregistré une augmentation de 29,2 % en volume ferroviaire, ses expéditions totales se sont élevées à un peu moins de 0,3 million de tonnes.¹¹²

Des diminutions de la quantité de grain expédiée vers la plupart des ports de l'Ouest du Canada ont aussi été observées. Les expéditions à destination de Vancouver ont diminué de 3,6 %, passant de 12,3 millions de tonnes l'année précédente à 11,9 millions de tonnes, ce qui représentait une part de 53,8 % du volume total transporté par chemin de fer. L'installation de Thunder Bay a vu son volume diminuer de 14,0 %, passant de 6,0 millions de tonnes la campagne agricole précédente à 5,1 millions de tonnes. Après avoir atteint un record du PSG de 4,9 millions de tonnes dans la campagne agricole précédente, les expéditions par voie ferroviaire vers Prince Rupert ont baissé de 9,6 % à 4,5 millions de tonnes. Le volume de trafic vers Churchill a enregistré des résultats inverses, en affichant une augmentation de 19,6 % à 0,6 million de tonnes. [Voir les 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 moyen qu'il faut à une compagnie de chemin de fer pour livrer un chargement de grain à un port désigné dans l'Ouest du Canada et rapatrier le wagon vide dans les Prairies pour y être rechargé. Le cycle moyen de rotation des wagons des chemins de fer pour la campagne agricole 2007 à 2008 est tombé de 5,8 % à 15,9 jours, comparativement à 16,8 jours l'année précédente.¹¹³ Cette moyenne s'est révélée être la plus basse jamais signalée dans le PSG.¹¹⁴

¹¹¹ Le volume global de grain 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 2007 à 2008 ne concorde pas avec les 22,8 millions de tonnes mentionnées 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 grain 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.

¹¹² Les statistiques relatives au transport des grains par chemin de fer dans l'Ouest du Canada portent sur les volumes mentionnés par les transporteurs de compétence fédérale. Étant donné qu'une bonne part des grains provenant de Colombie-Britannique est transportée 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. Par suite de l'acquisition du CN, toutes les céréales transportées à partir des lieux précédemment desservis par BC Rail sont maintenant réglementées par le gouvernement fédéral. Le volume cité pour la campagne agricole 2007 à 2008 illustre la quatrième année complète de statistiques touchant les mouvements de grain par chemin de fer de la Colombie-Britannique.

¹¹³ Le cycle moyen de rotation des wagons dans l'Ouest du Canada, qui est de 15,9 jours, a été calculé à partir de 178 156 mouvements : 79 349 dans le couloir de Vancouver, 53 244 dans le couloir de Thunder Bay et 45 563 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.

¹¹⁴ Le record précédent avait été établi dans la campagne agricole 2000 à 2001, avec un cycle de rotation des wagons moyen annualisé de 16,4 jours. 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 à 2002 et 2002 à 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 des améliorations dans tous les couloirs.

Comme cela a souvent été le cas, la venue de l'hiver a eu un impact négatif sur les cycles de rotation des wagons, qui ont augmenté d'un point bas de 15,0 jours au premier trimestre à un point haut de 16,4 jours au troisième. Ces valeurs se sont tout de même avérées comparativement meilleures que celles affichées pendant la même période de la campagne agricole précédente.¹¹⁵

Sans exceptions, des améliorations ont été notées dans chacun des couloirs d'exploitation. Le couloir de Prince Rupert a affiché la meilleure de celles-ci, avec une diminution de 9,8 %, ce qui a fait baisser la valeur moyenne à 14,3 jours, comparativement à 15,9 jours pendant la campagne agricole précédente. Le couloir de Vancouver a affiché la deuxième plus grande diminution, avec sa moyenne d'ensemble chutant de 8,3 % à 17,0 jours. Une amélioration de 1,0 % dans le couloir de Thunder Bay s'est traduite par une moyenne de 15,4 jours, comparativement à 15,6 jours douze mois avant. [Voir le tableau 3C-4 à l'Annexe 4.]

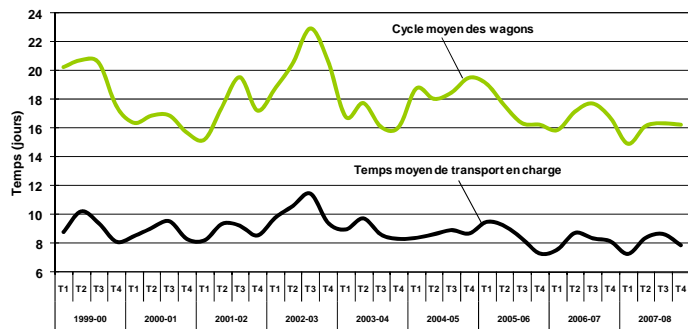
Ces améliorations ont concerné pareillement les composantes des temps de transit après chargement et à vide du cycle de rotation des wagons. Pour le premier, le temps de transit moyen après chargement a baissé de 2,4 % à une valeur moyenne de 8,0 jours, comparativement à 8,2 jours pendant la campagne agricole précédente. En ce qui concerne le temps de transit moyen à vide, l'amélioration s'est élevée à 8,9 %, avec la moyenne baissant à 7,9 jours, comparativement à 8,7 jours.

Dans une grande mesure, ces résultats ont été dus aux améliorations réalisées par le CN. Bien évidemment, le CN a affiché une diminution de 9,1 % de son cycle de rotation général de wagons, alors que celui du CP a augmenté de 4,1 %. Les résultats ont aussi été mixtes relativement aux temps de transit après chargement et à vide de chaque transporteur. En ce qui concerne leur temps de transit après chargement, la moyenne du CN a baissé de 5,7 % alors que la moyenne du CP a augmenté de 0,7 %. Pour les moyennes des temps de transit à vide, le CN a affiché une diminution de 13,0 %, comparativement à une augmentation de 4,1 % pour le CP.

Le cycle moyen de rotation des wagons pour les expéditions de récoltes non spéciales atteignait 15,7 jours pendant la campagne agricole 2007 à 2008. Cette valeur s'est révélée être 13,5 % inférieure à la moyenne de 18,1 jours associée aux récoltes spéciales. Dans l'ensemble, ces résultats indiquent qu'il existe une différence structurelle dans le service fourni pour le transport des récoltes spéciales. Cette différence était particulièrement évidente dans le couloir de Vancouver, où le cycle moyen pour les récoltes non spéciales s'est élevé à 16,8 jours, comparativement à une moyenne de 18,6 jours pour les transports des récoltes spéciales. Toutefois, pour le couloir de Thunder Bay, les résultats étaient un peu inversés, avec une moyenne de 15,4 jours pour les transports des récoltes non spéciales s'avérant marginalement supérieure à la moyenne de 15,2 jours pour les récoltes spéciales. [Voir les tableaux 3C-5 et 3C-6 à l'Annexe 4.]

Ces différences structurelles étaient également évidentes dans les temps de transport en charge et à vide des deux groupes. Dans le cas des temps de transport en charge, il y avait un avantage de 1,3 jour pour les transports des récoltes non spéciales, qui avaient une moyenne de 7,9 jours, comparativement à 9,2 jours pour les récoltes spéciales. L'avantage pour les temps de transport à vide s'est révélé être un peu moindre, avec une valeur de 1,1 jour, les récoltes non spéciales signalant une moyenne de 7,8 jours comparativement à 8,9 jours pour les récoltes spéciales.

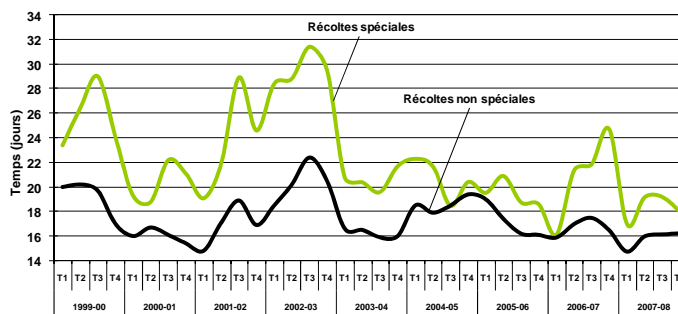
Figure 53 : Cycle moyen de rotation des wagons



¹¹⁵ Les perturbations de service occasionnées par des glissements de terrain dans les Rocheuses et une grève nationale contre le CN ont eu un impact négatif sur les cycles de rotation moyens des wagons dans la campagne agricole 2006 à 2007.

La demande de capacité de transport ferroviaire augmente typiquement au moment de la récolte. En outre, plus la récolte est importante, plus la contrainte résultante sur le SMTG devient intense. Avec ce qui s'est révélé être un mouvement de grain record du PSG au premier trimestre, cela a sans doute augmenté la pression sur les ressources ferroviaires du système. Malgré cela, et malgré les problèmes associés à la mise en œuvre de l'exploitation d'hiver aux deuxième et troisième trimestres, les chemins de fer ont affiché ce qui s'est avéré être les meilleurs cycles de rotation des wagons jamais enregistrés dans le PSG. Dans une certaine mesure, les avancées du CN pour réduire l'écart de rendement qu'il avait subi avec le CP près de trois ans auparavant, ont été un facteur important de cette réussite.¹¹⁶ Et bien qu'un accent plus fort placé sur les opérations de train unitaire ait eu un effet positif sur les cycles de rotation des wagons affichés dans les couloirs de Vancouver et de Thunder Bay, c'est l'augmentation du volume de grain transporté vers Prince Rupert – qui affiche régulièrement quelques-unes des moyennes de couloir les plus basses du PSG – qui a eu la plus grande influence sur ces résultats.

Figure 54 : Cycle moyen de rotation des wagons – récoltes spéciales et non spéciales

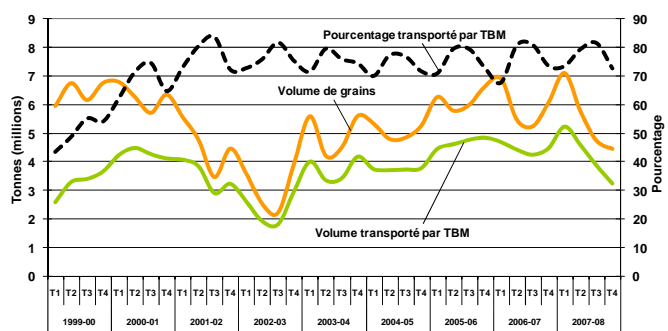


Blocs de wagons multiples

Pendant la campagne agricole 2007 à 2008, les compagnies de chemin de fer ont manutentionné 16,9 millions de tonnes de grain en vertu des programmes d'encouragement qu'elles offrent pour encourager les expéditions en blocs de wagons multiples plus importants. Ceci a représenté une diminution de 5,1 % comparativement aux 17,8 millions de tonnes manutentionnées dans le cadre de ces programmes lors de la campagne agricole précédente. Dans une grande mesure, cette diminution a reflété le déclin général des approvisionnements de grain.

Évidemment, bien que l'approvisionnement du grain ait une vaste influence sur les volumes manutentionnés dans le cadre de ces programmes, comme l'ont démontré les sécheresses des campagnes agricoles 2001 à 2002 et 2002 à 2003, les encouragements monétaires offerts par les chemins de fer se sont aussi avérés avoir beaucoup d'influence.

Figure 55 : Volumes ferroviaires avec rabais d'encouragement



Dès le début du PSG, il fut évident que les blocs les plus longs étaient les plus populaires auprès des expéditeurs de céréales. Ceci est dû simplement au fait qu'ils fournissent les rabais financiers les plus grands et permettent aux sociétés

céréalières de réaliser la plus grande rentabilité financière. Les données collectées jusqu'à la fin de la campagne agricole 2003 à 2004 révèlent que les blocs de wagons de 50 à 99 wagons ont été les plus utilisés, passant d'une part de 20,2 % à la campagne agricole 1999 à 2000 à une part estimative de 45,1 % à la fin de la campagne agricole 2003 à 2004. En même temps, les mouvements par blocs de wagons de 100 wagons et

¹¹⁶ Le CN reprit la pratique d'utiliser les céréales pour remplir ses trains réguliers vers le début de la campagne agricole 2004 à 2005. Ceci conduisit à un allongement considérable des temps de transport en charge et à vide pour les mouvements du CN. Avec le CP continuant à se concentrer sur les transports de céréales dans les trains unitaires, les moyennes comparées de ces deux transporteurs commencèrent à diverger. Ceci se manifesta finalement par un avantage de performance mesurable pour le CP. Depuis que le CN s'est re-focalisé sur les transports de céréales par le service des trains unitaires au début de la campagne agricole 2005 à 2006, cet avantage s'est réduit sensiblement.

plus sont passés de 7,6 % à 24,0 % du total. Face à ces avancées, les mouvements par blocs de wagons de 25 à 49 wagons ont commencé à baisser. En outre, la plupart des chemins de fer ont fait la promotion de ce changement grâce à une diminution systématique des encouragements qu'ils offraient sur les petites expéditions.¹¹⁷

Même avec l'élimination des encouragements relatifs aux petits blocs de wagons, la proportion d'ensemble du grain transporté dans le cadre de ces programmes d'encouragement est restée largement inchangée. Dans la campagne agricole de 2007 à 2008, cette proportion a atteint une valeur estimée de 76,7 % et a très peu différé des valeurs moyennes relevées dans chacune des six campagnes agricoles précédentes. En outre, les plus grands gains ont été obtenus dans les trois premières campagnes du PSG lorsque cette proportion a augmenté d'une valeur estimée de 50,4 % pour l'année de base à 76,9 % dans la campagne agricole de 2001 à 2002.¹¹⁸ Bien que les valeurs trimestrielles montrent un plus grand degré de variabilité saisonnière, les données suggèrent que la proportion d'ensemble du grain transporté dans le cadre de ces programmes s'est stabilisée au niveau approximatif de 75 %.¹¹⁹ [Voir le tableau 3C-8 à l'Annexe 4.]

Il faut cependant noter qu'à cause de la restructuration des rabais d'encouragement offerts par le CN et le CP dans la campagne agricole 2004 à 2005, le Surveillant ne peut plus examiner ces expéditions de façon cohérente. L'élimination ou la re-définition des blocs de wagons utilisés dans les deux programmes a plutôt réduit effectivement le nombre de comparaisons directes qui peuvent être faites à deux : les expéditions d'encouragement dans des blocs de moins de 50 wagons, et celles dans des blocs de 50 wagons ou plus.

Depuis que le PSG a commencé, le pourcentage du volume total transporté en blocs de 50 wagons ou plus a augmenté assez régulièrement de 27,8 % à 76,7 % dans la campagne agricole 2007 à 2008. Bien que les augmentations des rabais d'encouragement payables sur ces expéditions de blocs de wagons plus grands aient largement causé cette migration, il y a peu de doute qu'une baisse simultanée des rabais applicables aux expéditions dans les blocs de 25 à 49 wagons y a aussi contribué. Jusqu'à ce que ces rabais plus petits soient éliminés complètement dans la campagne agricole de 2006 à 2007, la proportion d'expéditions qui les gagnait avait baissé régulièrement, d'une proportion estimée de 22,6 % lors de la première campagne

Figure 56 : Composition des trains-blocs multiples avec encouragements

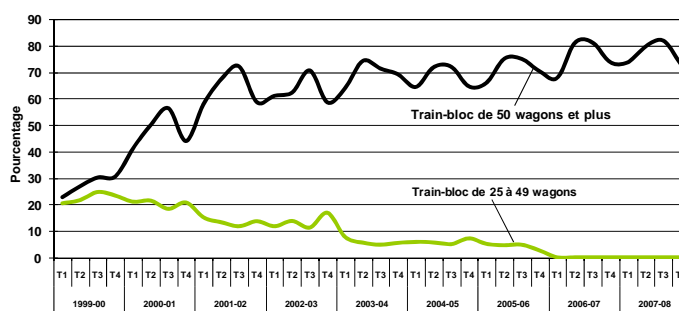
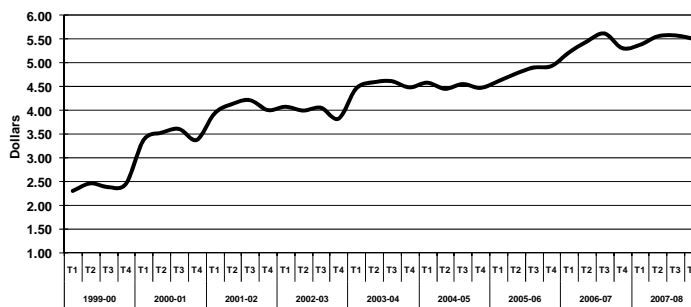


Figure 57 : Rabais moyen consenti (dollars par tonne)



¹¹⁷ Le CN a éliminé son rabais de 1,00 \$ la tonne sur les expéditions comprenant entre 25 et 49 wagons au début de la campagne agricole 2003 à 2004. Bien que le CP ait réduit son encouragement de 0,50 \$ la tonne au même moment, il élimina finalement ces rabais trois ans plus tard au commencement de la campagne agricole 2006 à 2007.

¹¹⁸ Les proportions annualisées pondèrent la fluctuation observée des valeurs trimestrielles, qui sont allées de 43,6 % au premier trimestre de la campagne agricole 1999 à 2000 à un sommet de 83,9 % au troisième trimestre de la campagne agricole 2001 à 2002.

¹¹⁹ Les mouvements non visés par des rabais d'encouragement ont représenté environ le quart des expéditions totales de grain dans chacune des sept dernières campagnes agricoles.

agricole du PSG à 4,2 % seulement dans la campagne agricole de 2005 à 2006.

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 triplé au cours des neuf dernières années, passant de 31,1 M\$ à une valeur estimée de 93,3 M\$. Pourtant, seulement 9,6 M\$ ou 15,4 % de cette augmentation de 62,2 M\$ étaient dus au volume additionnel de grain expédié selon ces programmes. La majorité, soit 52,6 M\$, provenait de la plus grande utilisation des blocs de wagons plus longs, qui transportaient les plus grands rabais par tonne offerts par les chemins de fer.

Le rabais moyen consenti souligne les gains progressifs réalisés par les sociétés céréalières. Entre les campagnes agricoles 1999 à 2000 et 2006 à 2007, le rabais moyen consenti en vertu de ces programmes a grimpé de 2,40 \$ la tonne jusqu'à une moyenne annualisée estimative de 5,41 \$ la tonne.¹²⁰ Pendant la campagne agricole 2007 à 2008, cette moyenne augmenta de 2,0 % de plus, pour atteindre le record de 5,51 \$ la tonne. Là encore, cette augmentation reflète largement la croissance du pourcentage des transports qui se font en blocs de 50 wagons ou plus. [Voir le tableau 3C-9 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 303,1 tonnes par route-mille, la densité globale au cours de la campagne agricole 2007 à 2008 a été inférieure de 5,3 % aux 320,1 tonnes par route-mille observées un an plus tôt. Cette valeur était aussi inférieure de 8,2 % à la moyenne de 330,3 tonnes par route-mille enregistrée pendant la première campagne agricole du PSG.¹²¹

La transformation limitée du réseau ferroviaire au cours des neuf dernières années a largement sensibilisé cet indicateur aux changements du volume de trafic.¹²² Ceci est évident si l'on compare les changements trimestriels de la densité du trafic avec ceux du volume de céréales, modèles qui sont presque impossibles à distinguer. Pour cette même raison, tout examen de la densité du trafic, qu'il s'agisse des différences entre les catégories de chemin de fer ou les catégories de lignes de chemin de fer, finira aussi par amplifier les fluctuations afférentes aux volumes.

Figure 58 : Fluctuation relative de la densité du trafic et des volumes de grain

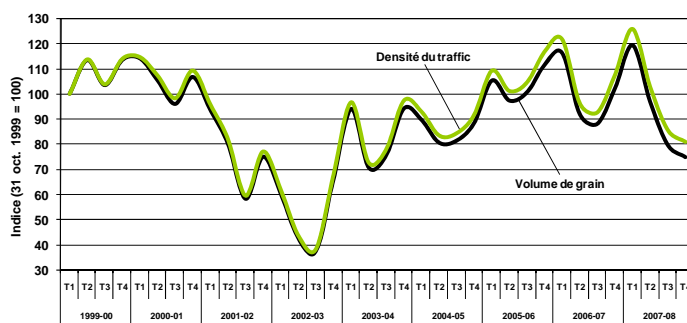
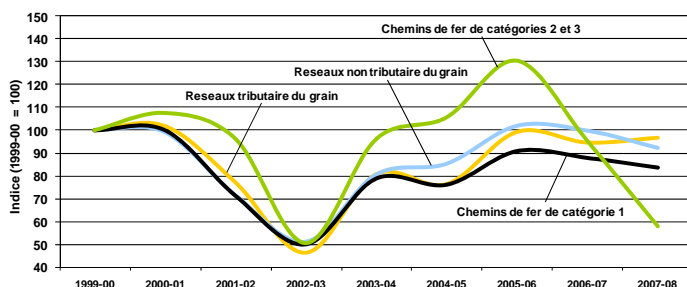


Figure 59 : Fluctuation relative de la densité du trafic ferroviaire



¹²⁰ Le rabais estimatif la tonne porte exclusivement sur les mouvements d'encouragement à destination des quatre ports situés dans l'Ouest du Canada.

¹²¹ 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 route-milles du réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada à la fin 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.

¹²² Avec le volume du trafic maintenu constant, l'effet résultant de tous les changements de l'infrastructure ferroviaire a été une amélioration de 6,6 % de la densité du trafic dans le cadre du PSG.

Si l'on examine la densité du trafic par catégorie de chemin de fer, on constate une volatilité relativement plus prononcée chez les transporteurs ferroviaires de catégories 2 et 3 que chez leurs homologues de catégorie 1. Initialement, ceci reflétait largement les changements sous-jacents plus importants de leur infrastructure, que ce soit par suite de vente ou d'abandon. Bien que cela soit toujours vrai, la diminution presque de moitié du réseau régional et d'intérêt local a causé une mesure qui est plus sensible aux changements de volume. Une diminution de 45,4 % du tonnage trimestriel moyen pour les transporteurs ferroviaires de catégories 2 et 3 a été la force principale qui a causé la baisse de 39,3 % de la densité du trafic de ces groupes dans la campagne agricole de 2007 à 2008.

De telles girations sont largement pondérées si les réseaux examinés sont moins sujets à une redéfinition continue, comme c'est le cas lorsque les densités des réseaux tributaires et non tributaires du grain sont comparées. Jusqu'à la fin de la campagne agricole 2003 à 2004, l'évolution de la densité du trafic sur ces lignes a semblé largement parallèle. Cette tendance est provenue non pas de fluctuations comparativement semblables sur les plans des infrastructures sous-jacentes ou du volume de trafic, mais du fait que la baisse touchant l'infrastructure des réseaux tributaires du transport du grain a pondéré l'incidence de la réduction encore plus importante du volume produit.

Ceci n'était pas le cas dans la campagne agricole 2004 à 2005 lorsqu'un gain de volume pour le réseau non tributaire du transport du grain, combiné à une réduction de celui du réseau tributaire du transport du grain, commença à faire évoluer les densités de trafic en sens opposé. Malgré les changements plus importants dans le tonnage, qui ont depuis impacté les deux réseaux, un déclin comparativement plus grand dans l'étendue physique du réseau tributaire du grain a en fait aidé à renforcer ses valeurs de densité. Pour la campagne agricole 2007 à 2008, un déclin de 4,9 % du volume, compensé par une diminution plus importante de 7,0 % de l'infrastructure, s'est traduit par l'augmentation de la densité du trafic du réseau tributaire du grain de 2,3 %, pour monter à une valeur moyenne de 427,5 tonnes par route-mille, comparativement à 418,0 tonnes par route-mille pendant la campagne agricole précédente. Pour le réseau non tributaire du grain, une baisse de 7,8 % du volume de concert avec un déclin de 0,2 % de l'infrastructure a produit une diminution de la densité de 7,6 %, laquelle est baissée à une valeur moyenne de 269,3 tonnes par route-mille, comparativement à 291,5 tonnes pendant la campagne agricole précédente. [Voir le tableau 3C-10 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'ils pouvaient engranger au titre du transport du grain dans l'Ouest du Canada.¹²³

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 d'encouragement proposés pour le transport du grain en blocs de wagons multiples. Comme indiqué dans les rapports précédents du Surveillant, bien que le plafond du revenu ait accordé au CN et au CP une plus grande liberté pour fixer les tarifs de fret, leurs prix restèrent largement similaires jusqu'à la fin de la campagne agricole 2002 à 2003, avec le tarif de fret nominal augmentant d'environ 3,8 % par rapport aux niveaux de la campagne agricole 1999 à 2000.¹²⁴ En même temps, ils augmentèrent aussi les rabais d'encouragement applicables aux transports avec les blocs de wagons plus grands.¹²⁵

¹²³ Le « plafond du revenu » a été établi à 18 % sous les revenus estimatifs liés aux grains que l'on aurait réalisés sans la réforme; il est entré en vigueur le 1^{er} août 2000. Le plafond du revenu 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 \$. 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.

¹²⁴ L'augmentation de 3,8 % citée représente une moyenne composite fondée sur les tarifs publiés du CN et du CP.

¹²⁵ Depuis le 1^{er} août 2000, les expéditions en blocs de wagons 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 blocs de wagons de 50 à 99 wagons, et de 6,00 \$ la tonne pour les blocs de wagons de 100 wagons et plus. En plus des rabais généraux mentionnés, les chemins de fer prévoient aussi des rabais d'encouragement lorsqu'un expéditeur s'engage à déplacer des trains entiers de wagons

Comme indiqué dans les rapports précédents du Surveillant, le CN et le CP ont interrompu la pratique consistant à avancer des ajustements de tarif largement parallèles au commencement de la campagne agricole 2003 à 2004. Ils ont aussi apporté à cette époque les premiers changements importants aux rabais d'encouragement qu'ils avaient offerts pour les transports en blocs de wagons multiples. Au cours des quatre campagnes agricoles suivantes, un processus d'institution de nouveaux tarifs au début de la campagne agricole suivie par au moins un ajustement au deuxième semestre émergea. Ce nouveau processus visait à maximiser les revenus que les transporteurs avaient le droit de recevoir en vertu du plafond du revenu. En outre, le CN et le CP sont devenus très habiles pour gérer leurs revenus dans ce cadre réglementaire.

La campagne agricole 2006 à 2007 a apporté encore plus de changements à la structure prépondérante des tarifs. L'élément le plus frappant en a été la décision du CN d'éliminer graduellement ses tarifs par tonne pour vente en gros, et de les remplacer par des frais par wagon, en fonction du produit.¹²⁶ Et bien que le CP n'ait pas immédiatement institué de changement similaire dans sa structure de tarifs, les deux transporteurs ont augmenté sensiblement leurs tarifs. Largement à cause des pressions inflationnistes exercées par l'augmentation des coûts de carburant, les tarifs associés au transport d'un seul wagon de blé ont augmenté entre 7,3 % et 12,1 %, selon le couloir et le transporteur. Ceci s'est avéré être l'une des plus grandes augmentations d'une année à l'autre enregistrée dans le PSG.

Pour la campagne agricole 2007 à 2008, les deux chemins de fer ont institué des augmentations de tarif qui dépassaient la diminution de 3,3 % que l'Office des transports du Canada avait jugée probable du fait de l'ajustement exceptionnel de son indice des prix composite afférent au volume.¹²⁷ À la fin du premier trimestre, le CN a augmenté ses tarifs pour wagon simple sur la plupart des couloirs d'un facteur de 1,0 %, bien qu'il ait à nouveau réduit ceux concernant les transports vers Prince Rupert d'environ 5,5 %. Cette action a servi à accroître l'avantage moyen des transports en direction de l'ouest d'environ 8,8 % en faveur de Prince Rupert.¹²⁸ Le CN a aussi finalisé la transition de ses tarifs en frais par wagon, plutôt que par tonne.¹²⁹ Le CP a fait essentiellement la même chose, en augmentant ses tarifs dans les couloirs de Vancouver et de Thunder Bay respectivement de 0,8 et 0,3 %, tout en convertissant aussi ses tarifs à des frais par wagon.

Le deuxième trimestre a enregistré des augmentations plus importantes de ces tarifs. À l'exception des tarifs applicables aux transports vers Churchill, qui sont restés inchangés, le CN a augmenté ses tarifs de 2,2 % de plus. De même, le CP a institué une augmentation générale de 3,0 % sur ses transports vers Vancouver et Thunder Bay. Ceci a été suivi au troisième trimestre par une série d'ajustements de tarif plus diversifiés, ainsi qu'un autre changement structurel. Le CN a réduit les tarifs applicables aux transports vers la côte Ouest d'environ 2,6 % dans le cas de Vancouver, et de 3,9 % dans le cas de Prince Rupert. Le transporteur a aussi

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.

¹²⁶ En adoptant les tarifs par wagon, le CN a regroupé ces tarifs en fonction des poids chargés moyens pour les produits de densité similaire. De ce fait, les tarifs par wagon publiés pour un groupe donné sont différents de ceux publiés pour un autre groupe. La complexité introduite à cause de l'adoption de cette structure rend peu pratique le suivi de tous les changements de tarif. De ce fait, le PSG concentre son attention sur les changements concernant le transport du blé et des autres céréales du même groupe.

¹²⁷ Le plafond du revenu est rajusté annuellement en regard de l'inflation par l'Office des transports du Canada. Pour la campagne agricole 2007 à 2008, l'Office avait initialement déterminé que l'indice des prix composite afférent au volume utilisé à cette fin serait augmenté de 3,2 %. Voir décision n° 211-R-2007 de l'Office des transports du Canada datée du 27 avril 2007. Toutefois, puisque le ministre fédéral des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités avait demandé à l'Office d'instituer un ajustement exceptionnel de son indice afin d'éliminer une allocation excessive donnée relativement à l'entretien du parc de wagons-trémies du gouvernement, cette augmentation inflationniste a varié plus tard, et il lui a été substitué une diminution projetée de 3,3 %. Voir décision n° 388-R-2007 de l'Office des transports du Canada datée du 31 juillet 2007. Une détermination finale de l'Office a ultérieurement augmenté cette réduction à 5,4 % environ. Voir décision n° 67-R-2008 de l'Office des transports du Canada datée du 19 février 2008.

¹²⁸ Au commencement du PSG, les tarifs par wagon simple pour le grain transporté vers Prince Rupert étaient supérieurs d'environ 13 % à ceux appliqués à son transport vers Vancouver. Les actions suivies par le CN pour réduire ses tarifs dans le couloir de Prince Rupert au cours des dernières années indiquent un changement important dans sa stratégie traditionnelle des prix, changement qui a conduit à une augmentation importante du volume pour ce port situé plus au nord.

¹²⁹ Les tarifs applicables au transport des grains hors CCB avaient été convertis en frais par wagon pendant la campagne agricole précédente. Ceux concernant les grains de la CCB ont été changés en frais par wagon à partir de la campagne agricole 2007 à 2008.

restructuré ses tarifs, en les liant à la limite basée sur le poids, plutôt que basée sur le volume, du wagon chargé.¹³⁰ Les ajustements du CP se sont avérés être plus importants, avec une réduction de ses tarifs dans les couloirs de Vancouver et Thunder Bay d'environ 1,9 %.¹³¹

Le quatrième trimestre apporta des changements supplémentaires, car le CN décida d'augmenter ses tarifs dans le couloir de Thunder Bay de 8,0 % au début de juin, et de 5,0 % de plus au début de juillet. Ceci fut largement reflété dans le couloir de Churchill avec des augmentations respectives de 10,4 % et 5,0 %. Le résultat combiné fut une augmentation d'une année à l'autre de 17,1 % dans les deux couloirs. Les circonstances ont été très différentes pour les tarifs vers l'ouest du CN, qui sont restés inchangés pendant cette période. À la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, l'impact résultant de ces tarifs s'élevait à une augmentation de 0,6 % sur les transports par wagon simple vers Vancouver, et une réduction de 7,0 % sur ceux vers Prince Rupert. Le CP a aussi institué des changements supplémentaires de ses tarifs en juin 2008, bien que ceux-ci aient été confinés à une diminution de 10,0 % sur les expéditions vers Vancouver. Face à ces derniers ajustements, à la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, les tarifs du CP avaient baissé d'environ 8,3 % dans le couloir de Vancouver alors qu'ils avaient augmenté de 1,4 % dans le couloir de Thunder Bay.

Ces actions récentes, considérées dans un contexte à plus long terme, révèlent certains changements importants sur les tarifs ferroviaires. Évidemment, la plupart des tarifs ont augmenté au cours des neuf dernières campagnes agricoles, mais pas du tout uniformément. Dans le couloir de Vancouver, les tarifs du CN sur les transports de blé par wagon simple sont montés d'un facteur de 17,5 %, alors que le gain affiché par le CP s'est élevé à une valeur bien moindre de 5,7 %. Les augmentations comparatives observées dans le couloir de Thunder Bay se sont avérées encore plus frappantes : 39,7 % pour le CN et 18,3 % pour le CP.¹³² Fait peut-être encore plus révélateur, avant la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, la différence de prix dans les deux couloirs était beaucoup plus petite, les augmentations de tarif accumulées du CN dépassant seulement marginalement celles du CP.¹³³ [Voir le tableau 3C-11 à l'Annexe 4.]

Bien que cela puisse suggérer que les transporteurs essayaient à nouveau en grande mesure de gérer les revenus dans le cadre du plafond du revenu, il semble qu'ils essayaient aussi tous les deux d'influencer le flux du trafic. Les augmentations de tarif plus importantes appliquées aux expéditions à destination de Thunder Bay et Churchill, plutôt que celles vers la côte Ouest, en fournissaient une preuve spéciale. Toutefois, la préférence que le CN a continué d'accorder aux transports vers Prince Rupert reste particulièrement intéressante. Au début du PSG, les tarifs du CN vers Prince Rupert dépassaient généralement ceux applicables aux transports de grain vers Vancouver par un facteur de 13 %. Pour certains groupes, cette différence était considérée discriminatoire, et nuisible au transport du grain vers Prince Rupert. Toutefois, à partir de la campagne agricole de 2000 à 2001, le CN commença à baisser ses tarifs dans ce couloir. À la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, les transports vers Prince Rupert avaient reçu un avantage de tarif de 1,5 %, lequel a aidé à faire augmenter le volume du port à une valeur record du PSG de 4,9 millions de tonnes. Des réductions additionnelles dans la campagne agricole 2007 à 2008 ont aidé à augmenter cet avantage à environ 10 %.

¹³⁰ Jusqu'à alors, les frais de fret du CN avaient été structurés en fonction de la capacité de transport en volume des wagons, soit 4 550 pieds cubes dans le cas de la plupart des wagons-trémies couverts du gouvernement. Étant donné l'engagement du chemin de fer d'améliorer une portion du parc du gouvernement pour obtenir une charge plus lourde par essieu, le tarif par wagon a été modifié pour refléter la nouvelle capacité de transport en poids du wagon, laquelle a effectivement augmenté de 201 000 lb à 207 000 lb.

¹³¹ Le CP réduisit en fait ses tarifs considérablement en mars 2008 avant de les augmenter à nouveau au milieu d'avril. La réduction mentionnée ici souligne le changement net entre les tarifs qui existaient à la fin des deuxième et troisième trimestres.

¹³² Les couloirs 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. Les augmentations de taux signalées ici sont destinées à illustrer les mesures de tarification des deux transporteurs dans ces deux couloirs. 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. L'examen des tarifs publiés du CN à l'égard de ces ports révèle une hausse nette d'environ 39,6 %, en ce qui concerne Churchill, et une baisse nette d'environ 5,7 %, pour ce qui est de Prince Rupert, au cours de la même période.

¹³³ La mesure comparative utilisée ici indique que, depuis le début du PSG, l'augmentation relative des tarifs de fret par wagon simple du CN était supérieure de 11,8 points de pourcentage à celle du CP dans le couloir de Vancouver, et de 21,4 points de pourcentage dans le couloir de Thunder Bay. À la fin de la campagne agricole précédente, ces différences s'élevaient à seulement 1,7 points de pourcentage dans le couloir de Vancouver et 2,6 points de pourcentage dans le couloir de Thunder Bay.

Il y a eu aucun changement noté dans les programmes d'encouragement offerts par les chemins de fer. Dans le cas du CP, ces rabais se sont élevés à 4,00 \$ la tonne sur les transports par blocs de wagons de 56 à 111 wagons, et un maximum de 7,00 \$ la tonne sur les expéditions par blocs de wagons de 112 wagons.¹³⁴ En comparaison, le CN a continué d'offrir un rabais de 3,00 \$ la tonne pour les transports par blocs de wagons de 50 à 99 wagons et 7,00 \$ la tonne pour les transports par blocs de wagons de 100 wagons ou plus. [Voir le tableau 3C-12 à l'Annexe 4.]

Bien que ces encouragements aient été de plus en plus liés à l'utilisation des options de réservation à l'avance des transporteurs, il faut noter ici que ces liens ont commencé à s'affaiblir dans la campagne agricole 2007 à 2008.¹³⁵ Il est utile de se souvenir que ces options, et plus particulièrement celles commercialisées par le CN, ont été de plus en plus considérées comme discriminatoires par un certain nombre d'expéditeurs. En fait, ce point de vue figure de façon proéminente dans les plaintes de niveau de service déposées contre le CN vers le début de la campagne agricole.¹³⁶ Ces actions ont finalement conduit à la décision par le CN de pondérer certains des éléments les plus contestés de ses programmes, et à son introduction d'un nouveau système de commande de wagons en février 2008.

Plafond du revenu

En vertu du plafond du revenu imposé par le gouvernement fédéral, ce dernier stipule que les revenus admissibles du CN et du CP pour le transport des grains réglementés ne doivent pas dépasser des maximums annuels respectifs de 348,0 M\$ et 362,9 M\$. 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.¹³⁷

Le plafond du revenu 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 sur les coûts ferroviaires. À l'exception de la composante d'inflation, ces ajustements sont déterminés par l'Office des transports du Canada à la suite d'une analyse détaillée des données de trafic qui lui sont soumises par le CN et le CP.¹³⁸ Pour la campagne agricole 2007 à 2008, ces ajustements conduisirent à l'octroi au CN et au CP de plafonds de revenu respectifs de 383,3 M\$ et 373,6 M\$, soit une somme combinée de 756,9 M\$.¹³⁹ [Voir le tableau 3C-13 à l'Annexe 4.]

¹³⁴ Depuis plusieurs années, les expéditeurs capables de charger 112 wagons dans un délai de 10 heures ont pu gagner un rabais légèrement plus grand de 7,50 \$ la tonne. Toutefois, ceux qui n'ont pas pu le faire ont été limité au rabais inférieur de 7,00 \$ la tonne. À cause de son application limitée, le CP a éliminé l'avantage incrémentiel pour charger dans un délai de 10 heures au cours du deuxième semestre de la campagne agricole 2007 à 2008.

¹³⁵ Ces programmes, qui sont supportés par une série diversifiée de récompenses et de pénalités monétaires, permettent aux expéditeurs de conclure des contrats avec les chemins de fer pour les mouvements de train unitaire sur une période prolongée.

¹³⁶ Une discussion plus complète de ces plaintes relatives au niveau de service est présentée dans la section 2.31.

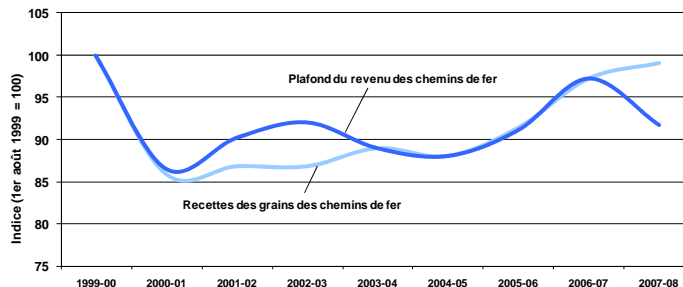
¹³⁷ Les valeurs citées servant à établir le plafond du revenu proviennent des statistiques de trafic ferroviaire pour l'année civile 1998.

¹³⁸ L'Office des transports du Canada définit chaque année, avant le début de la campagne agricole, un indice composite des prix rattaché au volume, qui s'applique aux rajustements en fonction de l'inflation dans le régime de plafond du revenu. Pour la campagne agricole 2007 à 2008, l'Office a établi à 1,0639 son indice composite des prix rattaché au volume, ce qui représentait une baisse sur 12 mois de 5,4 %. Voir décision n° 67-R-2008 de l'Office des transports du Canada datée du 19 février 2008. Cette réduction nette a été le résultat d'un ajustement exceptionnel des allocations d'entretien accordées au CN et au CP dans le cadre du plafond du revenu. Voir section 2.34 pour une discussion plus complète de cet ajustement exceptionnel des allocations d'entretien.

¹³⁹ Voir décision n° 628-R-2008 de l'Office des transports du Canada datée du 30 décembre 2008.

En même temps, l'Office établit à 409,3 M\$ et à 407,4 M\$ respectivement les recettes prescrites sur les céréales du CN et du CP, soit 816,7 M\$ combinés. Cela veut dire que les recettes sur les céréales de l'industrie étaient de 59,8 M\$ supérieures au maximum autorisé. Dans ce cas, les revenus du CN se sont avérés être supérieurs de 26,0 M\$ à ceux autorisés, alors que ceux du CP ont dépassé leur limite de 33,8 M\$. En conséquence, l'Office ordonna aux deux transporteurs de verser leurs revenus excédentaires, ainsi qu'une pénalité de 15 %, à la Western Grains Research Foundation.

Figure 60 : Conformité au plafond du revenu des chemins de fer



Ceci a signalé la première occasion depuis la campagne agricole 2002 à 2003 que les revenus des transporteurs étaient sensiblement différents de ce qu'ils avaient le droit de gagner dans le cadre du plafond du revenu. En fait, au cours des quatre campagnes agricoles suivantes, cette différence combinée s'est élevée à pas plus de 1,0 %. Pourtant, la campagne agricole 2007 à 2008 a enregistré un total de revenus du CN et du CP dépassant la limite permise par un facteur de 7,9 %.¹⁴⁰ Puisque les deux transporteurs s'étaient montrés de plus en plus habiles pour gérer leurs revenus sous le régime du plafond du revenu, il semble probable que la variance de 59,8 M\$ de la campagne agricole 2007 à 2008 ait été le produit d'un mécompte plus important.

Pour cela, il faut se souvenir que le CN et le CP ont choisi d'augmenter leurs tarifs de fret face à une diminution prochaine des allocations qu'ils reçoivent pour l'entretien des wagons-trémies dans le cadre du plafond du revenu. Il n'aurait pas pu être envisagé que ces actions de prix en sens contraire fassent baisser les revenus par le montant de 72,2 M\$ que valaient ces allocations, selon la détermination ultérieure de l'Office des transports du Canada. Évidemment, les deux transporteurs ont semblé questionner le caractère légal de l'approche de l'Office pour calculer la baisse des revenus. En outre, ils ont soutenu dès le départ que l'Office ne pouvait pas rendre rétroactive au début de la campagne agricole 2007 à 2008 sa détermination finale dans cette affaire, laquelle était en l'occurrence anticipée pour le début de 2008. Ceci a servi dans une grande mesure de base pour le défi légal que les transporteurs ont par la suite déposé auprès de la Cour d'appel fédérale. En fait, s'ils avaient gagné ce défi, les chemins de fer auraient pu être en mesure de laisser de côté une grande partie, sinon la totalité, de la baisse de revenu. Si cela était le gambit légal des chemins de fer, il semble avoir échoué. Finalement, la Cour confirma les déterminations précédentes de l'Office et affirma la réduction des revenus permises.¹⁴¹

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

Les débits des ports, mesurés en tant que volumes de céréales expédiées depuis les installations de silos terminaux et de chargement en vrac situées aux quatre ports de l'Ouest du Canada, se sont élevés à 22,0 millions de tonnes dans la campagne agricole 2007 à 2008.¹⁴² Ceci a représenté une diminution de 3,5 % par rapport aux 22,8 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. Toutefois, ce résultat d'ensemble a été fortement influencé par un déclin de 24,5 % dans le débit du quatrième trimestre. Jusqu'à ce point, le volume cumulé annuel restait uniformément supérieur à celui enregistré pendant la campagne agricole

¹⁴⁰ Considérés séparément, les revenus du CN étaient à 6,8 % au-dessus de son plafond alors que ceux du CP se sont avérés être supérieurs à celui-ci de 9,1 %.

¹⁴¹ Par la suite, le CN et le CP demandèrent la permission de faire appel de cette décision auprès de la Cour suprême du Canada.

¹⁴² 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.

précédente. En fait, le débit des terminaux avait atteint une valeur record du PSG de 7,1 millions de tonnes au premier trimestre avant de commencer à baisser. [Voir le tableau 3D-1 à l'Annexe 4.]

Des diminutions de débit ont été notées pour les trois ports primaires du SMTG. Les expéditions maritimes totales de Vancouver, le plus grand de ces ports, ont diminué de 1,1 % à 11,0 millions de tonnes, comparativement aux 11,1 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. En outre, ces expéditions ont représenté environ la moitié, à 50,1 %, du débit total du SMTG. Une grande partie du gain de 1,2 point de pourcentage du port est venue de Prince Rupert, où les expéditions ont baissé de 7,0 % à 4,6 millions de tonnes, comparativement à 4,9 millions de tonnes pendant la campagne agricole précédente. Globalement, le volume traversant ces deux ports de la côte Ouest s'est élevé à 70,9 % du total général. Ceci a marqué la troisième année consécutive que cette part a été en fait supérieure aux 68,8 % obtenus pendant la première campagne agricole du PSG.

Étant donné la portée limitée de ce changement net, il a eu un impact minimal sur les parts accordées aux deux autres ports du SMTG. Bien sûr, la part combinée obtenue par les ports de Thunder Bay et Churchill est restée largement inchangée par rapport à celle constatée neuf ans auparavant, ayant baissé à 29,1 % comparativement à 31,2 % au début de cette période. À Thunder Bay, le port principal de l'Est, le débit dans la campagne agricole de 2007 à 2008 a baissé de 6,5 % à 5,8 millions de tonnes, comparativement à 6,2 millions de tonnes lors de la campagne agricole précédente. Churchill, le port qui a toujours enregistré les débits les plus bas, a vu son débit augmenter de 15,1 % à 594 500 tonnes, par rapport à 516 300 tonnes.

Rotation aux silos

Malgré une diminution de 3,5 % du volume traversant les ports pendant la campagne agricole 2007 à 2008, le taux de rotation aux silos du système a affiché une augmentation de 2,5 %, montant à 8,5 rotations comparativement à 8,3 rotations pendant la campagne agricole précédente.¹⁴³ Pourtant, les ports n'ont pas tous signalés des gains. Le taux pour le port de Prince Rupert a montré la diminution la plus importante, en baissant de 6,9 % à 21,9 rotations comparativement à une valeur record de 23,5 rotations pendant la campagne agricole précédente. De même, Thunder Bay, avec une diminution de 5,4 %, enregistra la deuxième plus grande baisse, avec 4,3 rotations comparativement à 4,5 rotations l'année précédente. Ces résultats ont surtout reflété une diminution associée du volume de débit. De même, Churchill, qui a affiché une augmentation de volume de 15,1 %, a enregistré une augmentation de son taux de 16,6 % à 4,3 rotations, comparativement à 3,7 rotations. La raison pour l'augmentation d'ensemble du système provenait en grande partie de Vancouver, où une hausse dans le volume manutentionné par Alliance Grain Terminal Ltd. a servi à faire monter le taux de rotation du port de

¹⁴³ 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 du changement annuel indiqué ici ne correspond pas nécessairement au changement attribuable au débit seul.

Figure 61 : Ports de l'Ouest du Canada – débit des grains

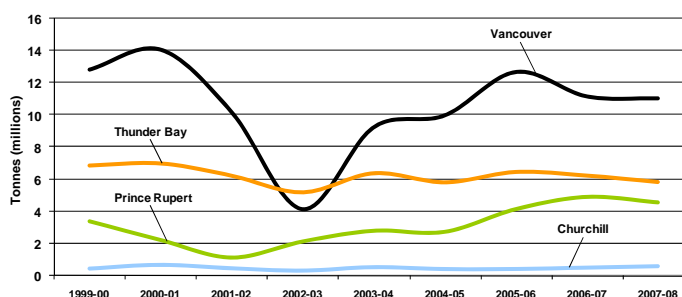
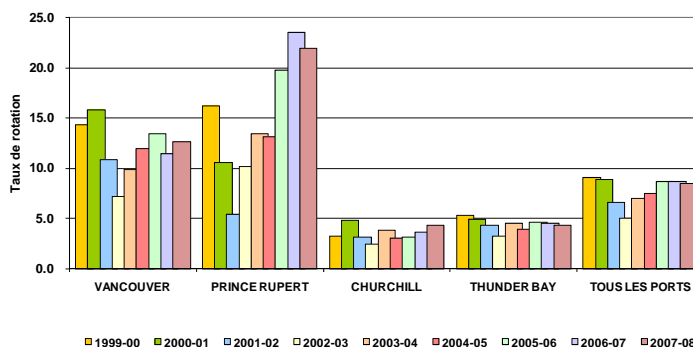


Figure 62 : Moyenne de rotation aux silos terminaux



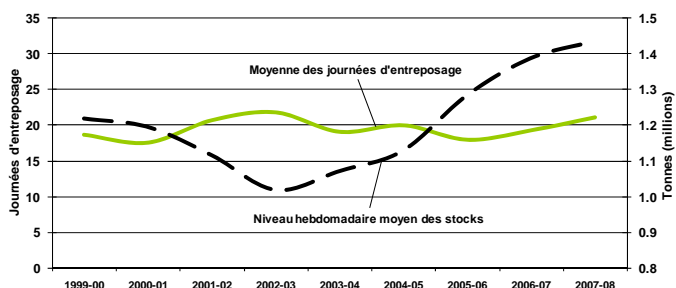
9,3 % à 12,6 rotations, comparativement à 11,5 rotations, malgré une diminution de 1,1 % dans le débit total.¹⁴⁴
 [Voir le tableau 3D-2 à l'Annexe 4.]

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 de 6 % du débit total. Malgré une diminution de débit de 3,5 % pour la campagne agricole 2007 à 2008, le niveau moyen hebdomadaire des stocks augmenta de 3,4 % à plus de 1,4 millions de tonnes. Dans une large mesure, ceci fut attribuable à une augmentation forte des stocks à Vancouver et à Prince Rupert, lesquels augmentèrent respectivement de 10,1 % et 44,2 %. Ces augmentations ont été pondérées par des réductions à Thunder Bay et à Churchill, où les stocks moyens ont baissé de 5,3 % et 6,7 % respectivement.

Bien que le blé soit normalement responsable pour la moitié des stocks, il a été de plus en plus déplacé récemment par d'autres produits. La campagne agricole 2007 à 2008 ne s'est pas avérée différente, avec une diminution de 9,3 % à 0,5 million de tonnes réduisant sa part à 37,4 %. Les stocks de canola ont été à nouveau les deuxièmes, en augmentant de 37,6 % à une moyenne de 0,4 million de tonnes. 0,4 million de tonnes supplémentaires ont été attribuées également au blé dur et à l'orge, alors que les pois et le lin recevaient une grande partie des autres 0,2 million de tonnes. [Voir le tableau 3D-3 à l'Annexe 4.]

Figure 63 : Silos terminaux – niveau hebdomadaire des stocks et journées d'entreposage



De concert avec l'augmentation des stocks des terminaux, il s'est produit une augmentation du temps d'entreposage du grain, le nombre moyen de jours en entreposage montant de 9,4 % à 21,0 jours, comparativement à 19,2 jours pendant la campagne agricole précédente. La raison pour cela provenait en grande partie des fortes augmentations de Prince Rupert et Vancouver, qui ont augmenté respectivement de 64,9 % et 11,8 %. Et bien que la moyenne de Thunder Bay ait aussi augmenté, elle s'est élevée à seulement 1,6 %. Contrairement à cette tendance, Churchill a affiché une diminution de 37,0 %. [Voir le tableau 3D-4 à l'Annexe 4.]

Il faut noter que les temps d'entreposage moyens enregistrés pendant la campagne agricole 2007 à 2008 ont été parmi les plus longs observés dans le PSG. Toutefois, la raison semble être liée en grande partie au déclin progressif du débit trimestriel traité ci-dessus. Certains des changements plus accentués d'une année à l'autre enregistrés pour la campagne agricole 2007 à 2008 sont résumés dans le tableau ci-dessous :

	Durée d'entreposage	Changement	Commentaires
<u>Ports terminaux</u>			
Churchill	20,1 jours	Baisse de 37,0 %	
Thunder Bay	32,1 jours	Hausse de 1,6 %	Nombre moyen le plus élevé de jours d'entreposage
Vancouver	17,1 jours	Hausse de 11,8 %	
Prince Rupert	12,2 jours	Hausse de 64,9 %	Plus faible nombre moyen de jours d'entreposage
<u>Grains notables</u>			
Orge	24,6 jours	Baisse de 26,3 %	
Lin	38,1 jours	Baisse de 1,0 %	
Blé	17,0 jours	Aucun changement	Plus faible nombre moyen de jours d'entreposage
Canola	26,0 jours	Hausse de 43,6 %	
Avoine	41,3 jours	Hausse de 159,7 %	Nombre moyen le plus élevé de jours d'entreposage

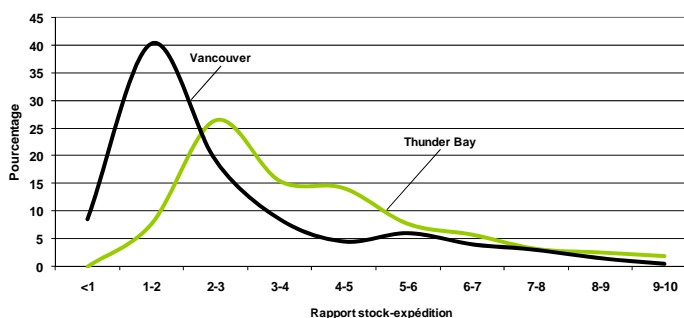
¹⁴⁴ Il faut noter ici que, du fait de l'utilisation des moyennes simples, le doublement effectif du volume traversant Alliance Grain Terminal a été suffisant pour augmenter la moyenne de tout le port.

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 fournit une indication de la relation entre les niveaux de stock des terminaux et le volume de céréales chargées sur les navires pour une semaine donnée.¹⁴⁵ Pour Vancouver, les rapports moyens pour tous les grains étaient à une valeur égale ou confortablement supérieure à 2,0. À l'exception des déclinés affichés par l'orge, l'avoine et les pois, ces rapports ont généralement augmenté. L'ampleur de ces augmentations allaient d'une valeur basse de 5,0 % pour le lin à une valeur haute de 39,6 % pour le canola. [Voir le tableau 3D-5 à l'Annexe 4.]

Comme à Vancouver, les rapports moyens affichés par Thunder Bay dépassaient facilement 2,0. Toutefois, puisque les stocks du port ont baissé en même temps que son débit, un certain nombre de rapports ont aussi décliné. Ce déclin est allé d'une diminution modeste de 7,9 % du rapport du lin à une réduction plus importante de 68,1 % dans celui des pois. À Prince Rupert, qui maintient des niveaux de stock comparativement plus limités, les résultats ont indiqué une augmentation de 31,2 % dans le rapport du blé.¹⁴⁶ Les rapports affichés par Churchill ont tous montré des diminutions : de 25,6 % pour le blé; et de 39,3 % pour le blé dur.

Dans l'ensemble, ces mesures affirment que des stocks de terminal suffisants étaient conservés face à la demande prédominante, bien qu'elles indiquent aussi que des pénuries de stock se sont aussi manifestées périodiquement. 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 agricole. [Voir le tableau 3D-6 à l'Annexe 4.]

Figure 64 : Répartition du rapport hebdomadaire stock-expédition



Lorsqu'on examine la fréquence avec laquelle les rapports hebdomadaires stock-expédition tombent au-dessous de 1,0, on voit que les ports de Vancouver et de Thunder Bay ont subi une plus faible incidence de ces événements dans la campagne agricole 2007 à 2008.¹⁴⁷ Dans le cas de Vancouver, ce taux d'incidence a été égal à 8,5 %, proche du taux d'incidence de 8,6 % de la campagne agricole précédente. À Thunder Bay, le taux d'incidence est en fait tombé à zéro comparativement à 4,0 % pendant la campagne agricole précédente.

Opérations portuaires

Un total de 761 navires ont mouillé pour charger du grain dans les ports de l'Ouest du Canada durant la campagne agricole 2007 à 2008. Il s'agissait d'une diminution de 1,0 % par rapport aux 769 navires qui ont mouillé pour charger du grain dans la campagne agricole précédente. Bien que conforme à une réduction de débit de 3,5 %, cela a aussi suggéré que les gros navires continuaient à jouer un plus grand rôle dans le

¹⁴⁵ À titre de mesure du volume de grain expédié dans une semaine donnée, 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 demi le volume de grain expédié au cours d'une semaine était en stock au début de cette même semaine.

¹⁴⁶ 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 neuf campagnes agricoles du PSG.

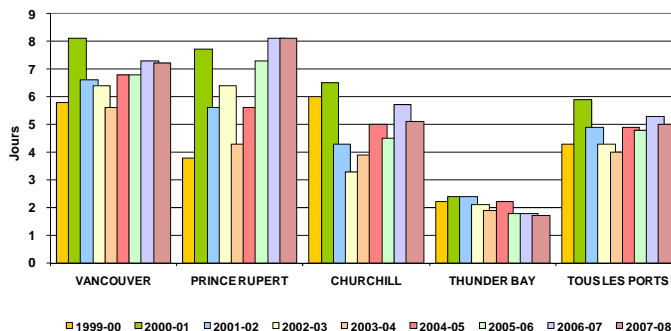
¹⁴⁷ Un rapport stock-expédition de moins de 1,0 ne signifie pas que les silos terminaux du port n'étaient pas capables de satisfaire à la demande des navires. Il implique plutôt que les stocks existants de céréales étaient insuffisants et que la pénurie devrait être corrigée en utilisant les livraisons ferroviaires futures. Les expéditions ferroviaires directes peuvent accommoder efficacement la demande tout en éliminant le besoin même d'entreposage du grain.

transport du grain d'exportation. Cela a été plus évident pour le transport du grain depuis Prince Rupert, où 86,2 % des 87 navires arrivés ont pris des chargements de plus de 30 000 tonnes.¹⁴⁸

Malgré la variation de volume observée au cours des cinq premières années du PSG, le temps passé au port par les navires a généralement varié entre 4,0 et 4,5 jours.¹⁴⁹ Toutefois, les moyennes trimestrielles signalées depuis la campagne agricole de 2004 à 2005 ont montré un degré comparativement plus haut de variance. Ceci a été particulièrement évident dans la campagne agricole 2006 à 2007 lorsque les retards occasionnés par les intempéries sur la côte Ouest ont poussé la moyenne trimestrielle à un record de 9,0 jours au troisième trimestre et ont élevé la moyenne d'ensemble de la campagne agricole à 5,3 jours.

Le temps moyen passé par les navires au port a baissé de 5,7 % dans la campagne agricole 2007 à 2008, en chutant à une moyenne de 5,0 jours. Une grande partie de cette diminution a été due à une amélioration importante d'une année à l'autre des valeurs affichées pour les troisième et quatrième trimestres. Dans l'ensemble, des améliorations ont été notées relativement à la période passée par ces navires en attendant d'être chargés, laquelle a diminué de 7,7 % à une moyenne de 2,4 jours, ainsi que celle utilisée pour leur chargement, qui est tombée de 3,7 % à une moyenne de 2,6 jours.¹⁵⁰

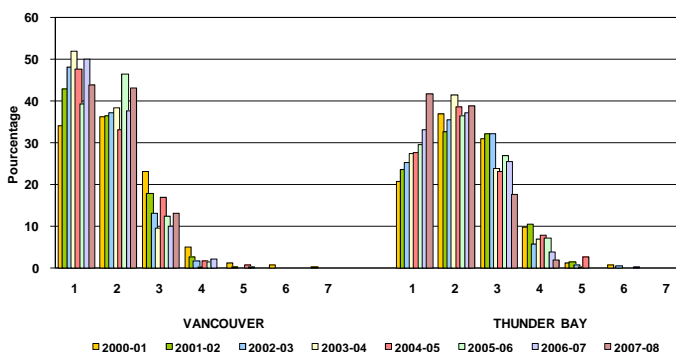
Figure 65 : Temps moyen passé par les navires au port



Ces résultats ont reflété en majeure partie les améliorations dans chacun des quatre ports de l'Ouest du Canada. Les améliorations plus modestes ont été affichées sur la côte Ouest, avec Vancouver atteignant une réduction de 1,4 % dans sa moyenne annualisée, qui est tombée à 7,2 jours, comparativement à 7,3 jours pendant la campagne agricole précédente, tandis que le temps moyen passé par les navires à Prince Rupert est resté inchangé à 8,1 jours.

La diminution la plus forte a été signalée par Churchill, où la moyenne a baissé de 10,5 % à 5,1 jours, comparativement à 5,7 jours pendant la campagne agricole précédente. Ce résultat a été attribuable en grande partie à une baisse de 30,0 % de la période de temps de chargement des navires au port, qui a baissé à une valeur moyenne de 3,5 jours, comparativement à 5,0 jours un an auparavant. Toutefois, une grande partie de cette amélioration a été compensée par une augmentation de 128,6 % dans le temps d'attente des navires, qui a

Figure 66 : Nombre d'amarrages par navire



¹⁴⁸ Le blé de fourrage et l'orge de fourrage ont représenté une grande partie de l'augmentation de volume de grain manutentionné par Prince Rupert au cours des dernières années. Ces marchandises sont en général expédiées en plus grandes quantités que le grain de haute qualité. Comparativement, seulement 66,2 % des navires qui ont été chargés à Prince Rupert au cours de la campagne agricole 2003 à 2004 ont pris des chargements de plus de 30 000 tonnes. Ceci a augmenté progressivement à 83,9 % dans la campagne agricole 2004 à 2005 et à 85,5 % dans la campagne agricole 2005 à 2006 avant de retomber quelque peu à 73,8 % dans la campagne agricole 2006 à 2007. Les 86,2 % mentionnés ici pour la campagne agricole 2007 à 2008 indiquent la plus grande proportion jamais réalisée dans le PSG.

¹⁴⁹ Au cours des cinq premières années 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 à 2001.

¹⁵⁰ 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.

augmenté de 1,6 jour, comparativement à une moyenne de 0,7 jour pendant la campagne agricole précédente.

Avec une moyenne de 1,7 jour, la période totale de temps pour les navires à Thunder Bay a diminué de 5,6 % par rapport à celle de l'année précédente. Ceci a conduit à l'établissement d'un nouveau point bas record dans le PSG. L'amélioration a été due entièrement à une diminution de 7,7 % dans le temps moyen de chargement, qui a baissé à 1,2 jour, comparativement à une moyenne de 1,3 jour pendant la campagne agricole précédente. La période passée à attendre le chargement est restée inchangée à une valeur moyenne de 0,5 jour. Les moyennes de Thunder Bay continuent à représenter les valeurs les plus basses des quatre ports dans l'Ouest du Canada. Ceci est dû principalement à la régularité supérieure des mouvements des navires dans la Voie maritime du Saint-Laurent, à l'ample capacité d'entreposage du port et aux retards limités subis par les navires qui attendent pour accoster. [Voir le tableau 3D-7 à l'Annexe 4.]

De concert avec les moyennes réduites mentionnées ci-dessus, moins de navires signalèrent qu'ils avaient nécessité plus de cinq jours pour sortir du port. À Vancouver, la proportion de navires ayant besoin de plus de temps au port a diminué de 48,5 % à 46,4 % par rapport à la campagne agricole précédente. Inversement, la proportion de Prince Rupert a augmenté de 47,7 % à 54,0 %. À Thunder Bay, où cette proportion est traditionnellement encore plus basse, seulement 1,0 % a nécessité une escale de plus de cinq jours, comparativement à 2,1 % pendant la campagne agricole précédente. À Churchill, la proportion de navires demeurant plus de cinq jours au port a baissé de 46,2 % à 45,0 % par rapport à l'année précédente. [Voir le tableau 3D-8 à l'Annexe 4.]

La campagne agricole 2007 à 2008 a fourni quelques contrastes intéressants concernant le nombre de navires devant amarrer à plus d'un terminal.¹⁵¹ À Vancouver, cette proportion a augmenté à 56,1 %, comparativement à 49,9 % un an auparavant. L'un des facteurs contribuant à ce résultat pourrait être tracé à l'augmentation du volume de grain chargé à l'Alliance Grain Terminal, où l'amarrage moins profond nécessitait souvent de compléter le chargement des plus gros navires à d'autres terminaux. En comparaison, la proportion de navires nécessitant plus d'un amarrage à Thunder Bay a baissé à son plus bas niveau du PSG, soit 58,4 %, comparativement à 66,9 % pendant la campagne agricole précédente. [Voir le 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.¹⁵² Ce qui suit est conçu pour fournir quelques indications de l'efficacité avec laquelle le grain traversait les ports de l'Ouest du Canada. Pour la campagne agricole de 2007 à 2008, les revenus nets ont baissé de 36,3 % par rapport à ce qu'ils avaient été lors de la campagne agricole précédente, baissant à 6,1 M\$ comparativement à 9,5 M\$.

Ceci fut largement attribuable à une augmentation de 54,0 % des coûts de surestaries, qui ont augmenté à 23,3 M\$ comparativement à 15,1 M\$ l'année précédente. Il est utile de remarquer que ceci a constitué un record pour les coûts de surestaries dans le PSG. Cette augmentation a été causée dans une grande mesure par une augmentation de 57,5 % des coûts de surestaries le long du littoral pacifique. Ces coûts ont augmenté de 13,8 M\$ à 21,7 M\$. En comparaison, les charges attribuables au retard des navires à Churchill, Thunder Bay et le long de la voie maritime du Saint-Laurent ont augmenté à une valeur moindre de 17,5 %, à 1,5 M\$ comparativement à 1,3 M\$ pendant la campagne agricole précédente.

Une augmentation de 19,1 % des primes de célérité totales pour la campagne agricole 2007 à 2008, qui ont augmenté à 29,3 M\$, comparativement à 24,6 M\$ pendant la campagne agricole précédente, a aidé à mitiger quelque peu les pertes financières. Comme pour les coûts de surestaries, ceci a aussi constitué un record dans le PSG. Sur la côte Ouest, les primes de célérité ont augmenté de 24,9 % à 19,9 M\$. Une augmentation de 8,4 % des primes de célérité a été affichée pour Churchill, Thunder Bay et la voie maritime du Saint-Laurent, avec une augmentation à 9,4 M\$, par rapport à 8,7 M\$ l'année précédente. [Voir le tableau 3D-10 à l'Annexe 4.]

¹⁵¹ 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.

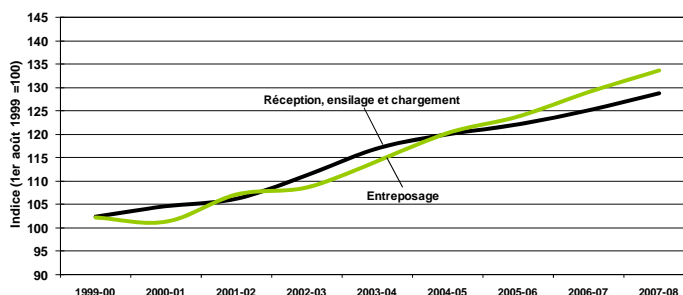
¹⁵² Il faut signaler que les données (qui sont à la fois non vérifiées et cumulatives) concernent les expéditions qui ont lieu durant chaque campagne agricole et qu'à ce titre, elles peuvent différer des chiffres figurant dans les états financiers des organisations respectives.

Dans l'ensemble, la forte hausse des coûts de surestaries survenue dans la campagne agricole de 2007 à 2008, ainsi qu'une augmentation correspondante de la période de temps que les navires ont passé au port, suggère qu'un nombre important de navires n'ont pas pu être 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 prix doit se faire au moyen d'un indice composé. Comme c'était le cas pour les activités de manutention de silos primaires, les tarifs pour la réception, l'ensilage et le chargement du grain sont les plus coûteux du système de silos terminaux. À la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, ceux-ci étaient compris entre une valeur basse de 8,08 \$ la tonne pour le blé livré à Churchill, et une valeur haute de 13,96 \$ pour le lin expédié à Vancouver. Les frais quotidiens d'entreposage se chiffraient entre 0,07 \$ et 0,13 \$ la tonne.

Figure 67 : Fluctuation relative des frais de manutention aux silos



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 agricole 2007 à 2008. Les augmentations affichées par les silos terminaux de Vancouver allaient de 0,9 % à 4,5 %. À Prince Rupert, cette hausse allait de 2,0 % à 3,6 %. Thunder Bay a affiché des augmentations allant de 3,1 % à 8,9 %. Churchill, dont les tarifs sont restés inchangés pendant une quatrième année consécutive, s'est avéré être l'exception. L'indice composé des prix utilisé par le Surveillant montre que le coût de ces services a effectivement augmenté d'un autre 2,9 % au cours de la dernière campagne agricole, et que la valeur combinée de toutes les augmentations depuis le début du PSG atteint 28,6 %. [Voir le tableau 3D-11 à l'Annexe 4.]

Les frais d'entreposage dans les silos terminaux ont également augmenté depuis le début du PSG. Au cours de la campagne agricole 2007 à 2008, ils ont progressé de 3,6 %, pour une augmentation cumulative des prix de 33,5 % au fil des neuf dernières années. Thunder Bay a déclaré les hausses les plus marquées d'une année à l'autre, avec une augmentation de 10,2 %. Les silos terminaux à Prince Rupert et à Vancouver ont suivi avec des augmentations moyennes de 8,6 % et 0,7 % respectivement. L'augmentation générale de l'indice composé des prix a été tempérée par le fait que Churchill a également choisi de prolonger ses tarifs d'entreposage existants pour une quatrième année consécutive.¹⁵³

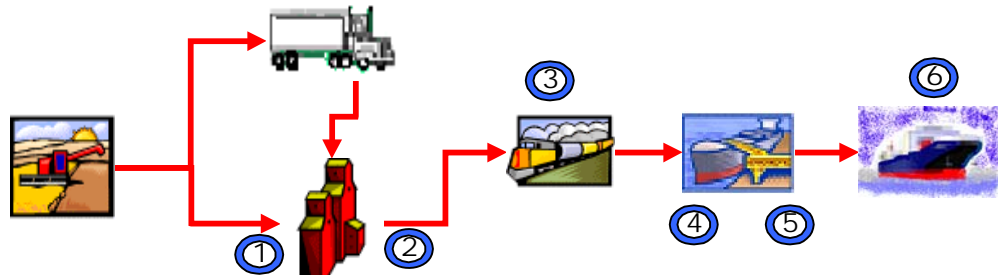
3.5 Observations sommaires

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. Pour la campagne agricole 2006 à 2007, il a été observé que ce processus nécessitait en moyenne 58,1 jours, soit quelque 1,5 jour de plus que pendant la campagne agricole précédente, lorsque la moyenne record du PSG de 56,6 jours avait été atteinte.

¹⁵³ 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 sur la côte Ouest – 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.

Le temps total pour transporter le grain dans la chaîne d'approvisionnement a augmenté de 2,0 jours dans la campagne agricole 2007 à 2008, à une moyenne de 60,1 jours. Ce résultat a été dû en grande mesure par des augmentations dans deux éléments principaux de la chaîne d'approvisionnement : le temps d'entreposage aux silos de collecte, qui a augmenté de 0,4 jour; et le temps d'entreposage aux silos terminaux, qui a augmenté de 1,8 jour. Ceci a contrasté avec une diminution de 0,2 jour du temps de transit après chargement des chemins de fer.

Tableau 1 : Chaîne d'approvisionnement du SMTG



ÉLÉMENT DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT	TABLEAU	1999 à 2000	2003 à 2004	2004 à 2005	2005 à 2006	2006 à 2007	2007 à 2008	EFFET SUR LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT	
<u>LIÉ À LA VITESSE</u>									
2	Silos terminaux – nombre moyen de jours en entreposage	3B-4	41,7	34,4	29,5	30,1	30,7	31,1	▲
3	Temps de transit moyen des wagons chargés (jours)	3C-4	9,2	8,9	8,7	8,6	8,2	8,0	▼
5	Silos de collecte – nombre moyen de jours en entreposage	3D-4	18,6	19,0	19,9	17,9	19,2	21,0	▲
Moyenne du total des jours dans le SMTG			69,4	62,3	58,1	56,6	58,1	60,1	▲
<u>LIÉ AUX SERVICES ET AUX BIENS</u>									
1	Coefficient moyen de rotation aux silos de collecte	3B-2	4,8	5,6	5,6	6,2	6,5	6,0	▼
4	Coefficient moyen de rotation aux silos terminaux	3D-2	9,1	7,0	7,5	8,7	8,3	8,5	▲
3	Cycle moyen de rotation des wagons (jours)	3C-4	19,9	16,7	18,7	17,3	16,8	15,9	▼
6	Temps moyen passé par les navires au port (jours)	3D-7	4,3	4,0	4,9	4,8	5,3	5,0	▼

Cette augmentation de la moyenne totale a reflété une hausse générale des valeurs trimestrielles, qui ont progressé à partir d'un point bas de 56,1 jours au premier trimestre à un point haut de 65,1 jours au troisième trimestre, avant de reculer quelque peu à 62,3 jours au quatrième trimestre. Bien que la moyenne du premier trimestre se soit avérée comme l'une des plus basses enregistrées dans le PSG, les augmentations mentionnées ci-dessus ont finalement servi à détériorer cette performance.

En plus de ce qui précède, il y a quelques commentaires de plus qui devraient être faits relativement à la performance du SMTG dans la campagne agricole 2007 à 2008.

- Premièrement, malgré une réduction de 9,3 % dans l'approvisionnement du grain, qui s'est élevé à 56,0 millions de tonnes, une valeur record du PSG de 7,1 millions de tonnes a finalement traversé les ports de l'Ouest du Canada pendant les trois premiers mois de la campagne agricole 2007 à 2008. Il en est de même pour le premier semestre, où une valeur record de 12,8 millions de tonnes a aussi été manutentionnée par le SMTG. Toutefois, les troisième et quatrième trimestres ont enregistré une forte diminution du volume, qui a fait baisser considérablement cette cadence record. Les pressions qui ont tout de même été exercées sur le SMTG au cours du premier semestre se sont avérées être les plus exigeantes du PSG.
- Deuxièmement, la hausse de la demande pour le grain canadien d'exportation face aux approvisionnements mondiaux limités a accentué les pressions exercées sur le SMTG pendant cette période. Un grand nombre de problèmes enregistrés pendant cette période se sont concentrés sur l'approvisionnement en wagons et la nécessité d'un service ferroviaire plus réactif.
- Finalement, les faits suggèrent que, malgré les problèmes enregistrés pendant cette période, le grain a continué à avancer dans la chaîne d'approvisionnement à une cadence uniformément plus rapide que pendant les premières années du PSG. Évidemment, une grande partie de l'amélioration d'ensemble est venue d'une diminution du temps que le grain a passé dans les stocks du réseau des silos de collecte, laquelle a été clairement poussée par la rationalisation de ces installations. Toutefois, à ceci s'est ajouté l'avantage des améliorations récentes dans le temps de transit moyen après chargement des chemins de fer. Bien que l'impact des opérations d'hiver ait été à nouveau évident dans les moyennes plus élevées des deuxième et troisième trimestres, il est toujours utile de remarquer que la moyenne de 7,3 jours affichée au premier trimestre s'est avérée être la meilleure jamais enregistrée dans le PSG.

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 en général 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 2007 à 2008

Performance des ports

- 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 hebdomadaires moyens des exigences stock-navire et les rapports stock-expédition se sont généralement maintenus à des niveaux bien supérieurs à 2,0.
- Les inventaires de grain en hausse se sont traduits par des rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire généralement plus élevés.
 - Vancouver
 - Blé – 3,6; hausse de 7,1 % par rapport à la dernière campagne agricole
 - Canola – 3,7; hausse de 33,3 %
 - Thunder Bay
 - Blé – 5,0; baisse de 28,2 % par rapport à la dernière campagne agricole
 - Canola – 8,3; hausse de 57,2 %
- Les rapports stocks/expédition ont révélé des changements modestes similaires.
 - Vancouver
 - Grains CCB – 2,9; hausse de 0,6 % par rapport à la dernière campagne agricole
 - Grains hors CCB – 3,6; hausse de 0,1 %
 - Thunder Bay
 - Grains CCB – 5,2; baisse de 16,3 % par rapport à la dernière campagne agricole
 - Grains hors CCB – 5,7; hausse de 27,8 %
- Les revenus de manutention aux terminaux ont augmenté de 11,5 % à 319,8 M\$.
 - Les revenus du terminal de Vancouver ont totalisé 238,7 M\$.
 - Hausse de 17,6 % par rapport à la dernière campagne agricole
 - Les revenus du terminal de Thunder Bay ont totalisé 81,2 M\$.
 - Baisse de 2,8 % par rapport à la dernière campagne agricole
- Les coûts d'entreposage de la CCB ont baissé de 11,4 % pour s'établir à 115,0 M\$.
 - Les coûts d'entreposage le long du littoral pacifique ont totalisé 77,4 M\$.
 - Baisse de 17,7 % par rapport à la dernière campagne agricole
 - Les coûts d'entreposage à Thunder Bay ont totalisé 37,6 M\$.
 - Hausse de 4,8 % par rapport à la dernière campagne agricole

Série de mesures 4 – Fiabilité du service

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	RÉFÉRENCE		CAMPAGNE AGRICOLE (1)		
			1999 à 2000	2006 à 2007	2007 à 2008	ÉCART %	
Performance des ports [sous-série 4A]							
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen des exigences stock-navire – Vancouver – blé		3,1	3,3	3,6	7,1 %	▲
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen des exigences stock-navire – Vancouver – canola		2,5	2,8	3,7	33,3 %	▲
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen des exigences stock-navire – Thunder Bay – blé		5,6	7,0	5,0	-28,2 %	▼
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen des exigences stock-navire – Thunder Bay – canola		2,8	5,3	8,3	57,2 %	▲
4A-2	Rapport hebdomadaire moyen des exigences stock-navire – grade	(2)					
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Vancouver – grains CCB		3,5	2,9	2,9	0,6 %	–
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Vancouver – grains hors CCB		3,6	3,6	3,6	0,1 %	–
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Thunder Bay – grains CCB		4,6	6,2	5,2	-16,3 %	▼
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Thunder Bay – grains hors CCB		3,3	4,4	5,7	27,8 %	▲
4A-4	Revenus de manutention des silos terminaux (millions \$) – Vancouver		192,7 \$	202,9 \$	238,7 \$	17,6 %	▲
4A-4	Revenus de manutention des silos terminaux (millions \$) – Thunder Bay		82,1 \$	83,5 \$	81,2 \$	-2,8 %	▼
4A-4	Frais d'entreposage de la CCB (millions \$) – Littoral pacifique		63,3 \$	93,9 \$	77,4 \$	-17,7 %	▼
4A-4	Frais d'entreposage de la CCB (millions \$) – Thunder Bay		31,3 \$	35,9 \$	37,6 \$	4,8 %	▲

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 jusqu'à 2007 à 2008 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

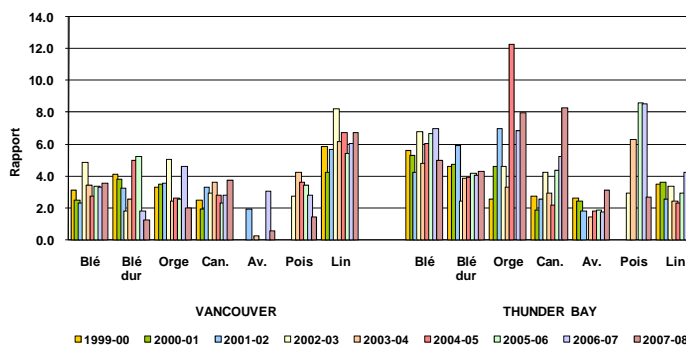
(2) – Les modifications des données indiquées ne peuvent être décrites dans le cadre de ce sommaire. On encourage le lecteur à consulter les données détaillées figurant à l'Annexe 4 au besoin.

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

Les rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire sont calculés pour les principaux grains à Vancouver et à 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.¹⁵⁴

Pour ce qui est des rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire des grains entreposés au port de Vancouver, la campagne agricole 2007 à 2008 a produit certains changements marqués par rapport à la campagne agricole précédente. Parmi les grains de la CCB, le rapport affiché pour le blé a augmenté de 7,1 %, à 3,6 comparativement à 3,3 l'année précédente. Ceci se compare à une réduction de 29,3 % dans le rapport moyen pour le blé dur, qui a baissé de 1,8 à 1,3, et un déclin de 56,2 % dans celui de l'orge, qui a baissé à 2,0, comparativement à 4,6 pendant la campagne agricole précédente.

Figure 68 : Rapport hebdomadaire moyen des exigences stock-navire



¹⁵⁴ 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.

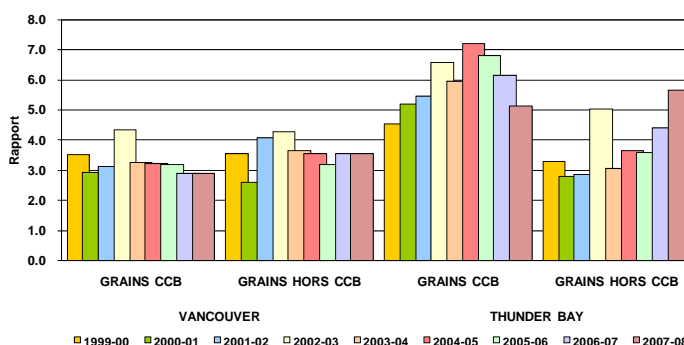
Les rapports moyens pour tous les grains hors CCB, sauf l'avoine, ont aussi été supérieurs au seuil de 1,0. Les changements de ces valeurs se sont avérés être pareillement mixtes, avec des gains respectifs de 33,3 % et 11,4 % pour le canola et le lin, et des réductions de 81,1 % pour l'avoine et 48,6 % pour les pois.

Les changements d'une année à l'autre dans les rapports de Thunder Bay étaient mixtes également, et aussi forts. Dans le cas des grains de la CCB, le rapport pour le blé a baissé de 28,2 %, de 7,0 à 5,0, tandis que ceux pour le blé dur et l'orge ont enregistré des augmentations respectives de 5,5 % et 17,0 %, montant respectivement à 4,3 et 8,0. En ce qui concerne les grains hors CCB, les rapports pour le canola et l'avoine ont augmenté respectivement de 57,2 % et 77,7 %, à 8,3 pour le premier et 3,1 pour la seconde. Il faut noter que ces valeurs constituaient quelques-unes des crêtes jamais enregistrées auparavant dans le PSG. En même temps, le rapport pour les pois a baissé de 68,4 % à 2,7, alors que celui pour le lin a chuté d'un pourcentage moindre de 16,5 % à 3,5. [Voir le tableau 4A-1 à l'Annexe 4.]

Les rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire par grade ont été calculés selon des méthodes similaires. La variance de ces rapports hebdomadaires est encore plus extrême, et largement altérée par le mélange, qui est nécessaire pour l'expédition du « blé de l'Ouest du Canada ». Pourtant, un nombre comparativement faible des moyennes spécifiques des grades ont baissé au-dessous de la valeur de 1,0. Celles qui l'ont fait étaient largement confinées au littoral pacifique, et en général limitées aux grades inférieurs de blé et à des quantités comparativement plus petites de blé dur exportés par ces ports. [Voir le 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 les rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire.

Figure 69 : 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 d'origine hors CCB. Les rapports relatifs aux grains hors CCB englobent ceux qui touchent le canola, l'avoine et le lin.

Le rapport stock-expédition moyen pour les grains de la CCB à Vancouver est resté effectivement inchangé à 2,9 pour la campagne agricole 2007 à 2008, en augmentant de 0,6 % seulement. Une augmentation encore plus modeste de 0,1 % a été notée pour les grains hors CCB, qui sont restés à un niveau de 3,6 pour une deuxième année. À Thunder Bay, le rapport moyen pour les grains de la CCB a baissé de 16,3 % à 5,2 par rapport à 6,2, tandis qu'une augmentation de 27,8 % dans la moyenne pour les grains autres que ceux de la CCB a fait augmenter le rapport à 5,7, comparativement à 4,4 l'année précédente. Ces valeurs indiquent clairement que les stocks disponibles suffisaient amplement à satisfaire la demande à court terme. [Voir le 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 coûts d'entreposage de la CCB aux silos terminaux. La WGEA et ses membres ont mis au point une méthode de communication des recettes totales des silos terminaux basée sur un certain nombre de mesures financières, et ont fourni des données pour leurs terminaux à Thunder Bay et à Vancouver. La CCB a indiqué ses frais portuaires globaux pour les terminaux du littoral pacifique, en plus de celui de Thunder Bay. Toutefois, il faut

remarquer ici que les différences dans les pratiques comptables rendent difficiles les comparaisons directes entre les revenus globaux et les coûts 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 agricole 2007 à 2008 ont augmenté de 17,6 % à Vancouver, passant de 202,9 M\$ à 238,7 M\$. À Thunder Bay, les recettes totales du terminal ont baissé de 2,8 %, passant de 83,5 M\$ à 81,2 M\$.

Le total des coûts d'entreposage de la CCB le long du littoral pacifique a considérablement baissé dans la campagne agricole de 2007 à 2008, en diminuant de 17,7 % à 77,4 M\$, comparativement à 93,9 M\$ l'année précédente. Le contraire a été vrai pour Thunder Bay, où les coûts de transport ont augmenté de 4,8 %, en montant à 37,6 M\$, comparativement à 35,9 M\$ pendant la campagne agricole précédente.

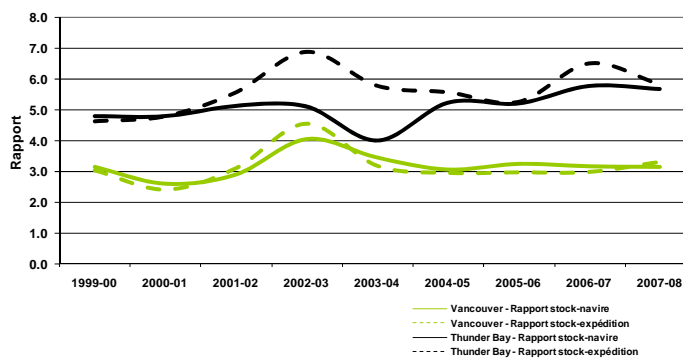
4.2 Observations sommaires

Comme moyen d'évaluer la fiabilité du SMTG, le PSG examine les niveaux de stock terminaux en fonction des exigences déclarées et des expéditions réelles sur les navires chargés dans les ports de l'Ouest du Canada. Les rapports qui en résultent fournissent une indication pour déterminer si du grain était disponible en quantité suffisante aux silos terminaux pour satisfaire la demande des navires qui ont été chargés au cours d'une semaine donnée. Depuis le début du PSG, on a observé que ces stocks dépassaient en général les besoins immédiats de ces navires avec une marge confortable. En fait, lorsqu'on examine les rapports pondérés pour Vancouver et Thunder Bay, on voit que trois ou cinq fois le tonnage nécessaire au chargement de ces navires était typiquement déjà en stock. Ces valeurs sont bien au-dessus de ce qui est nécessaire pour considérer que le système de livraison a satisfait aux normes minimales de fiabilité. En bref, 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 peut être jugé fiable.

Pour l'ensemble du SMTG, des rapports d'exigence stock-navire, et des rapports stock-expédition, avec des valeurs approximatives de 1,0 peuvent être considérés comme des cibles optimales puisque cela dénoterait un équilibre réel entre l'offre et la demande. Alors que les moyennes plus hautes observées dans le cadre du PSG indiquent que le SMTG s'est avéré tout à fait fiable pour positionner le grain pour l'exportation, on a aussi remarqué que les rapports attribuables aux marchandises et aux qualités individuelles baissaient au-dessous de ce seuil pendant de courtes périodes. Dans la plupart des cas, ces événements identifient la défaillance du système pour livrer le grain selon les besoins, que ce soit à cause d'un approvisionnement insuffisant de grain intérieur, de wagons-trémies couverts, ou pour une autre raison. Le caractère irrégulier de ces événements suggère que ce ne sont pas des problèmes systémiques, mais plutôt le produit de dégradations périodiques dans les divers sous-systèmes du SMTG.

Malgré certaines indications d'un effort pour réduire ces rapports pour certains grades de grain, les valeurs d'ensemble restent comparativement élevées. En fait, les valeurs affichées depuis le début du PSG n'ont pas vraiment beaucoup évolué. Ceci suggère fortement que l'industrie céréalière, et plus particulièrement les organismes concernés par l'exploitation des silos terminaux, ont concentré leurs efforts sur la protection de la fiabilité globale du SMTG pour livrer le grain aux ports. Bien que ce seul fait soit positif, il faut remarquer que cela se fait en général au détriment de l'efficacité du système, puisque les stocks sont souvent conservés à des niveaux bien supérieurs à ce qui est nécessaire pour satisfaire la demande existante.

Figure 70 : Exigences moyennes stock-navire et rapports stock-expédition – Vancouver et Thunder Bay



Section 5 : Conséquences 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 PSG, et son intégration dans les principaux indicateurs du PSG a récemment été approuvée par Transports Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada.



Points saillants – campagne agricole 2007 à 2008

Revenu net des producteurs et méthode d'échantillonnage

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

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

- Revenu net des producteurs :
 - Augmentations dues à des gains de prix importants.
 - Blé – augmentation de 101,4 % à 314,29 \$ la tonne
 - Blé dur – augmentation de 163,0 % à 458,04 \$ la tonne
- Prix final réalisé :
 - Augmentations marquées attribuables à des approvisionnements en grain plus limités
 - Blé – augmentation de 74,8 % à 372,06 \$ la tonne
 - Blé dur – augmentation de 125,4 % à 512,81 \$ la tonne
- Seuil d'exportation :
 - Blé – augmentation de 7,0 % à 67,65 \$ la tonne
 - Blé dur – augmentation de 10,8 % à 84,44 \$ la tonne
- Coûts directs moyens :
 - Augmentation des frais de transport pondérés applicables de 1,0 % pour le blé, et de 3,8 % pour le blé dur
 - Augmentation des coûts de camionnage de 2,8 %
 - Augmentation des coûts des silos primaires de 3,7 % pour le blé, et de 3,6 % pour le blé dur
 - Coûts bruts de la CCB :
 - Blé – hausse de 43,0 %
 - Blé dur – hausse de 28,0 %
- Avantages totaux des producteurs :
 - Primes au camionnage moyennes :
 - Blé – hausse de 7,8 % à 5,55 \$ la tonne
 - Blé dur – hausse de 15,1 % à 6,24 \$ la tonne
 - Les économies de transport de la CCB ont été réduites de 1,7 % à 1,76 \$ la tonne.

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

- Revenu net des producteurs :
 - Augmentations dues à des gains de prix importants
 - Canola – hausse de 56,6 % à 503,29 \$ la tonne
 - Pois jaunes – hausse de 55,1 % à 256,31 \$ la tonne
- Les prix des produits hors CCB ont augmenté à cause de la hausse de la demande.
 - Canola – hausse de 51,6 % à 556,76 \$ la tonne
 - Pois jaunes – hausse de 50,3 % à 341,82 \$ la tonne
- Seuil d'exportation moyen de l'Ouest du Canada pour les produits hors CCB :
 - Canola – hausse de 16,7 % à 53,47 \$ la tonne
 - Pois jaunes – hausse de 37,5 % à 85,51 \$ la tonne

Chargement des wagons par les producteurs

- Le nombre d'installations de chargement des wagons par les producteurs a baissé de 4,2 % à 454.
 - Les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 affichent une réduction de 6,0 % à 346 sites.
 - Les compagnies d'intérêt local affichent une augmentation de 1,9 % à 108 sites.
- Les expéditions de wagons des producteurs ont diminué de 14,4 % à 10 729.
 - La part du transport total par wagon-trémie a baissé à 4,4 %.
 - La part du transport par la CCB a baissé à 6,9 %.

Série de mesures 5 – Conséquences sur les producteurs

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	RÉFÉRENCE		CAMPAGNE AGRICOLE (1)		ÉCART %	
			1999 à 2000	2006 à 2007	2007 à 2008			
Seuil d'exportation [sous-série 5A]								
Est du Manitoba								
5A-1A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	54,20 \$	61,92 \$	66,91 \$	8,1 %	▲	
5A-1B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	60,29 \$	69,37 \$	77,05 \$	11,1 %	▲	
5A-1C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	61,58 \$	47,44 \$	50,03 \$	5,5 %	▲	
5A-1D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	61,53 \$	84,56 \$	37,4 %	▲	
Ouest du Manitoba								
5A-2A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	57,80 \$	64,89 \$	70,02 \$	7,9 %	▲	
5A-2B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	65,37 \$	74,82 \$	81,59 \$	9,0 %	▲	
5A-2C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	58,67 \$	51,04 \$	54,32 \$	6,4 %	▲	
5A-2D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	61,53 \$	84,56 \$	37,4 %	▲	
Nord-Est de la Saskatchewan								
5A-3A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	58,10 \$	68,81 \$	73,02 \$	6,1 %	▲	
5A-3B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	68,31 \$	79,53 \$	86,33 \$	8,6 %	▲	
5A-3C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	54,38 \$	54,03 \$	60,01 \$	11,1 %	▲	
5A-3D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	62,39 \$	85,66 \$	37,3 %	▲	
Nord-Ouest de la Saskatchewan								
5A-4A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	56,42 \$	64,74 \$	70,12 \$	8,3 %	▲	
5A-4B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	70,53 \$	79,21 \$	88,48 \$	11,7 %	▲	
5A-4C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	50,88 \$	49,22 \$	57,61 \$	17,0 %	▲	
5A-4D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,84 \$	62,07 \$	85,50 \$	37,8 %	▲	
Sud-Est de la Saskatchewan								
5A-5A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	59,40 \$	69,98 \$	74,38 \$	6,3 %	▲	
5A-5B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	65,22 \$	74,15 \$	83,56 \$	12,7 %	▲	
5A-5C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	57,47 \$	50,71 \$	55,17 \$	8,8 %	▲	
5A-5D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,72 \$	62,19 \$	85,84 \$	38,0 %	▲	
Sud-Ouest de la Saskatchewan								
5A-6A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	57,22 \$	63,32 \$	68,65 \$	8,4 %	▲	
5A-6B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	68,12 \$	75,97 \$	84,46 \$	11,2 %	▲	
5A-6C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	55,75 \$	43,45 \$	51,83 \$	19,3 %	▲	
5A-6D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,66 \$	62,13 \$	85,42 \$	37,5 %	▲	
Nord de l'Alberta								
5A-7A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	53,20 \$	58,35 \$	63,12 \$	8,2 %	▲	
5A-7B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	71,67 \$	81,18 \$	88,70 \$	9,3 %	▲	
5A-7C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	50,39 \$	40,46 \$	47,31 \$	16,9 %	▲	
5A-7D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,29 \$	62,35 \$	85,51 \$	37,1 %	▲	
Sud de l'Alberta								
5A-8A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	48,81 \$	54,31 \$	59,97 \$	10,4 %	▲	
5A-8B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	66,06 \$	69,22 \$	80,64 \$	16,5 %	▲	
5A-8C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	48,07 \$	36,33 \$	42,54 \$	17,1 %	▲	
5A-8D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	62,41 \$	85,90 \$	37,6 %	▲	
Peace River								
5A-9A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	53,57 \$	62,87 \$	68,08 \$	8,3 %	▲	
5A-9B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	71,00 \$	82,15 \$	91,82 \$	11,8 %	▲	
5A-9C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	52,14 \$	46,95 \$	57,42 \$	22,3 %	▲	
5A-9D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	62,41 \$	85,90 \$	37,6 %	▲	
Ouest du Canada								
5A-10A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	54,58 \$	63,20 \$	67,65 \$	7,0 %	▲	
5A-10B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	67,63 \$	76,18 \$	84,44 \$	10,8 %	▲	
5A-10C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	52,51 \$	45,80 \$	53,47 \$	16,7 %	▲	
5A-10D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,76 \$	62,17 \$	85,51 \$	37,5 %	▲	
Chargement par les producteurs [sous-série 5B]								
5B-1	Installations de chargement par les producteurs (nombre) – transporteurs ferroviaires de catégorie 1		415	368	346	-6,0 %	▼	
5B-1	Installations de chargement par les producteurs (nombre) – transporteurs ferroviaires de catégories 2 et 3		122	106	108	1,9 %	▲	
5B-1	Installations de chargement par les producteurs (nombre) – tous les transporteurs		537	474	454	-4,2 %	▼	
5B-2	Expéditions des wagons des producteurs (nombre) – wagons-trémies couverts		3 441	12 529	10 729	-14,4 %	▼	

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 jusqu'à 2007 à 2008 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

(2) – Le seuil d'exportation comprend les coûts suivants : transport ferroviaire (ajusté pour la FAF et le RTFC), 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 objectifs principaux établis pour le PSG par le gouvernement du Canada concernait l'évaluation du coût logistique d'ensemble associé au transport du grain des prairies vers les marchés, ce qui est appelé couramment le « seuil d'exportation », et le « revenu net » qui en résulte pour les producteurs.¹⁵⁵ Par définition, autant le calcul du seuil d'exportation que celui du revenu net des producteurs 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 terrestres, ferroviaires ou maritimes). Ces charges prennent aussi en compte tout encouragement ou rabais qui peut être applicable.

Compte tenu des centaines de postes de livraison disséminés dans les Prairies et des quatre grands ports d'exportation, le nombre de différentes paires origine-destination qui peuvent servir à transporter le grain de l'Ouest du Canada dépasse le millier.¹⁵⁶ De plus, compte tenu de la grande diversité des grains, des grades, des frais de service des sociétés céréalères 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.¹⁵⁷ Des techniques d'échantillonnage ont été utilisées pour sélectionner 43 postes de livraison des grains séparés comme échantillon représentatif dans 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 :¹⁵⁸

- 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 71. Dans ce contexte élargi, ces 43 postes de livraison des grains comportent actuellement :¹⁵⁹

- 33 postes avec au moins un silo de forte capacité;
- 19 postes avec au moins un silo de grain classique;
- 10 postes locaux du réseau d'embranchements ferroviaires tributaires du grain; et
- 1 poste directement desservi par des transporteurs ferroviaires régionaux et d'intérêt local.

¹⁵⁵ Sous sa forme élémentaire, le revenu net des producteurs équivaut à ce qui reste après avoir défalqué les coûts logistiques du prix de vente des grains.

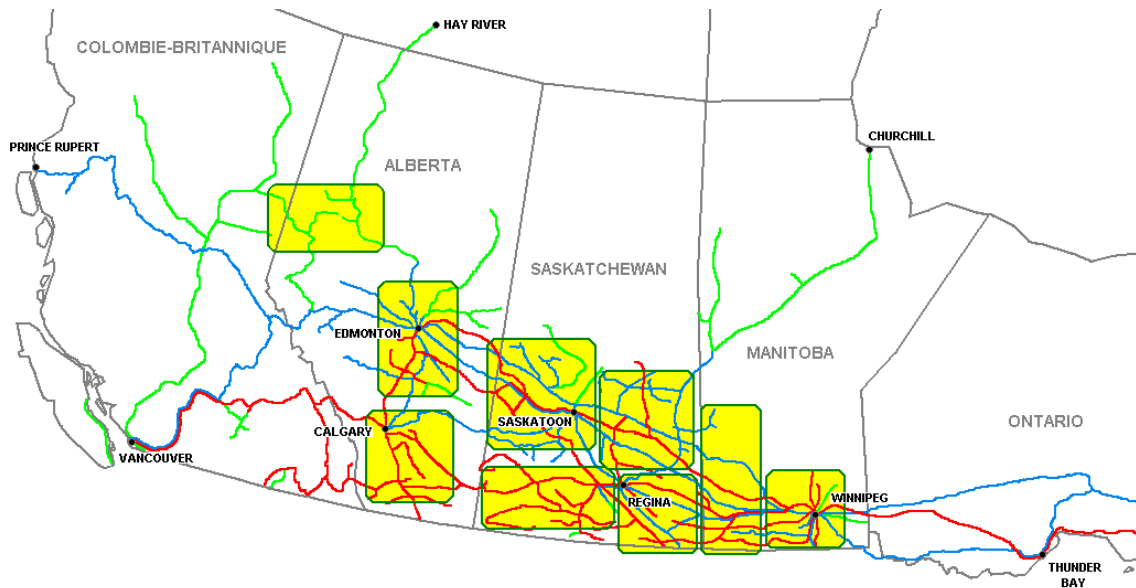
¹⁵⁶ Les postes de livraison des grains désignent les emplacements où est situé au moins un silo terminal agréé. En sont exclues les installations de chargement des producteurs désignées par les chemins de fer.

¹⁵⁷ Outre les grains proprement dits, le PSG précise aussi les grades à utiliser, à savoir : 1 blé CWRS; 1 blé dur CWA; canola Canada n° 1; et gros pois jaunes canadiens (n° 2 ou supérieur).

¹⁵⁸ Compte tenu des pressions concurrentielles, bon nombre des intervenants du SMTG recourent à une certaine forme d'encouragement 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 encouragements 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.

¹⁵⁹ Au cours du PSG, des changements dans l'infrastructure des silos et des chemins de fer ont altéré l'éventail des postes originaux. Au départ, cet éventail incluait 30 postes avec un ou plusieurs silos de grain de haut débit; 27 postes avec un ou plusieurs silos de grain classiques; 19 postes qui étaient desservis localement par le réseau d'embranchements tributaires du grain; et 10 postes qui étaient directement desservis par des transporteurs ferroviaires régionaux et d'intérêt local.

Figure 71 : 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 2002.¹⁶⁰

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.

¹⁶⁰ La méthode a été approuvée par Transports Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada, et elle est présentée dans l'étude de Quorum Corporation intitulée « *Report on the development and formulation of a methodology for the calculation of Producer Netback Measures* » mai 2002. Les lecteurs que ce rapport intéresse peuvent le télécharger sur le site Web du Surveillant (www.quorumcorp.net).

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 CWRS n° 1 (blé roux de printemps de l'Ouest du Canada) et du CWAD n° 1 (blé dur ambré de l'Ouest du Canada) sont les prix réels finaux en stock à Vancouver ou au Saint-Laurent, tels qu'ils sont 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 gros pois jaunes canadiens est fondé sur le prix de clôture hebdomadaire moyen du courtier, voie ferrée de Vancouver, indiqué par Stat Publishing pour les mois d'octobre et de novembre.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 marchandise par wagon simple à Vancouver⁴, ou du taux correspondant à Thunder Bay plus le facteur d'ajustement du fret (FAF).⁵ Le tarif marchandise 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 à 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 CCG	<p>Les coûts d'inspection et de pesée de la CCG sont évalués de diverses façons selon la société 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 de paiement au comptant.</p> <p>La déduction moyenne la tonne des bons de paiement 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 CCB	<p>Les coûts (bruts) de la CCB représentent les coûts d'exploitation la tonne de chaque compte de livraison 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 de prix 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, d'entreposage 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 au Manitoba sont assujetties à un prélèvement de 0,50 \$ la tonne pour les frais de cotisation de l'association provinciale de canola. Le prélèvement applicable aux livraisons faites en Saskatchewan et en Alberta est un peu plus élevé, 0,75 \$ la tonne et 1,00 \$ la tonne respectivement.⁸</p> <p>De même, un montant représentant 0,5 % est déduit pour la Pulse Growers Association du Manitoba sur la livraison des pois jaunes, tandis qu'un montant de 1,0 % est déduit pour les Pulse Growers Associations de la Saskatchewan et de l'Alberta.⁹</p>
Primes au camionnage	<p>Les sociétés céréalières indiquent les primes au camionnage qu'elles paient aux producteurs à chacune des installations figurant dans la méthode d'échantillonnage.¹⁰ 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 sociétés 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 livraison en commun à la suite de la soumission de la société 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>

- 1) – ICE Futures Canada (anciennement 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.
- 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.
- 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.
- 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).
- 5) – Les facteurs d'ajustement du fret (FAF) ont été établis au cours de la campagne agricole 1995 à 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.
- 6) – Un examen des coûts de camionnage réels des producteurs a été recommandé dans l'étude de Quorum Corporation intitulée *Report on the Identification of Producer Impacts Over and Above those Identified in the Producer Netback Methodology*, 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.
- 7) – Les coûts publiés dans le rapport annuel de la CCB sont nets des économies de transport. Depuis la campagne agricole de 2002 à 2003, les rapports annuels de la CCB ont publié les recettes aux « prix des contrats ». Afin de fournir un horaire cohérent, la CCB fournit au Surveillant des rapports ajustés reflétant les recettes et les coûts « en entreposage » à Vancouver ou au Saint-Laurent.
- 8) – Le prélèvement de Saskatchewan a été augmenté de 0,50 \$ la tonne à 0,75 \$ la tonne au 1^{er} janvier 2005. Le prélèvement d'Alberta a été augmenté de 0,50 \$ la tonne à 1,00 \$ la tonne au 1^{er} août 2003.
- 9) – Les prélèvements sont remboursables pour les producteurs du Manitoba et de l'Alberta. Le prélèvement antérieur de 0,5 % pour la Saskatchewan a augmenté à 0,75 % le 1^{er} août 2002 et à 1,0 % le 1^{er} août 2003. Le prélèvement de l'Alberta a aussi augmenté à 1,0 % le 1^{er} août 2003.
- 10) – Diverses expressions sont utilisées par les sociétés céréalières pour décrire les primes qu'elles offrent aux producteurs dans un effort d'attirer les livraisons vers leurs installations, c'est-à-dire primes au camionnage, primes de marchandisage et primes d'emplacement. Toutefois, l'expression la plus répandue reste la « prime au camionnage » et est utilisée génériquement dans le calcul du seuil d'exportation.

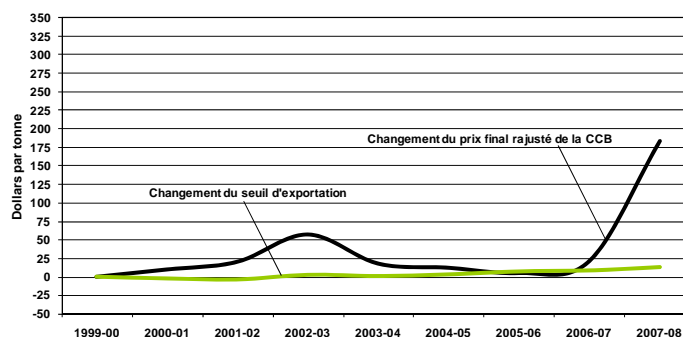
5.2 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – grains de la CCB (blé et blé dur)

5.2.1 Blé CWRS n° 1

Le revenu net des producteurs pour la livraison du blé CWRS 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 agricole 1999 à 2000, le revenu net des producteurs avait augmenté à 198,07 \$ la tonne à la fin de la campagne agricole 2002 à 2003. La majeure partie de cette amélioration de 54,82 \$ la tonne découlait d'une augmentation du prix du blé CWRS n° 1 lui-même. En comparaison, le seuil d'exportation a augmenté de seulement 2,57 \$ la tonne.

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 CWRS n° 1 s'est révélée largement responsable d'une réduction 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 des deux campagnes suivantes, le prix du CWRS n° 1 a continué à diminuer. Avec d'autres augmentations additionnelles dans le seuil d'exportation, le revenu net des producteurs avait baissé à un niveau bas du PSG de 141,17 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2005 à 2006.

Figure 72 : Changement dans les composantes du revenu net – blé CWRS n° 1



Largement à cause d'une hausse du prix du blé CWRS n° 1 dans la campagne agricole de 2006 à 2007, le revenu net des producteurs a augmenté à nouveau au-dessus du niveau de 143,25 \$ la tonne atteint dans l'année de base du PSG, pour atteindre 156,04 \$ la tonne. La continuation de la hausse des prix a causé l'augmentation du prix final réalisé du blé CWRS n° 1 à une valeur sans précédent de 372,06 \$ la tonne dans la campagne agricole 2007 à 2008. Cette augmentation du prix du blé CWRS n° 1 a ajouté 179,63 \$, ou 93,3 %, aux revenus par tonne qui avaient été référencés neuf ans auparavant. Ceci s'est traduit, presque à part égale, en un rendement financier considérablement plus important pour les agriculteurs.

Le seuil d'exportation, qui a augmenté pendant cette même période d'un total de 13,07 \$ la tonne, soit 23,9 %, a quelque peu réduit ce gain de prix. Il faut tout de même se souvenir que cette augmentation a aussi été pondérée par les avantages financiers des primes de camionnage et des économies de la CCB plus importantes. Pourtant, le revenu net des producteurs a fortement augmenté, pour atteindre une valeur record du PSG de 314,29 \$ la tonne dans la campagne agricole 2007 à 2008.

Les changements contribuant à cette hausse sont résumés dans le tableau suivant.

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

	1999 à 2000	2003 à 2004	2004 à 2005	2005 à 2006	2006 à 2007	2007 à 2008	2007 à 2008/1999 à 2000	
							ÉCART en \$	ÉCART %
Prix final de la CCB	192,43 \$	211,14 \$	205,10 \$	195,14 \$	212,89 \$	372,06 \$	179,63 \$	93,3 % ▲
Plus : Coûts (nets) de la CCB	5,40 \$	4,65 \$	5,01 \$	7,84 \$	6,35 \$	9,88 \$	4,48 \$	83,0 % ▲
Prix final de la CCB rajusté	197,83 \$	215,79 \$	210,11 \$	202,98 \$	219,24 \$	381,94 \$	184,11 \$	93,1 % ▲
Coûts directs	56,90 \$	62,90 \$	62,94 \$	67,69 \$	70,14 \$	74,96 \$	18,06 \$	31,7 % ▲
Moins : Primes au camionnage	-2,32 \$	-4,25 \$	-3,68 \$	-4,56 \$	-5,15 \$	-5,55 \$	-3,23 \$	139,2 % ▲
Économies de la CCB	0,00 \$	-3,14 \$	-1,49 \$	-1,32 \$	-1,79 \$	-1,76 \$	-1,76 \$	s.o. ▲
Seuil d'exportation	54,58 \$	55,51 \$	57,77 \$	61,81 \$	63,20 \$	67,65 \$	13,07 \$	23,9 % ▲
Revenu net des producteurs	143,25 \$	160,28 \$	152,34 \$	141,17 \$	156,04 \$	314,29 \$	171,04 \$	119,4 % ▲

Prix final réalisé

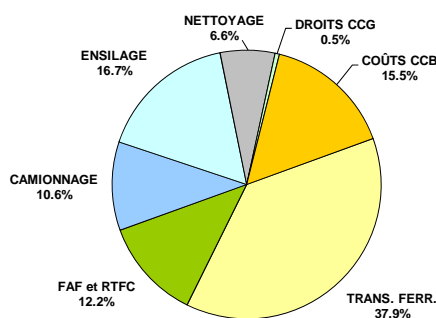
Comme nous l'avons déjà mentionné, le mouvement à la hausse des prix a été la principale raison de l'amélioration sous-jacente du revenu net visible des producteurs pour le blé CWRS n° 1 pendant une grande partie du PSG. À partir d'une valeur initiale de 192,43 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, la diminution des stocks mondiaux de blé et la perspective d'approvisionnements plus limités ont causé la première véritable augmentation des prix mondiaux depuis la campagne agricole 1995 à 1996. La sécheresse qui a sévi tant au Canada que dans d'autres pays producteurs a également aidé à augmenter les prix jusqu'à un sommet de 250,20 \$ au cours de la campagne agricole 2002 à 2003.

Le prix final réalisé pour le blé CWRS n° 1 (13,5 % de protéine) a baissé au cours des trois campagnes suivantes, atteignant une valeur basse de 195,14 \$ la tonne à la fin de la campagne agricole 2005 à 2006. Toutefois, les prix commencèrent à augmenter à nouveau dans la campagne agricole de 2006 à 2007 du fait d'une réduction de la production australienne causée par la sécheresse. Les prix ont été poussés encore plus haut dans la campagne agricole 2007 à 2008 à cause des déficits de production aux États-Unis, en Europe et en Australie, avec le prix final réalisé pour le blé CWRS n° 1 atteignant 372,06 \$ la tonne. Ceci s'est avéré être non seulement la plus haute valeur jamais enregistrée dans le PSG mais aussi, nominalement, la plus haute valeur jamais atteinte pour le blé de l'Ouest du Canada.

Seuil d'exportation

Si le seuil d'exportation a augmenté depuis le début du PSG, les six dernières campagnes agricoles ont produit les gains les plus importants. En fait, jusqu'à la fin de la campagne agricole 2001 à 2002, le seuil d'exportation pour le blé CWRS 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 16,77 \$ la tonne, ou 33,0 %. À 67,65 \$ la tonne, le seuil d'exportation de la campagne agricole 2007 à 2008 est la plus haute valeur jamais atteinte depuis le début du PSG.

Figure 73 : Seuil d'exportation du blé – coûts directs



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 sociétés céréalieres, ainsi que toute économie de transport transmise par la CCB par l'entremise de ses comptes de livraison en commun.¹⁶¹ 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.

Au cours des neuf dernières campagnes agricoles, le volet coûts directs du seuil d'exportation a augmenté de 31,7 %, d'une moyenne de 56,90 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, à 74,96 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2007 à 2008. L'élément de coût le plus considérable est le transport ferroviaire applicable, qui inclut non seulement les frais pour une expédition moyenne par chemin de fer, mais également le facteur d'ajustement du fret (FAF) de la CCB ainsi que le rabais au titre du transport de marchandises par le port de Churchill (RTFC). Au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, le transport ferroviaire applicable pondéré

¹⁶¹ 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.

moyen pour le blé CWRS n° 1 dans l'Ouest du Canada 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 37,51 \$ à la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, son importance par rapport aux coûts directs totaux a décliné très légèrement à 50,0 %.

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

- Coûts de camionnage : On estime que les coûts commerciaux pour un trajet de 40 milles ont augmenté de 34,3 % au cours des neuf dernières années, passant de 5,94 \$ la tonne au début du PSG à 7,98 \$ la tonne dans la campagne agricole 2007 à 2008. Bien que des suppléments carburant aient été utilisés temporairement dans les campagnes agricoles 2000 à 2001 et 2001 à 2002, une hausse importante du prix du carburant a conduit à des augmentations plutôt fortes de tarif dans chacune des quatre dernières campagnes agricoles. Malgré l'ampleur de l'augmentation d'ensemble de ces coûts, le pourcentage des coûts directs globaux associé au camionnage est resté largement inchangé, en augmentant seulement marginalement de 10,4 % à 10,6 %.
- Coûts des silos de collecte : Ces coûts se sont élevés en moyenne à 9,75 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, et correspondaient à 17,1 % des coûts directs totaux pour le blé CWRS n° 1. Des augmentations des tarifs au cours des huit années suivantes ont effectivement haussé le coût d'ensilage de 28,4 %, à une moyenne de 12,52 \$ la tonne dans la campagne agricole 2007 à 2008. Toutefois, leur pourcentage des coûts directs globaux a baissé à une valeur marginalement inférieure de 16,7 %. Il faudrait noter que les tarifs affichés sont les tarifs maximaux que les sociétés céréalieres peuvent imposer aux producteurs pour ces services à leurs installations. Si les sociétés céréalieres peuvent facturer moins, les données sur les bons de paiement 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 agricole 1999 à 2000, et à 6,3 % des coûts directs totaux. Si ces coûts ont augmenté de 38,5 % au cours des neuf dernières campagnes agricoles, à une moyenne de 4,93 \$ la tonne pour la campagne agricole 2007 à 2008, leur contribution aux coûts directs totaux a augmenté seulement légèrement à 6,6 %. Comme pour les tarifs de silo de collecte, les tarifs affichés représentent le maximum que les sociétés céréalieres peuvent facturer. Les données sur les bons de paiement au comptant indiquent que ces tarifs sont typiquement la norme.
- Coûts de pesée et d'inspection du CCG : Ces coûts sont demeurés inchangés à une moyenne de 0,38 \$ la tonne tout au long des neuf dernières campagnes agricoles. Proportionnellement, ils représentent un faible 0,5 % des coûts directs totaux.¹⁶²
- 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 agricole 1999 à 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 CWRS n° 1. Au moment de la campagne 2007 à 2008, ces coûts avaient augmenté à une moyenne de 11,64 \$ la tonne et représentaient un pourcentage comparativement plus grand de 15,5 % des coûts directs totaux. Les coûts bruts de la CCB dans la campagne agricole 2007 à 2008 ont indiqué une augmentation de 43,0 % par rapport à ceux de la campagne agricole 2006 à 2007. Un certain nombre de facteurs ont contribué au niveau bien plus élevé des coûts bruts de la CCB dans la campagne 2007 à 2008. Le plus important de ceux-ci concernait le taux d'intérêt de l'emprunt.¹⁶³ Les frais de transport associés aux opérations de la CCB et le coût du transport du fret de l'Est ont aussi enregistré une augmentation. Dans une proportion moindre, les coûts de séchage et le déficit net

¹⁶² Les coûts de pesée et d'inspection du CCG indiqués ici ont été rajustés pour éviter les dédoublements avec la portion de tels coûts évaluée par les sociétés céréalieres par l'entremise de leurs tarifs de silos de collecte ainsi qu'une distorsion possible du seuil d'exportation.

¹⁶³ La valeur des paiements intérimaires aux producteurs a été supérieure à celle des campagnes précédentes et ces paiements ont été versés plus rapidement que lors des campagnes précédentes. En même temps, les paiements des clients ont été versés plus lentement que lors des campagnes précédentes, ce qui a conduit à la nécessité d'emprunter davantage et d'assumer les frais d'intérêt associés.

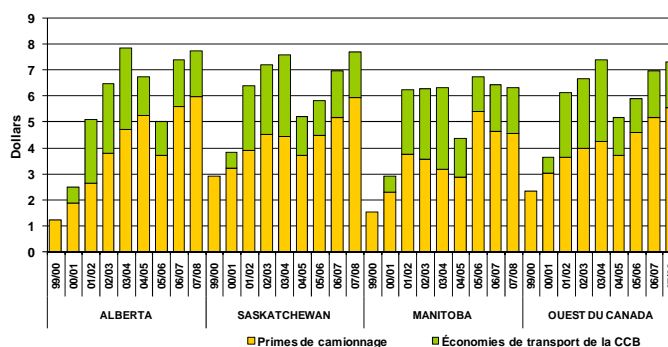
plus important pour surestaries et primes de célérité ont augmenté les coûts d'exploitation associés au compte de livraison en commun pour le blé.

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 sociétés céréalières, ainsi que d'économies de transport reçues indirectement de la CCB.¹⁶⁴ Dans le cas des primes au camionnage, il s'agit d'une pratique de longue date utilisée par les sociétés céréalières pour attirer le grain à leurs installations. Les données suggèrent toutefois que la concurrence entre les sociétés céréalières a généralement poussé ces primes à la hausse.

Malgré une réduction dans la campagne agricole 2004 à 2005, les primes au camionnage versées par les sociétés céréalières pour les livraisons de blé CWRS n° 1 dans les neuf zones d'échantillonnage ont plus que doublé, en passant d'une valeur moyenne de 2,32 \$ la tonne dans la campagne agricole 1999 à 2000, à 5,55 \$ la tonne dans la campagne agricole 2007 à 2008. Proportionnellement, ces primes ont compensé une partie de plus en plus importante des coûts directs des producteurs : 4,1 % au cours de la campagne agricole 1999 à 2000 comparativement à 7,4 % au cours de la campagne agricole 2007 à 2008.

Les économies de transport enregistrées par la CCB découlent directement de la mise en œuvre de son programme d'appels d'offres au cours de la campagne agricole 2000 à 2001. Au cours de cette dernière campagne, ces économies ont atteint une moyenne de 0,61 \$ la tonne, ce qui a compensé les coûts directs liés au blé CWRS n° 1 de 1,1 %. Au moment de la campagne agricole 2003 à 2004, ces économies avaient plus que quintuplé, à une moyenne de 3,14 \$ la tonne et 5,0 % des coûts directs totaux. Toutefois, les données recueillies au cours des quatre campagnes agricoles suivantes ont montré une réduction considérable dans la valeur de ces économies. À la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, ces économies ont baissé à 1,76 \$ la tonne, ce qui a réduit à 2,3 % la valeur de compensation des coûts directs.

Figure 74 : Seuil d'exportation du blé – avantages aux producteurs (en dollars la tonne)



À cause de ces forces, l'avantage financier obtenu par les producteurs dans la campagne agricole 2007 à 2008 était en moyenne de 7,31 \$ la tonne, soit plus de 3 fois la valeur de 2,32 \$ la tonne enregistrée dans la première année du PSG. De plus, la valeur de compensation de ces avantages financiers a également augmenté, à 9,8 % des coûts directs totaux comparativement à 4,1 % neuf ans auparavant.

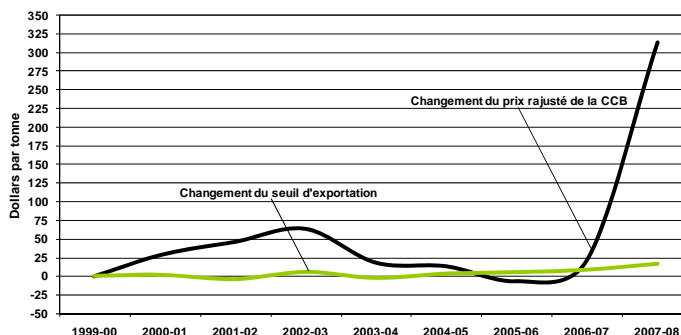
5.22 Blé dur CWA n° 1

Comme pour le blé CWRS n° 1, le revenu net que les producteurs tirent de la livraison du blé dur CWA 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 agricole 1999 à 2000, le revenu net des producteurs a augmenté à 218,96 \$ la tonne à la fin de la campagne agricole 2002 à 2003, alimenté dans une large mesure par une augmentation du prix du blé dur.

¹⁶⁴ Un certain nombre d'autres méthodes sont utilisées par les sociétés céréalières pour attirer le grain à leurs installations plutôt qu'à celles de leurs concurrents – les sociétés 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 sociétés céréalières. Le volet avantages aux producteurs du seuil d'exportation ne tente pas de quantifier ces avantages. De l'aveu même des sociétés céréalières, un suivi précis de ces avantages à la grandeur du système ne serait pas faisable. Les données liées à ces méthodes d'attrait du grain comporteraient un degré élevé de subjectivité et ne sont donc pas incluses dans les calculs.

Mais lorsque les prix ont commencé à chuter, le revenu net des producteurs a commencé à chuter également. Au cours de la campagne agricole 2003 à 2004, le revenu net des producteurs pour le blé dur CWA n° 1 a baissé à 181,80 \$ la tonne. Il en a été essentiellement de même pour les deux campagnes agricoles suivantes, à mesure que les prix mondiaux ont continué à baisser. À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, la baisse des prix avait en grande partie réduite le revenu net des producteurs à 148,94 \$ la tonne, la valeur la plus basse observée dans le cadre du PSG.

Figure 75 : Changement dans les composants du revenu net – blé dur CWA n° 1



Toutefois, les prix mondiaux commencèrent à s'améliorer dans la campagne agricole de 2006 à 2007. Largement à cause de cette hausse dans le prix du blé dur CWA n° 1, le revenu net des producteurs augmenta à nouveau au-dessus du niveau de 160,48 \$ la tonne atteint dans l'année de base du PSG. Cette augmentation du prix du blé dur s'est accélérée dans la campagne agricole 2007 à 2008, en ajoutant 314,37 \$ la tonne en revenus nets, soit 137,8 %, à la valeur de 228,11 \$ la tonne enregistrée dans l'année de base du PSG. Naturellement, une augmentation de 16,81 \$ la tonne, ou 24,9 %, dans le seuil d'exportation pendant cette même période a fait baisser ce gain de prix. Pourtant, sans les effets de pondération d'une hausse des avantages financiers provenant des primes au camionnage plus élevées et des économies de la CCB, ces coûts auraient pu atteindre 4,86 \$ de plus la tonne.

Les changements contribuant à cette amélioration de 297,56 \$ la tonne, soit 185,4 %, dans le revenu net des producteurs sont résumés dans le tableau correspondant.

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

	1999 à 2000	2003 à 2004	2004 à 2005	2005 à 2006	2006 à 2007	2007 à 2008	ÉCART en \$	ÉCART %	
Prix final de la CCB	206,79 \$	229,20 \$	220,37 \$	199,35 \$	227,55 \$	512,81 \$	306,02 \$	148,0 %	▲
Plus : Coûts (nets) de la CCB	21,32 \$	17,32 \$	21,30 \$	22,20 \$	22,76 \$	29,67 \$	8,35 \$	39,2 %	▲
Prix final de la CCB rajusté	228,11 \$	246,52 \$	241,67 \$	221,55 \$	250,31 \$	542,48 \$	314,37 \$	137,8 %	▲
Coûts directs	70,77 \$	72,54 \$	76,46 \$	78,69 \$	83,39 \$	92,44 \$	21,67 \$	30,6 %	▲
Moins : Primes au camionnage	-3,14 \$	-4,68 \$	-4,24 \$	-4,76 \$	-5,42 \$	-6,24 \$	-3,10 \$	98,7 %	▲
Économies de la CCB	0,00 \$	-3,14 \$	-1,49 \$	-1,32 \$	-1,79 \$	-1,76 \$	-1,76 \$	s.o.	▲
Seuil d'exportation	67,63 \$	64,72 \$	70,73 \$	72,61 \$	76,18 \$	84,44 \$	16,81 \$	24,9 %	▲
Revenu net des producteurs	160,48 \$	181,80 \$	170,94 \$	148,94 \$	174,13 \$	458,04 \$	297,56 \$	185,4 %	▲

Prix final réalisé

Comme pour le blé CWRS 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 CWA 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 dur CWA n° 1 (13,5 % en protéines), qui est passé d'une valeur initiale de 206,79 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000 à quelque 266,88 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2002 à 2003.

Dans la campagne agricole 2003 à 2004, cependant, le prix final réalisé pour le blé dur CWA n° 1 a dégringolé 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 aidé à contribuer à une surabondance mondiale de blé dur. Les prix ont continué à s'affaiblir au cours des deux années suivantes, le prix final réalisé pour le blé dur CWA n° 1 baissant finalement à 199,35 \$ la tonne dans la campagne agricole 2005 à 2006. Toutefois, les prix ont commencé à remonter dans la campagne agricole 2006 à 2007 du fait d'une réduction des approvisionnements en Amérique du Nord. En outre, des problèmes généralisés de production dans la campagne agricole 2007 à 2008 ont conduit à une pénurie mondiale qui a fait monter les prix à des niveaux encore plus hauts. De ce fait, le prix final réalisé pour le blé dur CWA n° 1 a augmenté à une valeur record du PSG de 512,81 \$ la tonne.

Seuil d'exportation

Comme indiqué précédemment en ce qui concerne le blé CWRS n° 1, le seuil d'exportation pour le blé dur CWA n° 1 a aussi augmenté assez régulièrement pendant l'ensemble du PSG. En fait, l'effet cumulatif de ces augmentations a été une hausse de 24,9 %, le seuil d'exportation pour la campagne agricole 2007 à 2008 atteignant 84,44 \$ la tonne, comparativement à la valeur de 67,63 \$ la tonne enregistrée dans l'année de base.

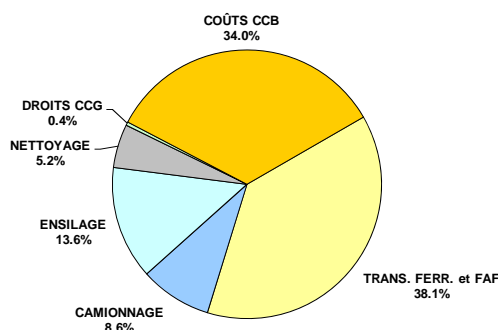
Comme pour le blé CWRS n° 1, le seuil d'exportation du blé dur CWA n° 1 comporte deux composantes structurelles : les coûts directs supportés par les producteurs pour livrer le grain au marché

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 contribué à contenir la croissance des coûts directs et, finalement, le seuil d'exportation.

Les coûts directs liés au blé dur CWA n° 1 ont augmenté de façon un peu plus ondulée que ceux du blé CWRS n° 1. Après être montés à 79,48 \$ la tonne dans la campagne agricole de 2002 à 2003, ces coûts ont légèrement baissé avant d'ensuite recommencer à augmenter. À la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, ces coûts avaient atteint une moyenne de 92,44 \$ la tonne. Et si la composante FAF n'a pas été aussi importante que pour le blé CWRS n° 1, le transport ferroviaire a également constitué le plus important élément dans la composition de ces coûts.¹⁶⁵ Pour la campagne agricole 2007 à 2008, les taux moyens pondérés pour le transport du blé dur CWA n° 1 ont totalisé 35,21 \$ la tonne, 17,1 % de plus que les 30,07 \$ la tonne neuf ans auparavant. Pourtant, sa part des coûts directs totaux a en fait baissé de 42,5 % pendant la première campagne du PSG à 38,1 %.

Les coûts bruts de la CCB ont également augmenté au cours des neuf dernières campagnes agricoles : de 21,32 \$ la tonne au cours de la première année du PSG à 31,43 \$ la tonne au cours de la campagne 2007 à 2008. En dépit des variations annuelles, la part de cet élément dans les coûts directs totaux a augmenté quelque peu, passant de 30,1 % à 34,0 %. Comme c'était le cas avec le blé CWRS n° 1, les coûts bruts de la CCB pour le blé dur CWA n° 1 ont augmenté fortement dans la campagne agricole 2007 à 2008, montant de 28,0 % comparé à ceux enregistrés dans la campagne agricole 2006 à 2007. Ici aussi, comme pour le blé, le taux d'intérêt de l'emprunt y a contribué fortement.¹⁶⁶ Pour le blé dur, les coûts de transport du compte de livraison en commun

Figure 76 : Seuil d'exportation du blé dur – coûts directs



¹⁶⁵ Pour le blé dur CWA n° 1, le FAF constitue une très faible portion des coûts de transport globaux applicables – 1,4 % au cours de la campagne 1999 à 2000. De plus, le FAF moyen pour le blé dur CWA 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 à 2000 à un crédit de 0,03 \$ au cours de la campagne 2007 à 2008. Lorsqu'il a été traité comme un crédit, le FAF réduit les coûts de transport payés par les producteurs.

¹⁶⁶ La valeur des paiements intérimaires aux producteurs a été supérieure à celle des campagnes précédentes et ces paiements ont été versés plus rapidement que lors des campagnes précédentes. En même temps, les paiements des clients ont été versés plus

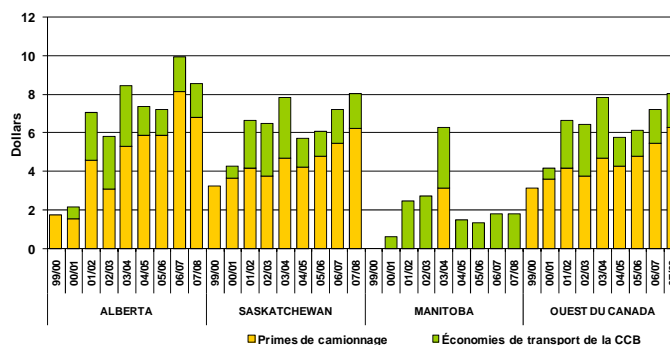
pour l'entreposage dans les silos de collecte et les silos terminaux ont augmenté, à cause des niveaux de stock et de la valeur plus élevés. L'augmentation du coût des transports de fret de l'Est a aussi contribué.

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

- Coûts de camionnage : Les coûts commerciaux liés à un trajet de 40 milles ont augmenté à 7,98 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2007 à 2008. Ces coûts sont les mêmes que les coûts indiqués pour le blé, et sont de 34,3 % supérieurs aux coûts pour la campagne agricole 1999 à 2000. Proportionnellement, ils ont représenté 8,6 % des coûts directs totaux au cours de la campagne agricole 2007 à 2008 par rapport à 8,4 % neuf ans auparavant.
- Coûts des silos de collecte : Ces coûts se sont élevés à une moyenne de 9,44 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, et ont inclus 13,3 % des coûts directs totaux. Des augmentations des tarifs ont poussé le coût d'ensilage à la hausse de 33,4 %, pour une moyenne de 12,59 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2007 à 2008. Proportionnellement, leur pourcentage des coûts directs totaux est resté largement inchangé, en ayant augmenté seulement marginalement à 13,6 %.
- Coûts de nettoyage : Le coût du nettoyage au terminal s'est situé en moyenne à 3,62 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, et a constitué 5,1 % des coûts directs totaux. Ces coûts ont augmenté de 34,0 % à une moyenne de 4,85 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2007 à 2008, et la contribution des coûts de nettoyage aux coûts directs totaux restant essentiellement inchangée à 5,2 %.
- Coûts de pesée et d'inspection du CCG : Ces coûts sont demeurés inchangés à une moyenne de 0,38 \$ la tonne tout au long du PSG. Proportionnellement, ils constituent seulement 0,4 % des coûts directs totaux.

Comme pour le blé, les primes au camionnage payées par les sociétés céréalières pour les livraisons de blé dur CWA n° 1 ont également augmenté entre la campagne agricole 1999 à 2000 et 2003 à 2004, augmentant d'une moyenne de 3,14 \$ la tonne à 4,68 \$ la tonne. De la même manière, bien qu'elles aient diminué quelque peu dans la campagne agricole 2004 à 2005 par suite des changements dans les conditions prévalant sur le marché, elles ont remonté à un record de 6,24 \$ la tonne dans la campagne agricole 2007 à 2008. À 6,8 %, cette compensation s'est avérée un peu plus grande que les 4,4 % dans la première année du PSG. Il convient de noter qu'en raison en grande partie des volumes beaucoup plus bas de blé dur manutentionnés au Manitoba, les primes versées aux producteurs dans cette province ont été insignifiantes.¹⁶⁷

Figure 77 : Seuil d'exportation du blé dur – avantages aux producteurs (en dollars la tonne)



Les économies de transport de la CCB sont également applicables au transport du blé dur CWA n° 1 et sont en fait identiques aux économies déjà présentées pour le blé CWRS n° 1. Au cours de la campagne agricole 2000 à 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 agricole 2003 à 2004, ces économies étaient passées à une moyenne de 3,14 \$ la tonne. Et bien qu'elles aient depuis baissé à 1,76 \$ la tonne, elles restaient toujours à un niveau

lentement que lors des campagnes précédentes, ce qui a conduit à la nécessité d'emprunter davantage et d'assumer les frais d'intérêt associés.

¹⁶⁷ La prime au camionnage moyenne de 3,11 \$ la tonne versée aux producteurs du Manitoba au cours de la campagne agricole 2003 à 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.

égal à près de trois fois celui de la première année du programme d'appels d'offres de la CCB, et représentaient une baisse 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 agricole 1999 à 2000 à un record de 8,00 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2007 à 2008. Ces avantages financiers ont plus que doublé au cours des neuf dernières campagnes agricoles. De plus, en tant que compensation de 8,7 % des coûts directs totaux, ils ont aidé à contenir l'escalade du seuil d'exportation au cours de la même période.

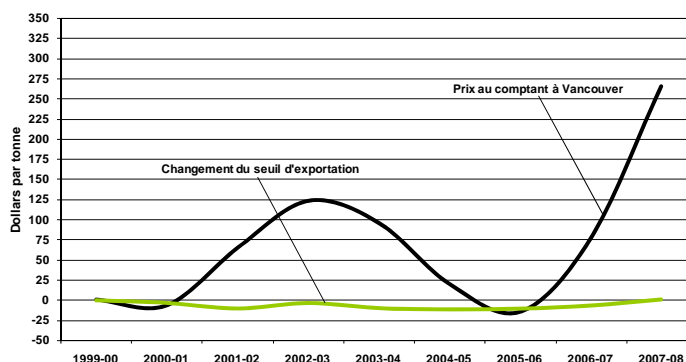
5.3 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – produits hors CCB (canola et pois)

5.31 *Canola Canada n° 1*

Comme c'était le cas pour les grains de la CCB, le revenu net 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 à 2000 à 365,39 \$ la tonne pour la campagne agricole 2002 à 2003. Toutefois, tous ces gains ont été perdus face à une baisse, au cours des trois années suivantes, des prix du canola, le revenu net des producteurs baissant à sa valeur la plus basse du PSG, soit 234,62 \$ la tonne. Mais une forte augmentation des prix du canola s'est traduite par un retournement important dans les campagnes agricoles 2006 à 2007 et 2007 à 2008, avec le revenu net des producteurs augmentant à une valeur record de 503,29 \$ la tonne.

Ceci représenta une augmentation nette de 264,19 \$ la tonne, ou 110,5 %, comparativement à la valeur du revenu net de la première année du PSG. Ce gain fut largement causé par une augmentation nette de 265,15 \$ la tonne du prix au comptant à Vancouver du canola Canada n° 1, mais il fut pondéré marginalement par une petite augmentation du seuil d'exportation, qui est monté de seulement 0,96 \$ la tonne pendant cette même période. Il est utile de remarquer que la campagne agricole 2007 à 2008 a été la première dans laquelle le seuil d'exportation a actuellement augmenté au-dessus de sa valeur de 52,51 \$ la tonne de l'année de référence du PSG. Les changements de ces composantes individuelles sont résumés dans le tableau suivant.

Figure 78 : Variation des composantes du revenu net – canola Canada n° 1



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

	1999 à 2000	2003 à 2004	2004 à 2005	2005 à 2006	2006 à 2007	2007 à 2008	2007 à 2008 / 1999 à 2000	
							ÉCART en \$	ÉCART %
Prix au comptant à Vancouver	291,61 \$	387,11 \$	311,19 \$	276,38 \$	367,25 \$	556,76 \$	265,15 \$	90,9 % ▲
Coûts directs	54,99 \$	42,79 \$	41,31 \$	42,19 \$	46,30 \$	53,96 \$	-1,03 \$	-1,9 % ▼
Moins : Primes au camionnage	-2,48 \$	-0,28 \$	-0,34 \$	-0,43 \$	-0,50 \$	-0,49 \$	1,99 \$	-80,2 % ▼
Seuil d'exportation	52,51 \$	42,51 \$	40,97 \$	41,76 \$	45,80 \$	53,47 \$	0,96 \$	1,8 % ▲
Revenu net des producteurs	239,10 \$	344,60 \$	270,22 \$	234,62 \$	321,45 \$	503,29 \$	264,19 \$	110,5 % ▲

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 d'une augmentation observée du revenu net relatif au canola Canada n° 1. Malgré une modeste diminution pour la campagne agricole 2000 à 2001, le prix annuel moyen du produit a augmenté entre les campagnes agricoles 1999 à 2000 et 2002 à 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 s'est révélée être 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 à 2004, le prix au comptant à Vancouver ayant chuté 387,11 \$ la tonne. Bien que les mêmes facteurs aient également été à l'œuvre au cours des campagnes agricoles 2004 à 2005 et 2005 à 2006, 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 facteurs responsables de cette situation.

Mais la campagne agricole de 2006 à 2007 a amené un changement important des conditions du marché. Une forte sécheresse en Australie, qui y réduisit considérablement la production, élimina essentiellement ce pays comme exportateur concurrent. En même temps, la demande de canola était stimulée par le besoin croissant de stock d'alimentation aux É.-U. et en Europe pour la production de biodiesel. La campagne agricole 2007 à 2008 a enregistré un déclin des stocks d'oléagineux de concert avec une consommation en hausse, ce qui a fait monter les prix du canola encore plus haut. De ce fait, le prix moyen au comptant à Vancouver a clôturé la campagne agricole 2007 à 2008 à 556,76 \$ la tonne, soit 90,9 % au-dessus de la moyenne de 291,61 \$ la tonne établie dans l'année de référence du PSG.

Seuil d'exportation

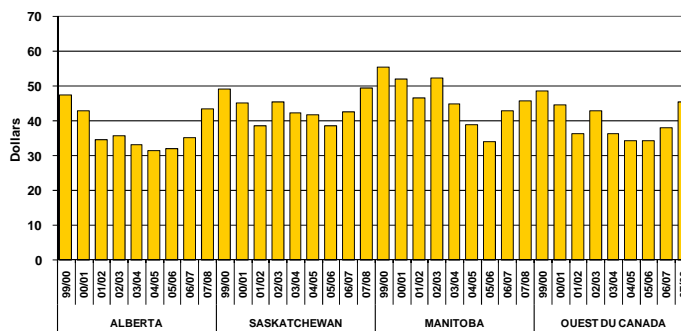
Le seuil d'exportation relatif au canola Canada n° 1 a augmenté de seulement 1,8 % au cours des neuf dernières années, augmentant d'une valeur moyenne de 52,51 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, à 53,47 \$ la tonne pour la campagne 2007 à 2008. Une grande partie de cette augmentation est survenue dans les trois dernières campagnes agricoles, à la suite d'une diminution assez régulière du seuil d'exportation pendant les six premières années du PSG.¹⁶⁸

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 CCB : 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 coûts de transport, de manutention, de nettoyage, d'entreposage, 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 1,9 % entre la campagne agricole 1999 à 2000 et la campagne 2007 à 2008,

¹⁶⁸ Le seuil d'exportation pour le canola Canada n° 1 a augmenté dans la campagne agricole 2002 à 2003 à 48,97 \$ la tonne, avant de retomber à 42,51 \$ la tonne un an plus tard.

Figure 79 : Canola Canada n° 1 – écart de prix (dollars la tonne)

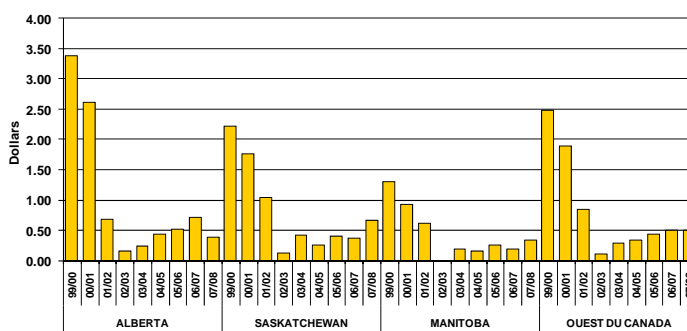


passant d'une valeur moyenne de 54,99 \$ la tonne à 53,96 \$ la tonne. La diminution provenait en grande partie d'une réduction de 6,8 % de l'écart de prix.¹⁶⁹ À la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, l'écart de prix était passé d'une moyenne de 48,55 \$ la tonne à 45,23 \$ la tonne, la part des coûts directs ayant diminué de 88,3 % à 83,8 %. 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 du prix à Vancouver aux producteurs afin d'obtenir des approvisionnements adéquats.

Le deuxième élément en importance des coûts directs relatifs au canola 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 34,3 % dans les neuf dernières campagnes agricoles, augmentant à une moyenne de 7,98 \$ la tonne comparativement à 5,94 \$ la tonne au début du PSG. En raison du rétrécissement de l'écart de prix au cours des dernières années, les coûts de camionnage pour la campagne 2007 à 2008 ont représenté une proportion quelque peu supérieure des coûts directs totaux, soit 14,8 % par rapport à 10,8 % pour la campagne 1999 à 2000. Les autres coûts directs, qui ne représentaient que 1,4 % du total global, provenaient d'un prélèvement au niveau provincial servant à financer la Canola Growers' Association.

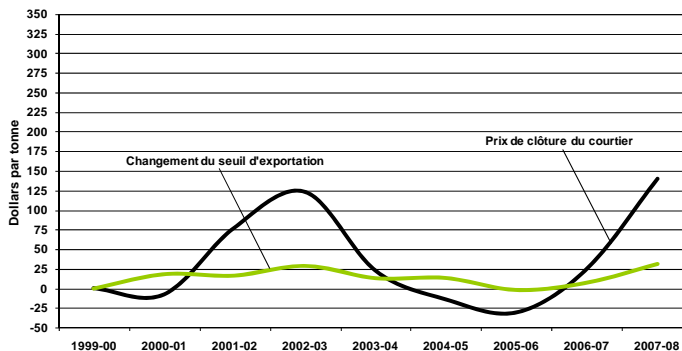
Contrairement à ce qui se passe pour les grains de la CCB, les primes au camionnage ne sont pas utilisées de façon aussi accrocheuse pour attirer les livraisons de produits hors CCB. En fait, malgré les augmentations nominales des campagnes agricoles récentes, les primes au camionnage ont été essentiellement éliminées. Les primes que les sociétés céréalieres ont payées pour les livraisons de canola Canada n° 1 dans chacune des neuf zones d'échantillonnage ont chuté de 80,2 % entre la campagne agricole 1999 à 2000 et la campagne 2007 à 2008, passant d'une valeur moyenne de 2,48 \$ la tonne à seulement 0,49 \$ la tonne. De même, leur valeur réelle pour compenser les coûts directs a aussi baissé, en diminuant de 4,5 % des coûts directs dans la première année du PSG à 0,9 % seulement dans la campagne agricole de 2007 à 2008.

Figure 80 : Canola Canada n° 1 – avantages pour les producteurs (dollars la tonne)



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 sociétés céréalieres 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.

Figure 81 : Variation des composantes du revenu net – gros pois jaunes



5.32 Gros pois jaunes

Contrairement aux produits mentionnés précédemment, le revenu net visible des producteurs des gros pois jaunes s'est avéré le plus volatil. En fait, des diminutions de la valeur référencée de 147,78 \$ la tonne ont été

¹⁶⁹ Dans le cas du canola Canada n° 1, 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.

notées dans trois des neuf dernières campagnes agricoles. D'une façon très similaire à celle mentionnée précédemment, cette volatilité a été due en grande mesure à la hausse et à la baisse des prix du marché. Une augmentation initiale du prix des gros pois jaunes a aidé à faire augmenter le revenu net des producteurs à un point haut de 241,95 \$ la tonne dans la campagne agricole 2002 à 2003, avant qu'il ne commence à baisser pour atteindre un point bas de 118,75 \$ la tonne trois ans plus tard.

Mais une autre forte augmentation des prix a servi à faire monter le rendement des agriculteurs dans la campagne agricole 2006 à 2007. Ce mouvement des prix vers le haut a continué dans la campagne agricole 2007 à 2008, le revenu net visible des producteurs provenant de la livraison des gros pois jaunes ayant augmenté à 256,31 \$ la tonne. Ceci était la plus haute valeur jamais atteinte dans le PSG et représentait près de deux fois le rendement qu'avaient obtenu les agriculteurs neuf ans auparavant. 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 à 2000	2003 à 2004	2004 à 2005	2005 à 2006	2006 à 2007	2007 à 2008	2007 à 2008/ 1999 à 2000	
							ÉCART en \$	ÉCART %
Prix de clôture du courtier	202,54 \$	224,77 \$	188,17 \$	171,69 \$	227,43 \$	341,82 \$	139,28 \$	68,8 % ▲
Coûts directs	54,94 \$	67,86 \$	68,12 \$	53,07 \$	62,41 \$	85,90 \$	30,96 \$	56,4 % ▲
Moins : Primes au camionnage	-0,18 \$	-0,11 \$	-0,14 \$	-0,13 \$	-0,24 \$	-0,39 \$	-0,21 \$	116,7 % ▲
Seuil d'exportation	54,76 \$	67,75 \$	67,98 \$	52,94 \$	62,17 \$	85,51 \$	30,75 \$	56,2 % ▲
Revenu net des producteurs	147,78 \$	157,02 \$	120,19 \$	118,75 \$	165,26 \$	256,31 \$	108,53 \$	73,4 % ▲

Prix de clôture du courtier

Comme pour le canola, cette augmentation des prix s'est avérée être le facteur déterminant pour le revenu net des producteurs au cours des neuf 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.¹⁷⁰

En dépit d'une modeste diminution au cours de la campagne agricole 2000 à 2001, le prix annuel moyen des gros pois jaunes a augmenté de 60,5 % entre les campagnes agricoles 1999 à 2000 et 2002 à 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. Toutefois, pour la campagne agricole 2003 à 2004, une augmentation de l'approvisionnement a effectivement inversé la pression vers le haut qui avait été exercée sur les prix. Par la suite, le prix moyen des gros pois jaunes a chuté à 224,77 \$ la tonne. Quelque chose de très similaire s'est produit dans les campagnes agricoles 2004 à 2005 et 2005 à 2006 lorsque les prix ont continué à baisser, en atteignant un point bas du PSG de 171,69 \$ la tonne. Bien que la production ait continué à décliner, la forte demande internationale face aux approvisionnements plus limités a conduit à un rebondissement fort des prix dans la campagne agricole 2006 à 2007. Une demande soutenue pour les pois pour consommation humaine en Inde a aidé à hausser les prix encore plus dans la campagne agricole 2007 à 2008, le prix de clôture du courtier ayant atteint une valeur record du PSG de 341,82 \$ la tonne.

Seuil d'exportation

Le seuil d'exportation pour les gros pois jaunes a varié considérablement pendant la durée du PSG. Au cours des quatre premières années du programme, le seuil d'exportation a en fait augmenté de 51,9 % pour atteindre une valeur haute de 83,19 \$ la tonne dans la campagne agricole de 2002 à 2003. Ceci a été suivi par une

¹⁷⁰ 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.

baisse assez régulière, faisant diminuer le seuil d'exportation à une valeur basse record de 52,94 \$ la tonne dans la campagne agricole 2005 à 2006. Toutefois, il a commencé à rebondir dans la campagne agricole 2006 à 2007, en augmentant finalement à une crête de 62,17 \$ la tonne. Cette tendance à la hausse a continué dans la campagne agricole 2007 à 2008, le seuil d'exportation atteignant une valeur record du PSG de 85,51 \$ la tonne.

Comme pour le 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 d'entreposage.

Au cours des quatre premières années du PSG, l'écart de prix a augmenté de 48,23 \$ la tonne à 75,52 \$ la tonne. Ceci a été suivi par des réductions dans les campagnes agricoles de 2003 à 2004 jusqu'à 2005 à 2006, où l'écart de prix a baissé à la valeur basse de 44,56 \$ la tonne. Toutefois, la campagne agricole 2006 à 2007 a enregistré une augmentation de l'écart de prix à une valeur quelque peu supérieure de 52,90 \$ la tonne. Une augmentation plus importante a été enregistrée dans la campagne agricole 2007 à 2008, l'écart atteignant une valeur record du PSG de 75,25 \$ la tonne. Comptant pour 87,6 % des coûts directs totaux, cette proportion est restée en grande mesure inchangée par rapport à la part de 87,8 % de l'année de référence du PSG.

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 à environ 7,98 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2007 à 2008. Sur une base comparative, cet élément a représenté 9,3 % des coûts directs totaux par rapport à 10,8 % au début du PSG. Les 3,1 % restants provenaient d'un prélèvement effectué par l'association provinciale des cultivateurs de légumineuses au moment de la livraison.

Les primes au camionnage sont utilisées encore moins fréquemment pour encourager la livraison des gros pois jaunes qu'elles le sont pour le canola, et ont été en grande mesure réduites pendant les sept premières années du PSG. Du coût moyen de 0,18 \$ la tonne qu'elles étaient pour la campagne agricole 1999 à 2000, ces primes ont baissé à seulement 0,13 \$ la tonne par la fin de la campagne 2005 à 2006. Toutefois, elles ont fortement augmenté dans la campagne agricole de 2006 à 2007, à une valeur moyenne de 0,24 \$ la tonne. Une augmentation supplémentaire a été notée dans la campagne agricole 2007 à 2008, ces primes ayant augmenté à une valeur record du PSG de 0,39 \$ la tonne. Mais elles représentaient tout de même une baisse des coûts directs de seulement 0,5 %. Ici également la valeur des avantages aux producteurs comme compensation des coûts directs totaux a peu changé par rapport au 0,3 % enregistré neuf ans plus tôt.

Figure 82 : Gros pois jaunes – écart de prix (dollars la tonne)

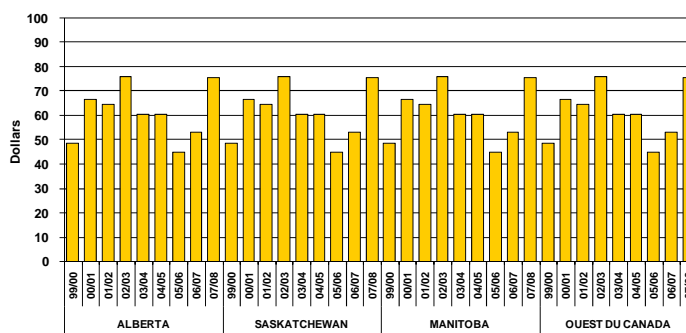
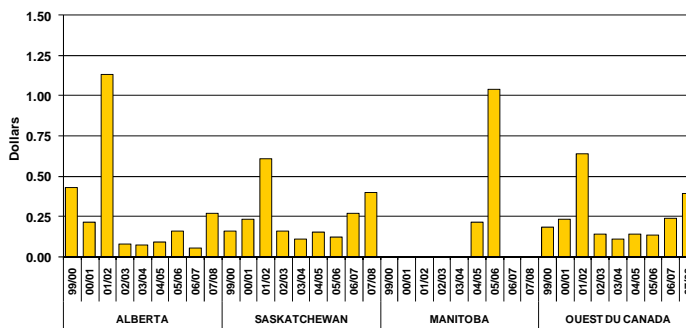


Figure 83 : Gros pois jaunes – avantages pour les producteurs (dollars la tonne)



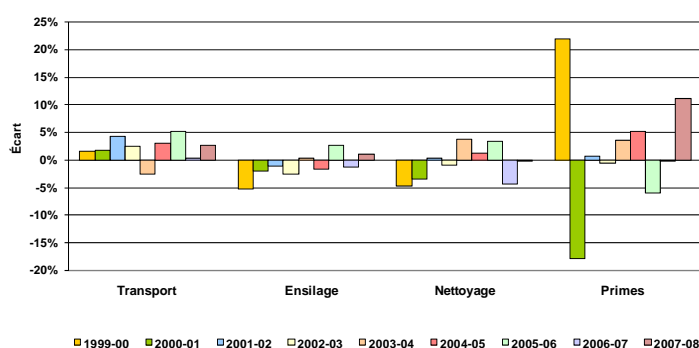
5.4 Analyse des bons de paiement au comptant

Afin de valider l'analyse précédente, un certain nombre de sociétés céréalières ont fourni au Surveillant un échantillon des bons de paiement 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 sociétés céréalières ont fourni de grands échantillons.

La figure 84 illustre la variance observée dans le cadre de la comparaison des déductions et des primes indiquées sur les bons de paiement au comptant, et les moyennes établies dans le calcul du seuil d'exportation relatif au blé. Dans le cas de la campagne agricole 2007 à 2008, les variances observées dans le cas du transport, de l'ensilage et du nettoyage étaient minimes. La variabilité des données relatives aux primes concurrentielles, bien qu'elle ait augmenté par rapport à celle enregistrée un an auparavant, demeure nettement inférieure à celle observée au début du PSG.

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 de paiement au comptant relatif à la campagne agricole 2007 à 2008 étaient essentiellement les mêmes que celles reflétées par les moyennes pondérées utilisées pour les frais de transport applicables dans l'analyse.¹⁷¹ De même, les frais d'ensilage et de nettoyage sur les bons de paiement au comptant étaient peu différents des moyennes tirées des tarifs applicables. Dans tous les cas, la variance observée s'est située dans les limites de l'erreur statistique.

Figure 84 : Variances des bons de paiement au comptant



On a observé une plus grande variabilité en rapport avec les primes déclarées comme ayant été payées sur les bons de paiement au comptant. Ceci était particulièrement vrai pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 et 2000 à 2001, alors que les données provenant des bons de paiement 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 sociétés céréalières.¹⁷² Les variances observées dans les campagnes agricoles 2001 à 2002 et 2002 à 2003 se sont avérées bien meilleures, avec une différence de seulement un pour cent environ. Cependant, dans les années qui ont suivi, la variance a augmenté régulièrement : de 3,5 % au cours de la campagne agricole 2003 à 2004 à 11,1 % au cours de la campagne agricole 2007 à 2008. Une grande partie de la variation observée au cours des dernières campagnes agricoles semble être associée à la réception de données de qualité inférieure. Mais la variance est tout de même en faveur des agriculteurs, car elle suggère que les données des bons de paiement au comptant sous-évaluent les primes réelles que les producteurs reçoivent.

À la lumière de ces résultats, 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

¹⁷¹ L'échantillon de bons de paiement 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.

¹⁷² 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 sociétés céréalières 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 agricoles 1999 à 2000 et 2000 à 2001 reflètent largement ces difficultés initiales.

sociétés céréalières, permettent de représenter avec justesse les rendements financiers pour les producteurs de grain de l'Ouest du Canada depuis le début du PSG.

5.5 Calculatrice du revenu net

Comme en faisait état le Surveillant dans son rapport pour la campagne agricole 2002 à 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 de ce concept, le gouvernement fédéral acceptait de soutenir le développement d'un système sur Internet.

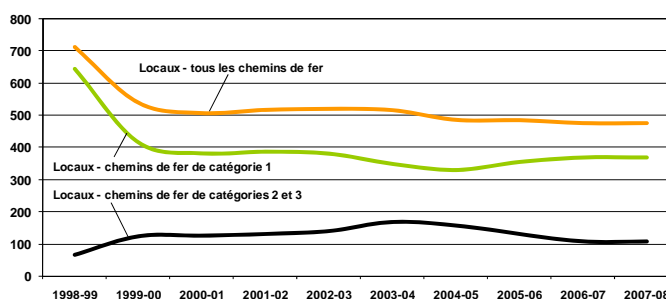
Après des consultations considérables auprès d'un large échantillon d'intervenants de l'industrie, le travail de conception détaillée et de développement du système commençait en août 2003. Terminé au début de 2004, le système était officiellement lancé à la mi-mars, et il fait l'objet d'une promotion 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.¹⁷³ 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 tous été atteints.

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 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 Sites de chargement et expéditions des producteurs [sous-série de mesures 5B]

Le nombre global de sites de chargement des producteurs a diminué de 36,0 % depuis le début de la campagne agricole 1999 à 2000, reculant d'une valeur estimée de 709 à 454 à la fin de la campagne agricole 2007 à 2008. Une bonne partie de cette baisse générale est attribuable à la diminution du nombre de sites locaux situés le long des voies des plus grands transporteurs ferroviaires de catégorie 1, qui a reculé de 46,3 % durant la même période, passant de 644 à 346. Inversement, le nombre de sites locaux des transporteurs ferroviaires plus petits de catégories 2 et 3 a augmenté de 65 à

Figure 85 : Emplacements de chargement des wagons des producteurs



¹⁷³ Pour un survol plus complet de la Calculatrice du revenu net des producteurs, consulter l'Annexe 2.

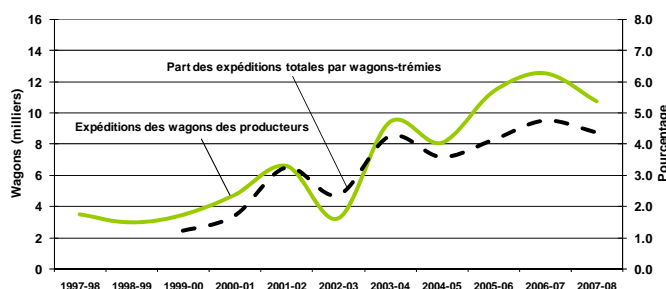
108. [Voir le tableau 5B-1 à l'Annexe 4.]

À l'échelle régionale, le Manitoba et l'Alberta ont accusé les taux d'attrition les plus importants, puisque le nombre de sites de chargement des producteurs y a baissé respectivement de 60,9 % et 47,2 %. Le rythme de baisse en Saskatchewan a été nettement inférieur, puisque le nombre de sites y n'a reculé que de 13,2 % au cours de la même période de neuf 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 baissé à une valeur d'ensemble de 505 dans la campagne agricole 2000 à 2001, le nombre de sites de chargement des producteurs a baissé de seulement 10,1 %.

Expéditions des wagons par les producteurs

En dépit de la baisse générale du nombre de sites de chargement des producteurs, les expéditions des wagons des producteurs sont à la hausse. Au cours des huit premières années du PSG, ces expéditions ont plus que triplé, passant de 3 441 à 12 529 wagons à la fin de la campagne agricole 2006 à 2007. Toutefois, dans la campagne agricole 2007 à 2008, les expéditions des wagons des producteurs sont tombées de 14,4 % à 10 729 wagons, reflétant en grande mesure la baisse générale des expéditions de grain.

Figure 86 : Expéditions des wagons des producteurs



Mais ces volumes sont tout de même comparables à ceux expédiés au début des années 90. Plus important encore, leur part du volume total transporté par wagons-trémies couverts a également augmenté. Cette proportion, estimée à 1,2 % pour la campagne agricole 1999 à 2000, a grimpé à un record du PSG de 4,8 % du total des mouvements pour la campagne agricole 2006 à 2007. Bien que la diminution des expéditions dans la campagne agricole 2007 à 2008 ait été en grande mesure responsable pour la baisse de cette proportion à 4,4 %, soit 6,9 % des grains de la CCB seulement, la tendance à la hausse rend probables des augmentations à l'avenir. [Voir le tableau 5B-2 à l'Annexe 4.]

L'augmentation des expéditions des wagons par les producteurs est le résultat de bon nombre de facteurs, y compris la fermeture des silos locaux, une meilleure collaboration entre les groupes de producteurs et la CCB, ainsi que la création d'installations exemptées. À la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, un total de 39 installations de ce type étaient exploitées. Ceci a constitué une perte d'une installation par rapport aux 40 qui étaient établies à la fin de la campagne agricole précédente. Vingt-neuf étaient situées en Saskatchewan, sept 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 tous ont connu une amélioration considérable depuis la campagne agricole de 1999 à 2000. Ces gains allaient d'une valeur basse de 73,4 % pour les gros pois jaunes à un maximum de 185,4 % pour le blé dur CWA n° 1. Dans tous les cas, ces améliorations ont découlé principalement des hausses du prix du produit lui-même. En outre, une grande partie de ces gains provenaient des fortes augmentations générales des prix enregistrées dans la campagne agricole 2007 à 2008.

Toutefois, dans un cadre chronologique élargi, le revenu net des producteurs a considérablement fluctué. Après avoir augmenté régulièrement pour atteindre des crêtes dans la campagne agricole 2002 à 2003, pratiquement tous les gains qui avaient été obtenus furent cédés au cours des trois campagnes agricoles suivantes. Évidemment, tout ce terrain perdu fut regagné dans la campagne agricole 2007 à 2008 lorsque les prix des grains augmentèrent à des niveaux records du PSG. Ce type de revirement souligne nettement la

sensibilité du revenu net des producteurs à la fluctuation de variables précises, en particulier les prix des denrées.

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 23,9 % (ou de 13,07 \$ la tonne) pour le blé, et de 24,9 % (ou 16,81 \$ la tonne) pour le blé dur. En ce qui concerne les produits hors CCB, ils ont fait l'objet de changements plus différenciés : une augmentation de 1,8 % (ou 0,96 \$ la tonne) en ce qui concerne le canola, et une augmentation de 56,2 % (ou 30,75 \$ la tonne) en ce qui concerne les gros pois jaunes.

Dans une grande mesure, la valeur totale des augmentations du seuil d'exportation pour les grains de la CCB a été limitée par une hausse des avantages financiers consentis aux producteurs, que ce soit sous forme de primes au camionnage ou d'économies de transport de la CCB. Ces avantages, qui se sont élevés à 7,31 \$ la tonne et à 8,00 \$ la tonne pour le blé et le blé dur respectivement, ont servi de contrepoids partiel aux hausses du coût direct du fret ferroviaire, de l'ensilage, du nettoyage et de l'entreposage.

L'augmentation des avantages des producteurs illustre dans quelle mesure la concurrence entre les sociétés céréalieres s'est accrue. La volonté des grandes entreprises de traiter un volume toujours croissant de céréales dans leurs installations à forte capacité semble sous-tendre cette conjoncture. Si les producteurs sont devenus plus habiles à exploiter cette rivalité à leur avantage afin d'obtenir la prime au camionnage la plus avantageuse possible au moment de la livraison des céréales, les forces déterminantes du marché ont aussi joué un rôle.

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 neuf dernières campagnes agricoles. En ce qui concerne le canola, les primes au camionnage ont été pratiquement éliminées, passant de 2,48 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000 à tout juste 0,49 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2007 à 2008. Cette diminution est conforme à la préférence déclarée des sociétés céréalieres 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.

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 d'ensilage et les avantages 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 du Canada.



Membres du Conseil consultatif de la Quorum Corporation (en date du 30 novembre 2008)

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
Southey (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, rue 110, Bureau 701
Edmonton (Alberta)
T5K 2L9

Téléphone : 1-780-447-2111

Télocopieur : 1-780-447-2630

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 de manutention et de transport du grain (SMTG) du Canada. 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 des expéditions de grains soumissionnés de la Commission canadienne du blé;
- le remplacement du barème des taux maximaux pour le grain par un plafond 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 : les producteurs, la Commission canadienne du blé, les sociétés 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 – Conséquences 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.¹⁷⁴ La Calculatrice du revenu net des producteurs (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 de paiement 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, leur blé dur, et leur orge fourragère. 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, société 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, société céréalière, etc.).

net back calculator

Quorum Corporation

Mon Profil Nouveau Calcul Mon Historique Quitter Aide

Calcul du revenu net du producteur

(Inscrire l'information de base sur la livraison que vous voulez évaluer)

Origine: Utiliser mon domicile Utiliser cet endroit

Quartier: SO Section: 18 Canton: 12

Gamme: 20 Méridien: W1 Province: Manitoba

Point de livraison et silo: Pioneer BRANDON, MB [Recherche des silos](#)

Distance au silo (milles): 23

Produit: Blé

Catégorie en cellule de stockage: CWRS no 2 13.5 Catégorie payée: CWRS no 1 13.5

Évaluation des impuretés (%): 1.0

Tonnes brutes à livrer: 60

Tarif de camionnage: par tonne 5

Nombre de voyages: 2

Mode de camionnage: Commerciale

Type de camion: Tridom (essieu triple)

Prime de camionnage prévue (laisser vide si aucune): 3.5 (\$ par tonne nette)

Autres Primes: (\$ par tonne nette)

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

¹⁷⁴ 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. Ces rapports peuvent aussi être imprimés ou présentés sous forme de tableur informatique. 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.

Agricultural Producers Association of Saskatchewan	Agriculture, Alimentation et Initiatives rurales du Manitoba
Agriculture et Agroalimentaire Canada	Infrastructure et Transports du Manitoba
Alberta Agriculture, Food and Rural Development	Mission Terminal Inc.
Alberta Infrastructure and Transportation	Syndicat national des cultivateurs
Alliance Grain Terminal Ltd.	North East Terminal Ltd.
Alliance Pulse Processors Inc.	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
Chemin de fer Canadien Pacifique	Port de Prince Rupert
Canadian Ports Clearance Association	Port de Thunder Bay
Association des armateurs canadiens	Port de Vancouver
Association canadienne des cultures spéciales	Prairie West Terminal
Office des transports du Canada	Prince Rupert Grain Ltd.
Commission canadienne du blé	Red Coat Road and Rail Ltd.
Cando Contracting Ltd.	Saskatchewan Agriculture and Food
Cargill Limited	Saskatchewan Highways and Transportation
CMI Terminal	Saskatchewan Association of Rural Municipalities
Fife Lake Railway Ltd.	South West Terminal
Gardiner Dam Terminal	Statistique Canada
Gouvernement de la Colombie-Britannique	Transports Canada
Les producteurs de grains du Canada	Viterra Inc.
Great Sandhills Terminal	West Central Road and Rail Ltd.
Great Western Railway Ltd.	Western Barley Growers Association
ICE Futures Canada, Inc.	Western Canadian Wheat Growers Association
Inland Terminal Association of Canada	Western Grain By-Products Storage Ltd.
James Richardson International Ltd. (Pioneer Grain)	Western Grain Elevator Association
Keystone Agricultural Producers	Weyburn Inland Terminal Ltd.
Kinder Morgan Canada	Wild Rose Agricultural Producers
Louis Dreyfus Canada Ltd.	