



Surveillance du système
canadien de manutention
et de transport du grain

Rapport annuel
Campagne agricole
2008 à 2009

1 Rapport
sommaire

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 2009, en particulier des événements, des enjeux et des tendances qui ont marqué le transport du grain de l'Ouest canadien l'an dernier. Il s'agit du neuvième rapport annuel présenté par 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 pendant le 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 2008 à 2009 est en grande partie évalué par rapport au rendement de la campagne agricole 2007 à 2008.

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 pendant le PSG, le Surveillant a recueilli des données fiables sur le rendement trimestriel dans une série chronologique s'étalant sur dix 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 5.

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 2009

Table des matières

Résumé	1
Section 1 : Aperçu de l'industrie	6
1.1 Production et approvisionnement [<i>sous-série de mesures 1A</i>].....	8
1.2 Trafic ferroviaire [<i>sous-série de mesures 1B</i>].....	11
1.3 Infrastructure des silos de collecte [<i>sous-série de mesures 1C</i>].....	13
1.4 Infrastructure ferroviaire [<i>sous-série de mesures 1D</i>].....	18
1.5 Infrastructure des silos terminaux [<i>sous-série de mesures 1E</i>].....	23
1.6 Observations sommaires	25
Section 2 : Relations commerciales	28
2.1 Programme d'appels d'offres [<i>sous-série de mesures 2A</i>].....	30
2.2 Programme d'attributions de wagons à l'avance [<i>sous-série de mesures 2B</i>].....	42
2.3 Relations commerciales – autres événements.....	46
2.4 Observations sommaires	52
Section 3 : Efficacité du système	56
3.1 Camionnage [<i>sous-série de mesures 3A</i>]	58
3.2 Silos de collecte primaires [<i>sous-série de mesures 3B</i>].....	58
3.3 Opérations ferroviaires [<i>sous-série de mesures 3C</i>].....	63
3.4 Rendement des silos terminaux et des ports [<i>sous-série de mesures 3D</i>].....	72
3.5 Observations sommaires	78
Section 4 : Fiabilité du service	80
4.1 Rendement des ports [<i>sous-série de mesures 4A</i>]	81
4.2 Observations sommaires	83
Section 5 : Conséquences sur les producteurs	84
5.1 Présentation du seuil d'exportation et du revenu net des producteurs [<i>sous-série de mesures 5A</i>]86	
5.2 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – grains de la CCB (blé et blé dur)	90
5.3 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – produits hors CCB (canola et pois).....	97
5.4 Analyse des bons de paiement au comptant.....	101
5.5 Calculatrice du revenu net.....	102
5.6 Sites de chargement et expéditions des producteurs [<i>sous-série de mesures 5B</i>]	103
5.7 Observations sommaires	105
Annexe 1 : Contexte du programme	109
Annexe 2 : Guide des produits	111
Annexe 3 : Calculatrice du revenu net des producteurs	113
Annexe 4 : Remerciements	115

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 de manutention et de transport du grain du Canada. Ce neuvième rapport préparé dans le cadre du PSG présente les données recueillies sur une période de dix ans, à partir de la campagne agricole 1999 à 2000 jusqu'à la campagne agricole 2008 à 2009.

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 ont pour but d'examiner et d'évaluer en détail le Système de manutention et de transport du grain (SMTG) du Canada. Les conclusions d'une telle analyse sont résumées ci-dessous :

Production et volumes

La production totale de grain pour la campagne agricole 2008 à 2009 a grimpé à 60,4 millions de tonnes, en augmentation de 24,4 % par rapport à l'année précédente. Il s'agissait de la récolte la plus importante jamais enregistrée par le PSG. Le record de production antérieur de 56,0 millions de tonnes a été établi au cours de la campagne agricole 2005 à 2006. Dans l'ensemble, la production de l'ensemble de grains a augmenté, sauf celle de l'avoine. L'augmentation relative la plus importante était celle de la production de grains de la CCB, qui a pratiquement atteint un record de 36,7 millions de tonnes. La production de grains hors CCB est passée à 23,6 millions de tonnes, établissant pour la deuxième année de suite un nouveau record dans le cadre du PSG.

Combiné aux 5,6 millions de tonnes de stocks de report, l'approvisionnement total de grain a totalisé 66,0 millions de tonnes pour la campagne agricole 2008 à 2009, en hausse de 17,9 % par rapport aux 56,0 millions de tonnes de la campagne précédente. Ce résultat représentait le deuxième plus important approvisionnement enregistré dans le PSG.

La quantité de grain réglementé transporté par train vers les ports de l'Ouest canadien a augmenté de 20,1 % au cours de la campagne agricole 2008 à 2009; le volume total a atteint un niveau record de 27,3 millions de tonnes comparativement aux 22,8 millions de tonnes transportées au cours de la campagne précédente. Le port de Vancouver demeure le principal port d'exportation; le volume des expéditions a atteint un niveau record de 15,7 millions de tonnes, soit une augmentation générale de 25,5 %. Les expéditions à Prince Rupert ont augmenté de 5,1 %, soit 4,7 millions de tonnes. Thunder Bay se situe toujours au deuxième rang des plus importantes destinations d'exportation du SMTG; les expéditions sont passées à 6,5 millions de tonnes, en hausse de 26,2 %. Le volume des expéditions au port de Churchill diminué de 0,4 million de tonnes, soit un pourcentage de 32,9 % comparativement à la campagne agricole précédente. Dans l'ensemble, les installations portuaires ont déchargé 294 335 wagons-trémies couverts, une hausse de 20,0 % par rapport à l'année précédente.

Dans le SMTG, le CP a évincé le CN pour devenir le plus important manutentionnaire, occupant dans l'ensemble une part de 50,8 % des expéditions, comparativement à la part de 49,2 % du CN.

Infrastructure

La diminution du nombre de silos de collecte agréés dans l'Ouest canadien constitue l'une des facettes les plus apparentes de l'évolution du SMTG. Au début de la campagne agricole 1999 à 2000, on dénombrait 1 004 silos primaires et silos de transformation agréés dans les Prairies. À la fin de la campagne agricole 2008 à 2009, le nombre total de silos agréés dans l'Ouest canadien est tombé à 366. La portée limitée des changements enregistrés au cours des six dernières campagnes agricoles semble indiquer que les sociétés céréalières ont exécuté efficacement leurs grands

programmes de restructuration de silos.

Pendant cette même période, la capacité d'entreposage du SMTG a diminué d'un modeste 13,8 %. Ce faible taux de diminution de capacité reflète la stratégie des sociétés céréalères visant à fermer les silos inefficaces de moindre taille pour les remplacer par de gros silos de grande capacité. Les installations de grande capacité représentaient 50,5 % de tous les silos, et 81,0 % de la capacité d'entreposage global à la fin de la campagne agricole 2008 à 2009, comparativement aux 11,9 % et 39,4 %, respectivement, lorsque le PSG a été lancé. Cette transformation a résulté en grande partie des initiatives prises par les prédécesseurs de l'actuelle Viterra Inc., initiatives qui ont collectivement entraîné une réduction nette de 94,0 % du nombre de silos agréés.

Dans l'Ouest canadien, aucun changement n'a été apporté au réseau d'installations de silos terminaux agréés, qui, à la fin de la campagne agricole 2008 à 2009, était composé de 15 installations comportant une capacité d'entreposage totale de 2,5 millions de tonnes.

Résultat de l'abandon par le CN d'un certain nombre de lignes secondaires situées pour la plupart en Saskatchewan, le système ferroviaire a été amputé de 73,3 route-milles supplémentaires au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. Pendant la durée du PSG, l'infrastructure ferroviaire dans l'Ouest canadien a été réduite de 8,0 % et comprend maintenant 17 904,7 route-milles. La majeure partie de cette diminution s'explique par l'abandon de 1 363,1 route-milles de lignes secondaires à faible trafic tributaires du grain.

L'origine des expéditions effectuées dans le cadre du SMTG continue à refléter les changements qui ont été apportés aux réseaux des silos et aux réseaux ferroviaires. Pendant la durée du PSG, le tonnage transporté à partir des postes des lignes non tributaires du grain a augmenté de 12,9 %; inversement, les volumes transportés sur le réseau tributaire du grain ont chuté de 12,6 %. Malgré l'effet négligeable du rachat de certains chemins de fer d'intérêt local par le CN au cours des trois dernières années, la tendance générale indique également que le tonnage expédié par les transporteurs ferroviaires secondaires a chuté beaucoup plus rapidement que celui des transporteurs de catégorie 1 depuis le lancement du PSG.

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

Au cours de la campagne agricole 2008 à 2009, la Commission canadienne du blé (CCB) a appliqué pour une neuvième année son programme d'appels d'offres; c'était également la sixième fois que la CCB se donnait comme objectif de fixer à 40 % de ses expéditions totales de céréales aux quatre ports de l'Ouest canadien les transports adjugés au moyen d'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, soit un maximum de 20 % de ses expéditions totales, devait faire l'objet d'appels d'offres.

La CCB a lancé un total de 266 appels d'offres pour l'expédition d'environ 3,4 millions de tonnes de céréales, soit environ 80,6 % de plus par rapport aux 1,9 millions de tonnes visées l'année précédente. Ces appels ont produit 822 soumissions offrant de transporter 5,6 millions de tonnes de grain. Au total, 316 contrats ont par la suite été adjugés pour le transport de 2,2 millions de tonnes de grain. Ce volume représentait 14,4 % du tonnage expédié par la CCB vers les ports de l'Ouest canadien au cours de la campagne agricole 2008 à 2009, résultat inférieur de 25 % à son objectif.

Concernant le tonnage transporté, 42,6 % a été expédié à Prince Rupert, 38,9 % à Vancouver et 18,5 % à Thunder Bay. En plus d'illustrer la diminution du rôle de Vancouver et de Churchill, ces résultats indiquent que, pour la quatrième fois, Thunder Bay n'a pas réussi à se classer au moins au deuxième rang parmi les grands ports d'exportation de grain soumissionné.

Au premier trimestre, les rabais avancés sur le blé s'établissaient en moyenne à 23,01 \$ la tonne. Ces rabais ont toutefois substantiellement diminué au cours du deuxième trimestre. Ils se sont par la suite affaiblis dans un creux de 7,11 \$ la tonne à la fin de la campagne agricole. Certaines des soumissions les plus basses des cinq dernières années ont été présentées au cours du quatrième trimestre. Malgré la diminution des rabais, les économies de transport réalisées par la CCB, remises en fin de compte aux producteurs par l'intermédiaire du compte des livraisons en commun, ont en fait augmenté à 34,5 millions de dollars au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. La CCB estime que les économies engendrées par le processus d'appel d'offres et par d'autres sources ont augmenté de 12,7 % par rapport à l'année précédente.

Au cours de la campagne agricole 2008 à 2009, un total de 1,9 million de tonnes de grain a été transporté dans le cadre du programme d'attribution de wagons à l'avance, ce qui comptait pour 12,2 % du total des expéditions de la CCB vers les ports de l'Ouest canadien, soit 1,5 % de moins comparativement à l'année précédente.

La cible pour les deux programmes combinés avait été fixée à 40 %, mais les expéditions de la CCB n'ont atteint qu'une part de 26,5 %, soit un pourcentage inférieur aux 28,0 % réalisés au cours de la campagne agricole 2007 à 2008.

Relations commerciales

Parmi les autres événements commerciaux importants observés pendant la campagne agricole de 2008 à 2009, signalons ce qui suit :

- En septembre 2007, l'insatisfaction à l'égard du service du CN a incité six expéditeurs de grain à déposer auprès de l'Office des transports du Canada des plaintes concernant le niveau de service offert par le transporteur. Un an plus tard, l'Office rendait sa décision finale et déclarait que le CN avait, quant au niveau de service requis, manqué à ses obligations envers quatre des six plaignants. L'Office ordonnait au CN d'appliquer des normes fondées sur le rendement et de veiller à ce que les quatre sociétés céréalières obtiennent à l'avenir au moins 80 % de leurs commandes hebdomadaires de wagons et ce, 90 % du temps. Mais les plaintes concernant le service du transporteur n'ont pas cessé. En mars 2009, Western Grain Trade Ltd. déposait une plainte semblable contre le CN concernant la qualité du service rendu. À la fin de la campagne agricole 2008 à 2009, la décision dans cette affaire n'avait pas encore été rendue.
- Le gouvernement fédéral décidait à la fin de la campagne agricole 2007 à 2008 de mettre fin à l'utilisation de la méthode de distinction visuelle des grains (DVG) pour classer le blé canadien de l'Ouest. À partir du 1^{er} août 2008, la DVG a été remplacée par un système fondé sur les déclarations des agriculteurs. Suivant l'adoption de ce nouveau processus de déclaration, une ancienne question concernant le risque que les agriculteurs livrent par mégarde des variétés de blé qui ne sont pas enregistrées revêt à nouveau un caractère d'urgence. Quelques livraisons de grains non enregistrés ont effectivement été faites, mais la Commission canadienne des grains et l'Agence canadienne d'inspection des aliments ont reconnu la nécessité d'améliorer le système de notification afin d'empêcher que pareils événements se produisent dans l'avenir. Les deux organismes se sont engagés à s'occuper de ces questions.
- Les tarifs de fret maritime ont fluctué considérablement pendant la récente campagne agricole, comme c'est d'ailleurs le cas depuis 2003. À la suite des fortes fluctuations enregistrées au cours des 18 derniers mois, les tarifs de fret maritime calculés d'après le Baltic Dry Index (BDI) ont atteint un sommet inégalé de presque 12 000 points en juin 2008. En raison de l'effondrement des systèmes économique et financier au cours de l'été 2008, l'indice BDI avait dégringolé à 8 600 points à la fin de la campagne agricole 2007 à 2008. Puis, à la fin d'octobre 2008, le BDI baissait encore de 7 800 points pour s'établir à un peu plus de 850 points. Cette fluctuation représentait une baisse de 90 % en moins de six mois. L'effet négatif sur le transport maritime des matières premières, notamment vers la Chine, a entraîné une capacité excédentaire exceptionnelle. Dans de nombreuses parties du monde, le fret pour le grain de l'Ouest canadien s'établit habituellement à un niveau désavantageux en raison des grandes distances parcourues pour le transporter vers les marchés. Inversement, la compétitivité du Canada s'améliore souvent lorsque les tarifs de fret maritime baissent. Par conséquent, la capacité des navires résultant de la baisse dans le transport d'autres marchandises a permis au SMTG de traiter un volume record de céréales destinées à l'exportation jusqu'à la fin de la campagne agricole.
- Le plafond de revenu pour la campagne agricole 2007 à 2008 a été ajusté afin de refléter un ajustement exceptionnel des allocations d'entretien accordées au CN et au CP, mais les deux transporteurs ont porté en appel la décision finale rendue par l'Office des transports du Canada. La Cour d'appel fédérale s'est toutefois prononcée contre les chemins de fer, confirmant la décision rendue par l'Office et l'ajustement exceptionnel de 72,2 millions de dollars. La Cour suprême du Canada a elle aussi rejeté une requête présentée ultérieurement par les chemins de fer.

Efficacité et fiabilité du système

Le PSG se sert du modèle de la chaîne d'approvisionnement afin d'analyser la rapidité du transport dans le SMTG. Au cours de la campagne agricole 2008 à 2009, la durée moyenne d'acheminement du grain dans la chaîne d'approvisionnement a été réduite de 8,9 jours pour s'établir à 51,2 jours, comparativement aux données de l'année précédente. Cette moyenne, la plus faible jamais enregistrée dans le PSG, résultait des diminutions dans chacun des principaux éléments de la chaîne d'approvisionnement.

D'autres observations importantes ont été consignées au sujet du rendement du SMTG au cours de campagne agricole 2008 à 2009 :

- L'Ouest canadien était capable de transporter 66,0 millions de tonnes, mais de bonnes récoltes dans de nombreux pays et la reconstitution des stocks mondiaux ont entraîné une diminution des volumes de grains canadiens transportés au cours des six premiers mois de la campagne agricole 2008 à 2009.
- Le début de la crise financière a eu pour conséquence de faire diminuer la demande et les prix de nombreuses marchandises. Le grain a pu éviter le pire de la crise, mais la diminution de la demande dans d'autres secteurs a entraîné une baisse prononcée de la demande pour le transport ferroviaire. Dans le SMTG, la demande réduite dans les autres secteurs a toutefois permis aux chemins de fer de s'adapter facilement à la croissance sensible du volume de grains aux troisième et quatrième trimestres. Le volume des expéditions dans le SMTG pendant la seconde moitié de la campagne agricole a dépassé de loin celui des expéditions effectuées pendant les périodes comparables de la dernière décennie, et il a amplement compensé le faible niveau des expéditions effectuées au cours de la première moitié de l'année. Il s'agissait du nombre annuel d'expéditions de grain le plus important jamais enregistré depuis le lancement du PSG.
- Par ailleurs, il faut souligner que la rapidité du transport dans le SMTG a ralenti pendant la première moitié de la campagne agricole, et qu'elle s'est accélérée rapidement au cours de la seconde moitié, ce qui s'est traduit par d'exceptionnels niveaux de rendement. La durée moyenne du transport, qui était de 60,3 jours pendant le premier trimestre, a été réduite à un niveau record de 44,6 jours au quatrième trimestre. Cette amélioration s'explique en grande partie par la diminution de la durée de stockage des grains, particulièrement dans les terminaux portuaires. À ce résultat s'ajoute une amélioration notable du temps de transit après chargement par les chemins de fer. Le rendement général indique que la durée d'entreposage dans les silos de collecte a diminué de 3,4 jours, le temps de transit après chargement par le chemin de fer a été réduit de 1,2 jour, et la durée d'entreposage dans les silos terminaux a diminué de 4,3 jours. Le rendement du SMTG pendant la campagne agricole 2008 à 2009 a été le meilleur depuis le lancement du PSG, et ce résultat illustre à quel point le système peut être efficace lorsque tous ses éléments fonctionnent de manière harmonieuse.

Afin d'évaluer la fiabilité du SMTG, le PSG compare les stocks des installations terminales aux exigences stipulées et aux expéditions réelles effectuées par les navires chargés dans les ports de l'Ouest canadien. Ces comparaisons servent à déterminer si le grain disponible aux silos terminaux était ou non suffisant pour satisfaire la demande des navires devant être chargés au cours d'une semaine donnée. Pour l'ensemble du SMTG, les rapports d'exigences stock-navire et les rapports stock-expédition, avec des valeurs approximatives de 1,0, sont considérés comme des cibles optimales qui indiqueraient un équilibre réel entre l'offre et la demande. Depuis le lancement du PSG, les stocks ont généralement dépassé les besoins immédiats des navires par une confortable marge : de trois à cinq fois le tonnage nécessaire. Les stocks se situaient également à des niveaux nettement supérieurs aux niveaux de tonnage nécessaires pour déterminer si un système de transport respectait ou non les normes minimales de fiabilité. 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 qualifié de fiable.

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'un faible 50,6 % dans le cas des gros pois jaunes à un exceptionnel 98,9 % pour le blé dur

CWA n° 1. Dans tous les cas, ces améliorations ont été soutenues par des augmentations considérables du prix du marché du produit elle-même.

D'une année à l'autre, la sensibilité du revenu net des producteurs aux variations de prix a de nouveau été mise en évidence au cours de la campagne agricole 2008 à 2009, à cause de la crise financière de 2008 qui a dans une large mesure nui aux ventes de céréales et déstabilisé les prix. D'autre part, l'effet sur les prix du grain canadien s'est avéré infime par comparaison avec ceux des autres marchés de produits. Par rapport à la dernière campagne agricole, les conséquences variaient d'une simple diminution de 5,1 % du prix des gros pois jaunes jusqu'à une diminution considérable de 26,2% du prix final de blé dur CWA n° 1. Ces diminutions de prix correspondaient à l'affaiblissement du rendement financier des producteurs.

Toutefois, les répercussions sur le seuil d'exportation ont été sensiblement moindres, et résultaient surtout d'une différence sur le plan des composants proprement dits :

- L'augmentation pour les grains de la CCB a été limitée par l'amélioration 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 étaient évalués respectivement à 7,87 \$ la tonne et à 8,17 \$ la tonne pour le blé et le blé dur, ont servi de contrepois partiel aux hausses du coût direct du fret ferroviaire, de l'ensilage, du nettoyage et de l'entreposage.
- Les produits hors CCB, comme le canola et les gros pois jaunes, font l'objet de primes la tonne nettement inférieures à celles accordées aux grains de la CCB. Fait plus important encore, les primes au camionnage accordées pour les deux marchandises ont diminué considérablement au cours de la dernière décennie, passant de 2,48 \$ la tonne pour le canola pendant la campagne agricole 1999 à 2000 à 1,20 \$ la tonne.

On a observé cette année les plus importants chargements de wagons de producteurs depuis le début du PSG. Les 13 243 wagons complets représentaient 4,5 % des chargements de grain de la campagne agricole 2008 à 2009 et 7,3 % des expéditions des grains de la CCB. Ce résultat se compare favorablement à la part de 1,2 % des expéditions effectuées par wagons de producteurs au cours de la campagne 1999 à 2000.

Parmi les nombreux facteurs servant à expliquer l'augmentation des expéditions par wagons de producteurs, on remarque particulièrement la formation de groupes de mise en wagon par les producteurs. Bien qu'ils revêtent diverses formes, ces groupes organisent habituellement une collaboration entre producteurs locaux, soit par l'entremise d'un agent ou d'une entité contrôlée centralement, en vue de superviser le chargement d'un nombre de blocs de wagons de producteurs plus grand que celui qu'il serait possible de charger sur une base individuelle. La composition de ces groupes varie, allant de petits groupes chargeant eux-mêmes leurs wagons au moyen de convoyeurs mobiles installés sur une voie d'évitement désignée jusqu'aux organisations complexes ayant beaucoup investi dans des installations fixes d'entreposage et de chargement. Certains ont même acheté des lignes secondaires abandonnées par le CN ou par le CP, établissant ainsi des chemins de fer d'intérêt local qui deviennent des éléments essentiels des activités générales de manutention du grain.

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 2008 à 2009

Production et approvisionnement en grain

- La production de grain est passée à 60,4 millions de tonnes, une augmentation de 24,4 %.
 - À cause des conditions de croissance favorables.
 - Le volume le plus important enregistré dans le cadre du PSG.
 - Manitoba – hausse de 18,4 %, à 10,4 millions de tonnes.
 - Saskatchewan – hausse de 26,3 %, à 29,8 millions de tonnes.
 - Alberta – hausse de 25,5 %, à 20,0 millions de tonnes.
 - Récolte de bonne qualité.
 - Produits de plus haute qualité facilement disponibles.
 - Augmentation diversifiée de la production.
 - La production de blé a augmenté de 35,8 %, à 20,0 millions de tonnes.
 - La production de blé dur a augmenté de 49,9 %, à 5,5 millions de tonnes.
 - La production d'orge a augmenté de 8,7 %, à 11,2 millions de tonnes.
 - La production de canola a augmenté de 32,5 %, à 12,6 millions de tonnes.
 - La production d'avoine a baissé de 7,7 %, à 4,0 millions de tonnes.
- Les stocks de report ont baissé de 24,2 %, à 5,6 millions de tonnes.
 - Baisse causée par la diminution de la production de la campagne agricole précédente.
- L'approvisionnement total en grain a augmenté de 17,9 %, à 66,0 millions de tonnes.
 - Le plus important enregistré dans le cadre du PSG.

Trafic ferroviaire

- Les volumes en grains transportés par chemin de fer ont progressé de 20,1 %, pour s'établir à 27,3 millions de tonnes.
- Le volume le plus important enregistré dans le cadre du PSG.
 - Les volumes de Vancouver ont augmenté de 25,5 %, à 15,7 millions de tonnes.
 - La part du trafic est passée de 55,1 % pour la campagne précédente à 57,6 %.
 - Les volumes de Prince Rupert ont augmenté de 5,1 %, à 4,7 millions de tonnes.
 - La part du trafic est tombée à 17,1 %, par comparaison à 19,6 % un an plus tôt.
 - Les volumes de Thunder Bay ont progressé 26,2 %, à 6,5 millions de tonnes.
 - Les volumes de Churchill ont reculé de 32,9 %, à 0,4 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 diminué de 1,4 %, à 272.
 - Le nombre de silos a diminué de 3,2 %, à 366.
- La capacité d'entreposage des silos a augmenté de 1,8 %, à 6,1 millions de tonnes.
- Le nombre de silos pouvant charger des blocs d'au moins 25 wagons reste inchangé à 243.
 - La part de capacité des silos du SMTG a augmenté de 64,3 % à 66,4 %.
 - La part de capacité d'entreposage du SMTG est passée de 88,3 % à 90,1 %.

Infrastructure ferroviaire

- Le réseau ferroviaire de l'Ouest canadien a subi une réduction de 0,4 %, à 17 904,7 route-milles.
 - Le CN a abandonné 73,3 route-milles de voies ferrées.
- Le CP a transféré 116,3 route-milles de lignes secondaires en Saskatchewan à Great Sandhills Railway.
 - Établi en tant que filiale du terminal Great Sandhills Terminal en mars 2009.
- Boundary Trail Railway réalise l'achat d'une ancienne ligne secondaire du CP.
 - Début des activités en juin 2009.
- Les plans de suppression de plus de 900 route-milles d'infrastructure du CN et du CP restent en place.

Infrastructure des silos terminaux

- Le nombre de silos terminaux demeure inchangé à 15.
 - La capacité d'entreposage demeure aussi inchangée à 2,5 millions de tonnes.
- Les déchargements dans les silos terminaux ont augmenté de 20,0 %, à 294 335 wagons.
 - La part attribuée au CP est remontée légèrement à 50,8 %, comparativement aux 49,8 % de la campagne précédente.

Série de mesures 1 – Aperçu de l'industrie

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	CAMPAGNE AGRICOLE EN COURS (1)			
			RÉFÉRENCE 1999 à 2000	2007 à 2008	2008 à 2009	ÉCART en %
Production et approvisionnement [sous-série 1A]						
1A-1	Production agricole (milliers de tonnes)	(2)	55 141,7	48 517,3	60 351,7	24,4 % ▲
1A-2	Stocks de report (milliers de tonnes)	(2)	7 418,2	7 450,6	5 646,6	-24,2 % ▼
	Approvisionnement en grain (milliers de tonnes)	(2)	62 559,9	55 967,9	65 998,3	17,9 % ▲
1A-3	Production agricole (milliers de tonnes) – cultures spéciales	(2)	3 930,2	4 404,3	5 157,4	17,1 % ▲
Trafic ferroviaire [sous-série 1B]						
1B-1	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – province d'origine	}	26 440,8	22 766,5	27 338,4	20,1 % ▲
1B-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – produits primaires					
1B-3	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – analyse détaillée					
1B-4	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – cultures spéciales		2 103,4	2 481,0	2 945,4	18,7 % ▲
Infrastructure des silos de collecte [sous-série 1C]						
1C-1	Postes de livraison du grain (nombre)		626	276	272	-1,4 % ▼
1C-1	Capacité d'entreposage des silos (milliers de tonnes)		7 443,9	5 952,5	6 059,0	1,8 % ▲
1C-1	Silos (nombre) – province	}	917	378	366	-3,2 % ▼
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	243	243	0,0 % –
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	10	18	80,0 % ▲
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	3	30	900,0 % ▲
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	91	s.o.	s.o.
Infrastructure ferroviaire [sous-série 1D]						
1D-1	Infrastructure ferroviaire (route-milles) – réseau tributaire du grain		4 876,6	3 658,8	3 591,6	-1,8 % ▼
1D-1	Infrastructure ferroviaire (route-milles) – réseau non tributaire du grain		14 513,5	14 319,2	14 313,1	0,0 % –
1D-1	Infrastructure ferroviaire (route-milles) – réseau total		19 390,1	17 978,0	17 904,7	-0,4 % ▼
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – réseau tributaire du grain		8 686,5	6 648,9	7 586,4	14,1 % ▲
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – réseau non tributaire du grain		16 975,8	15 435,1	19 173,6	24,2 % ▲
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – réseau total		25 662,3	22 084,0	26 760,0	21,2 % ▲
1D-3	Infrastructure ferroviaire des compagnies d'intérêt local (route-milles)		3 043,0	1 870,7	1 987,0	6,2 % ▲
1D-3	Volumes de grain transportés par chemins de fer d'intérêt local (milliers de tonnes)		2 090,5	578,3	761,5	31,7 % ▲
1D-5	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – transporteurs ferroviaires de catégorie 1		23 571,8	21 505,7	25 998,5	20,9 % ▲
1D-5	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – transporteurs ferroviaires de catégories 2 et 3		2 090,5	578,3	761,5	31,7 % ▲
1D-6	Silos (nombre) – réseau tributaire du grain		371	117	113	-3,4 % ▼
1D-6	Silos (nombre) – réseau non tributaire du grain		513	240	234	-2,5 % ▼
1D-6	Capacité d'entreposage des silos (milliers de tonnes) – réseau tributaire du grain		2 475,4	1 593,9	1 611,1	1,1 % ▲
1D-6	Capacité d'entreposage des silos (milliers de tonnes) – réseau non tributaire du grain		4 847,6	4 274,7	4 370,8	2,2 % ▲
Infrastructure des silos terminaux [sous-série 1E]						
1E-1	Silos terminaux (nombre)		15	15	15	0,0 % –
1E-1	Capacité d'entreposage des silos terminaux (milliers de tonnes)		2 678,6	2 475,6	2 475,6	0,0 % –
1E-2	Déchargements dans les silos terminaux (nombre) – wagons-trémies couverts		278 255	245 213	294 335	20,0 % ▲

(1) – Afin de permettre des comparaisons directes, les valeurs pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 jusqu'à 2008 à 2009 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

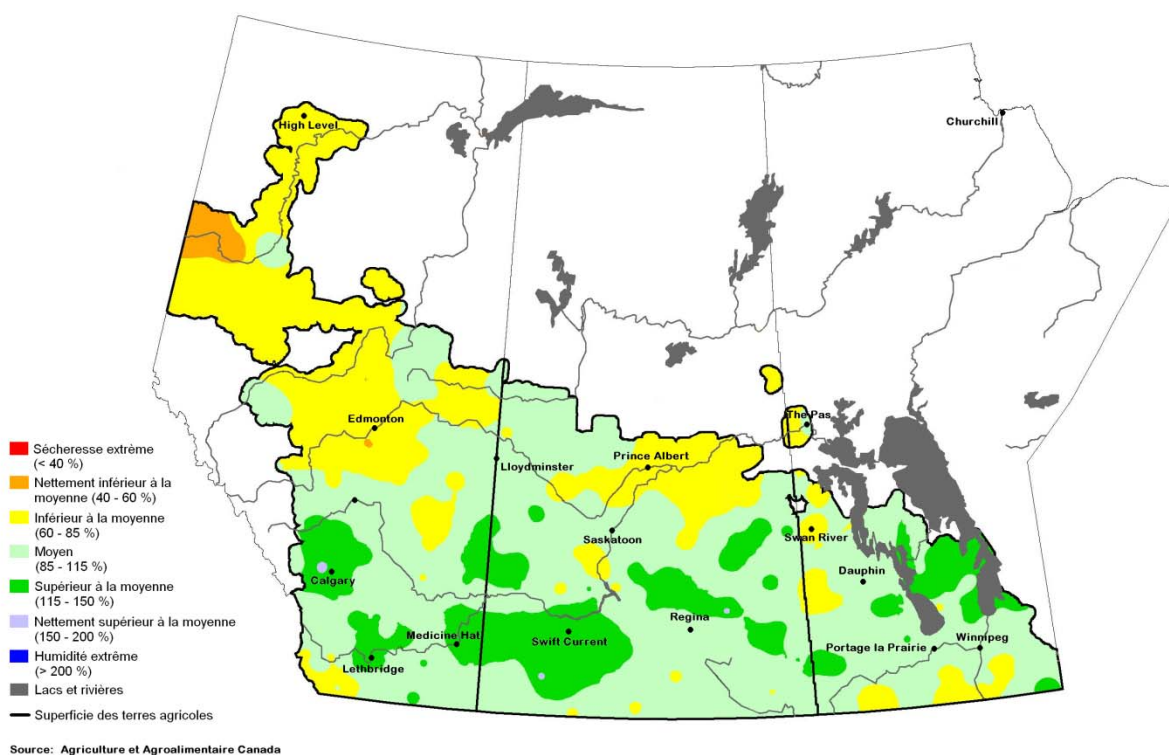
(2) – Les valeurs indiquées portent sur les approvisionnements disponibles pour être transportés pendant la campagne agricole.

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

Les conditions de croissance favorables dans la majeure partie des prairies ont eu pour effet de faire augmenter considérablement la production de grain pendant la campagne agricole 2008 à 2009. Des conditions généralement bonnes ont permis aux agriculteurs de terminer les récoltes plus tôt qu'en temps normal et ont contribué à l'amélioration généralisée de la qualité du grain. À l'échelle mondiale, les prix des grains sont demeurés plus élevés que ceux qui étaient affichés dans le cadre du PSG (Programme de surveillance du grain) dix ans plus tôt, mais ils ont chuté abruptement des niveaux inégaux qu'ils avaient atteints pendant la campagne agricole précédente. Bien que cette situation s'explique en grande partie par l'amélioration générale de l'approvisionnement en grain suivant la fin de la récente période de sécheresse en Australie et en Ukraine, les prix du grain ne pouvaient échapper aux mouvements baissiers engendrés par la crise financière qui a sévi partout dans le monde pendant la deuxième moitié de 2008.

La crise a provoqué un ralentissement prononcé de l'ensemble des activités du SMTG au cours du premier trimestre, mais les volumes ont commencé à reprendre du terrain pendant le second trimestre et se sont améliorés considérablement pendant la deuxième moitié de la campagne agricole. En fait, le nouveau record de production établi dans le cadre du PSG résultait de l'accroissement de la demande de grain canadien au cours de cette période. Les effets de cette activité accrue peuvent être facilement observés dans le grand nombre de mesures décrites ci-après.

Figure 1 : Pourcentage de précipitations moyennes – 1^{er} avril au 31 août 2008



Dans la plupart des zones de l'Ouest canadien, les précipitations totales pendant la saison agricole 2008 se sont avérées conformes à la normale¹. On a tout de même constaté des conditions plus sèches que la normale à certains endroits situés plus au nord. C'est la raison pour laquelle la production a été limitée dans certaines zones, plus particulièrement dans la région de Peace River, en Alberta. Malgré ces anomalies, la production totale de grain pour la campagne agricole de 2008 à 2009 a grimpé à 60,4 millions de tonnes, soit une hausse de 24,4 % par rapport aux 48,5 millions de tonnes de l'année précédente. Après deux années consécutives de diminution, il s'agissait là d'une première augmentation de la production. La récolte s'est en outre avérée la plus importante jamais enregistrée dans le cadre du PSG, dépassant par un confortable 7,8 % la production record de 56,0 millions de tonnes obtenue pendant la campagne agricole 2005 à 2006. [Consulter le tableau 1A-1 à l'Annexe 5.]

Production provinciale de grain

La hausse de production de grain était généralisée, comme en témoignait le rendement dans chacune des trois principales provinces productrices. La plus forte augmentation a été enregistrée en Saskatchewan, où la production a grimpé de 26,3 % en raison des meilleures conditions de croissance et s'établissait à la hausse à 29,8 millions de tonnes comparativement à 23,6 millions de tonnes l'année précédente².

L'Alberta, qui a produit près du tiers du grain récolté dans l'Ouest canadien, a suivi avec une hausse de 25,5 %. La production totale de la province grimpait ainsi à 20,0 millions de tonnes, comparativement aux 16,0 millions de tonnes produites l'année précédente. Grâce à une hausse de 18,4 %, la production totale du Manitoba s'établissait à 10,4 millions de tonnes, comparativement aux 8,8 millions de tonnes produites un an plus tôt.

La Colombie-Britannique indiquait une baisse de production de 25,3 %. Sa récolte continuait de se classer au dernier rang dans le cadre du PSG, totalisant un peu moins que 0,2 million de tonnes³.

Figure 2 : Production principale de grain – répartition provinciale

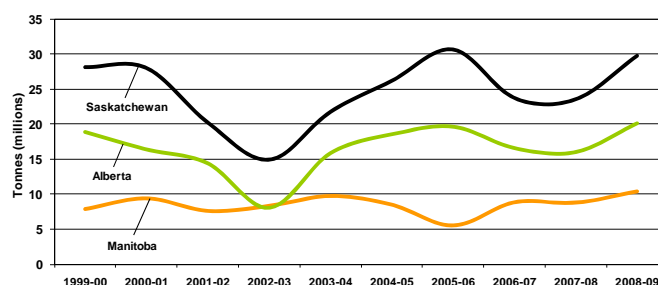
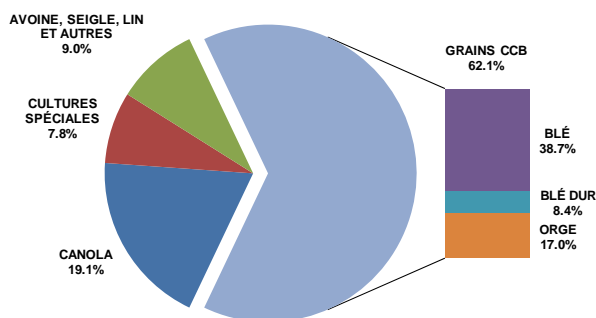


Figure 3 : Production agricole – campagne agricole 2008 à 2009



¹ Les comparaisons faites ici sont fondées sur des données historiques recueillies par Agriculture et Agroalimentaire Canada au cours d'une période de trente ans allant de 1961 à 1990.

² Dans le cadre du PSG, la production de la Saskatchewan comptait habituellement pour environ la moitié du grain produit dans l'Ouest canadien. Le pourcentage de la province pour la campagne agricole 2008 à 2009 s'établissait à 49,3 %, ce qui représentait un gain modeste par rapport au pourcentage de 48,6 % de la campagne agricole précédente.

³ La Colombie-Britannique se situe au dernier rang des provinces productrices de l'Ouest canadien. Totalisant 155 900 tonnes, la production de la campagne agricole 2008 à 2009 représentait environ la moitié du sommet inégalé de 327 600 tonnes établi dans le cadre du PSG pendant la campagne agricole 2003 à 2004.

À l'image de la croissance générale illustrée ci-dessus, des hausses considérables de production ont été observées pour toutes les cultures de grain, à l'exception de l'avoine. Le gain le plus important provenait de la production de grains de la CCB, en hausse de 27,9 % comparativement aux 19,4 % pour les grains hors CCB. La production totale de grains de la CCB atteignait pratiquement des niveaux inégalés, grim pant à 36,7 millions de tonnes comparativement aux 28,7 millions de tonnes produites un an plus tôt⁴. La production de grains hors CCB était encore plus remarquable, établissant un record de 23,6 millions de tonnes dans le cadre du PSG.

L'augmentation de 8,0 millions de tonnes de la production totale de grains de la CCB était en majeure partie l'effet d'une hausse de 35,8 % de l'importance de la récolte de blé, qui a grimpé à 20,0 millions de tonnes comparativement aux 14,7 millions de tonnes produites un an plus tôt. Ce résultat s'ajoutait à une augmentation de 49,9 % de la production de blé dur, qui totalisait 5,5 millions de tonnes comparativement aux 3,7 millions de tonnes produites l'année précédente. Une augmentation de 8,7 % de la production d'orge permettait d'ajouter 11,2 millions de tonnes supplémentaires à la combinaison.

Avec une production de 12,6 millions de tonnes, le canola a compté pour un peu plus de la moitié des 23,6 millions de tonnes de la récolte en grains hors CCB de la campagne agricole 2008 à 2009⁵. En outre, une augmentation de 3,1 millions de tonnes dans la taille de la récolte de canola a constitué la grande majorité de l'augmentation de 3,8 millions de tonnes dans la production des grains hors CCB. Cette expansion de la production était soutenue par une augmentation substantielle de la production de pois secs, établie à 3,6 millions de tonnes, en hausse de 0,6 million de tonnes, combinée à des gains modestes dans la production d'autres marchandises. Une baisse de 7,7 % de la production d'avoine, qui perdait 0,3 million de tonnes pour s'établir à 4,0 millions de tonnes, constituait le seul élément négatif parmi ces résultats.

Comme cela était généralement le cas pour les grains hors CCB, la production des récoltes spéciales était nettement en hausse pendant la campagne agricole 2008 à 2009; elle grimpait de 17,1 % pour s'établir à 5,2 millions de tonnes⁶. Cette augmentation de 0,8 million de tonnes résultait en grande partie d'une hausse de 21,7 % de la production de pois secs, qui atteignait un niveau record de 3,6 millions de tonnes dans le cadre du PSG, et qui comptait pour un peu plus des deux tiers du tonnage total des récoltes spéciales. L'apport des autres produits a été plus varié et est allé d'une diminution de 70,2 % pour les pois chiches à une augmentation de 40,9 % pour la graine de moutarde. [Consulter le tableau 1A-3 à l'Annexe 5.]

Stocks de report et approvisionnement de l'Ouest canadien

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 grain⁷. Ces stocks varient selon les changements dans la production de grain, quoi que les fluctuations soient moins marquées. Ils sont également constitués en grande partie de grains de la CCB, qui représentent normalement environ 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

⁴ La production de grains de la CCB a atteint le niveau record de 37,8 millions de tonnes dans le cadre du PSG au cours de la campagne agricole 2000 à 2001. La production de la campagne agricole 2008 à 2009 ratait de 2,8% cette marque repère.

⁵ La Loi sur la Commission canadienne du blé confère à la CCB le pouvoir exclusif de commercialisation du blé et de l'orge produits par les agriculteurs de l'Ouest canadien, pour l'exportation et la consommation intérieure. Les grains non désignés explicitement dans la Loi portent la désignation de grains hors CCB aux fins du programme de surveillance du grain.

⁶ 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.

⁷ 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 Statistiques Canada et par la Commission canadienne des grains.

2002 à 2003⁸. De manière assez semblable, les niveaux de stocks ont augmenté en raison de la production accrue au cours des années suivantes⁹.

La baisse de production pendant la campagne agricole 2007 à 2008 provoquait une diminution des stocks reportés à la campagne agricole 2008 à 2009. Ces stocks, totalisant environ 5,6 millions de tonnes, se sont avérés inférieurs de 24,2 % aux stocks de report de l'année précédente. Il s'agissait là de la seconde contraction consécutive des stocks de report et de la deuxième plus faible jamais enregistrée dans le cadre du PSG.

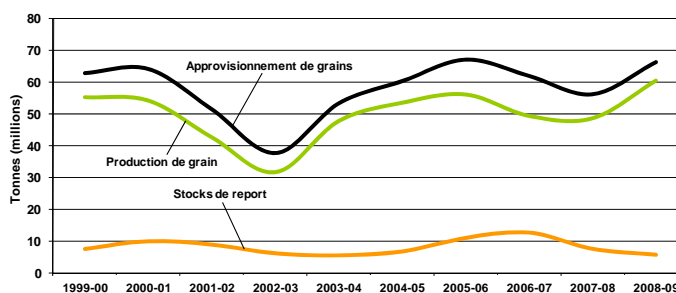
Cette baisse considérable signifiait beaucoup plus qu'une diminution de production. Elle résultait également des conditions de marché favorables qui existaient durant la campagne agricole 2007 à 2008, pendant une période au cours de laquelle la hausse des prix des produits s'ajoutait à la forte croissance de la demande. Combiné aux 60,4 millions de tonnes de nouvelle production, l'approvisionnement général en grains totalisait 66,0 millions de tonnes pour la campagne agricole 2008 à 2009, soit une augmentation de 17,9 % par rapport aux 56,0 millions de tonnes de la campagne précédente. Malgré l'effet de la diminution des stocks de report, il s'agissait du deuxième plus important approvisionnement jamais enregistré dans le cadre du PSG¹⁰. [Consulter le tableau 1A-2 à l'Annexe 5.]

On a constaté des diminutions des niveaux de stocks de report dans chaque province, mais l'importance de ces diminutions variait considérablement. Ces variations allaient d'une très modeste diminution de 1,1 % en Colombie-Britannique à une chute impressionnante de 31,6 % au Manitoba. Les baisses observées en Saskatchewan et en Alberta étaient davantage représentatives, s'établissant respectivement à 23,0 % et à 23,1 %. Malgré l'effet d'une diminution de 0,3 million de tonnes des stocks de report au Manitoba, ce sont les baisses de 0,8 million de tonnes et de 0,6 million de tonnes signalées respectivement par la Saskatchewan et l'Alberta qui ont eu l'impact d'ensemble le plus important. Ces diminutions étaient en grande partie liées à la réduction des stocks de grains de la CCB, les stocks de report pour le blé chutant de 1,4 million de tonnes et ceux du blé dur s'affaissant de 0,3 million de tonnes. L'orge réussissait à atténuer l'effet de ces diminutions en affichant une hausse de 0,1 million de tonnes. Pour la plupart, les stocks de grains hors CCB affichaient également des diminutions, la plus importante étant la baisse de 0,2 million de tonnes du canola. Les stocks de report de l'avoine, en hausse de 0,4 million de tonnes, faisaient contrepoids à ces diminutions.

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

La quantité de grain réglementé transporté par train vers les ports de l'Ouest canadien a augmenté de 20,1 % pendant la campagne agricole 2008 à 2009, et le volume total se situait à un niveau record de 27,3 millions de tonnes, comparativement à 22,8 millions de tonnes pendant la campagne précédente¹¹. Ce résultat quelque peu supérieur s'est avéré conforme à l'augmentation de 17,9 % de l'approvisionnement d'ensemble indiquée précédemment. [Consulter les tableaux 1B-1 à 1B-4 à l'Annexe 5.]

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



⁸ 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.

⁹ Les stocks de report pour la campagne agricole 2006 à 2007 ont atteint 12,4 millions de tonnes, soit un record pour le PSG.

¹⁰ L'approvisionnement en grains a atteint un niveau record de 66,8 millions de tonnes dans le cadre du PSG au cours de la campagne agricole 2005 à 2006.

¹¹ Le volume de grains acheminés par chemin de fer n'englobe que la partie destinée à un port désigné de l'Ouest canadien conformément aux dispositions de la Loi sur les transports au Canada. Il n'englobe pas le trafic céréalier provenant de l'Ouest canadien vers d'autres destinations nord-américaines, qu'il s'agisse de l'Est canadien, des États-Unis d'Amérique ou du Mexique.

Origines par province

Cette amélioration de l'approvisionnement en grain se reflétait dans l'augmentation des expéditions par chemin de fer dans chacune des principales provinces productrices. La plus importante augmentation nominale du tonnage, comportant 2,7 millions de tonnes supplémentaires, était affichée par la Saskatchewan, dont les expéditions s'établissaient à 13,3 millions de tonnes, en hausse de 25,5 %. Une autre augmentation de 1,1 million de tonnes provenait des expéditions du Manitoba, qui sont passées à 3,6 millions de tonnes, en hausse de 43,2 %. C'est en Alberta que le mouvement a été le moins prononcé – 0,9 million de tonnes – le tonnage s'établissant à 10,3 millions de tonnes, en hausse de 9,8 %. À l'inverse, les expéditions par chemin de fer de la Colombie-Britannique ont totalisé un peu moins que 0,2 million de tonnes, en baisse de 43,9 %¹².

Ports de destination

Le port de Vancouver constituait toujours la principale destination pour les exportations de grain de l'Ouest canadien pendant la campagne agricole 2008 à 2009. Le trafic vers Vancouver totalisait 15,7 millions de tonnes, soit un gain de 25,5 % par rapport aux 12,5 millions de tonnes expédiées au cours de la campagne précédente. Il s'agissait là du plus important volume jamais enregistré dans le cadre du PSG, la part des expéditions ferroviaires totales du port ayant en fait augmenté pour atteindre 57,6 %, comparativement à 55,1 % pendant la campagne précédente¹³. Cette hausse s'est traduite en grande partie par un volume d'expédition moindre pour Prince Rupert. Les expéditions vers ce port du nord totalisaient 4,7 millions de tonnes, ce qui représentait une augmentation de 5,1 % par rapport aux 4,4 millions de tonnes expédiées au cours de la campagne agricole précédente. Pendant ce temps, sa part totale de marché est également tombée à 17,1 %, comparativement à 19,6 % l'année précédente. Ce pourcentage s'est avéré nettement inférieur au niveau record de 20,3 % qui avait été atteint seulement deux ans plus tôt dans le cadre du PSG.

En raison des gains relatifs réalisés par Vancouver et Prince Rupert au cours des dernières années, le volume et la part relative du trafic dirigé vers Thunder Bay ont de beaucoup diminué. Malgré tout, le port a réussi à accroître ses expéditions ferroviaires de 26,2 % par rapport à la campagne précédente, et il s'est encore classé

Figure 5 : Volumes de grain expédiés par chemin de fer

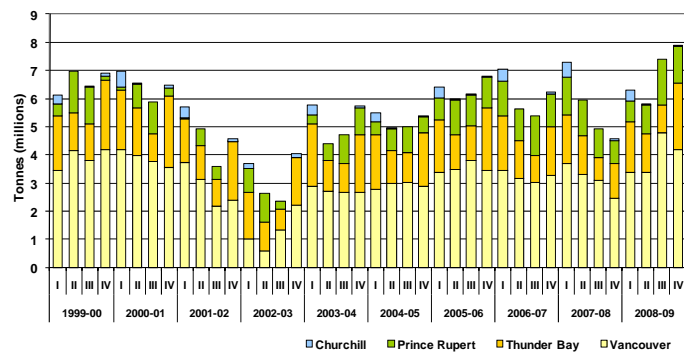
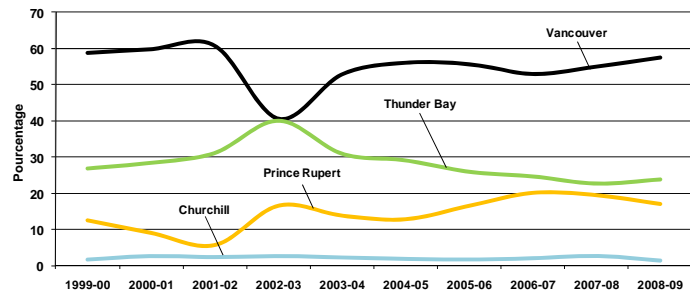


Figure 6 : Volumes de grain expédiés par chemin de fer – port de destination



¹² Dans le cadre du PSG, les statistiques relatives au transport du grain par chemin de fer dans l'Ouest canadien portent sur les volumes transportés par les transporteurs sous réglementation fédérale. Depuis l'acquisition par le CN de BC Rail, sous juridiction provinciale, dans les derniers jours de la campagne agricole 2003 à 2004, les statistiques sur le trafic maintenant recueillies dans le cadre du PSG comprennent toutes les expéditions de grain effectuées par chemin de fer à partir de la Colombie-Britannique.

¹³ La part de Vancouver dans le volume ferroviaire total a atteint son niveau le plus bas dans le cadre du PSG, soit 40,6 %, pendant la campagne agricole 2002 à 2003. Ce résultat était en grande partie attribuable à un conflit de travail qui a effectivement empêché le port de Vancouver d'expédier du grain pendant la majeure partie de cette campagne agricole. Bien que le port ait depuis repris du terrain, il n'a pas encore retrouvé la part de 60,8 % qu'il avait obtenue au cours de la campagne agricole 2001 à 2002.

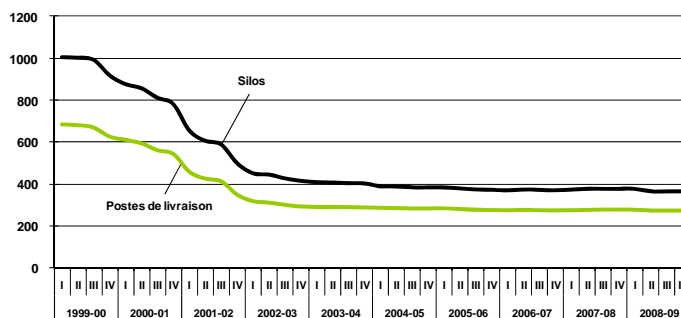
au deuxième rang parmi les plus grands ports d'exportation de céréales. De plus, compte tenu de l'augmentation à 6,5 millions de tonnes des expéditions totales effectuées au cours de la campagne agricole, le volume des expéditions ferroviaires vers Thunder Bay s'est avéré être le plus important depuis trois ans. Churchill était le seul port dans l'Ouest canadien à signaler une diminution du trafic ferroviaire, ses expéditions totales chutant de 32,9 % pour s'établir à 0,4 million de tonnes. Cela s'est traduit par une perte de 1,2 point de pourcentage de sa part de marché, qui est tombé à 1,5 % par rapport à son record de 2,7 % établi un an plus tôt dans le cadre du PSG.

Malgré les changements signalés d'une année à l'autre, il faut remarquer que les rôles attribués à chacun de ces ports ont commencé à changer en raison des gains enregistrés par Prince Rupert au cours des dernières années. Prince Rupert a sans nul doute profité sur le plan commercial des nouveaux tarifs préférentiels de fret ferroviaire et d'une meilleure répartition des wagons dans ce couloir. Il n'en demeure pas moins que le marché a exercé une très forte influence, ce qui a entraîné d'importantes répercussions, notamment en ce qui a trait à la croissance continue du commerce du grain en Asie et dans le Pacifique. Tant que la demande se maintient, le SMTG continuera fort probablement de constater qu'une plus grande part de son volume total est dirigée vers le port d'exportation de Prince Rupert.

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 canadien 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. Lorsque la campagne agricole 2008 à 2009 a commencé, neuf ans plus tard, il ne restait que 378 silos, soit une réduction de 62,4 %¹⁴. [Consulter les tableaux 1C-1 à 1C-2 à l'Annexe 5.]

Figure 7 : Silos agréés et points de livraison



Au cours des trois premières années du PSG, le nombre d'installations a décliné à un rythme accéléré. 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 pendant la campagne agricole 2002 à 2003 au cours de laquelle seulement 84 silos ont été retirés du système. Ce ralentissement s'est par la suite davantage concrétisé lorsqu'un nombre très modeste d'installations a été retranché au cours des quatre campagnes agricoles suivantes. Contrairement à la tendance générale, sept installations ont été rajoutées au système pendant la campagne agricole 2007 à 2008.

La campagne agricole 2008 à 2009 signalait le retour à la tendance antérieure; douze silos agréés avaient été retirés du système, il en restait 366. Ainsi, le total des retraits enregistrés depuis le lancement du PSG faisait passer le nombre de silos à 638, soit une diminution de 63,5 %. La portée limitée des changements signalés au cours des six dernières campagnes agricoles semble indiquer que les sociétés céréalières ont réalisé efficacement leurs programmes de rationalisation des 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 2007 à 2008, l'étendue de ce réseau a été réduite de 59,7 % à 276 postes de livraison, comparativement aux 685 qui existaient lorsque le PSG a été lancé. Quatre autres points de livraison ont été retirés du système au cours de la campagne agricole 2008 à 2009, ce qui faisait passer le nombre total à 272, soit une diminution de 1,4 %. De ce fait, la diminution nette du nombre de points

¹⁴ 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.

de livraison au cours de la dernière décennie se situait à un niveau de 60,3 %. Tous les silos agréés situés dans quelque 413 collectivités ont maintenant été fermés.

Depuis le lancement du PSG, les livraisons de grain ont été effectuées à partir d'un nombre relativement restreint d'installations. Au cours de la campagne agricole 2007 à 2008, la dernière campagne dont les statistiques sont disponibles, 91 points de livraison accueillent environ 80 % du grain livré par le système de silos des prairies, soit 39,9 % des 228 points de livraison 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 supérieures observées depuis la campagne agricole de 2003 à 2004. Dans une large mesure, cette distribution étendue est corrélée à la réduction générale de l'étendue même du réseau de silos. [Consulter le tableau 1C-13 à l'Annexe 5.]

Répartition provinciale

Au terme de la campagne agricole 2008 à 2009, 185 silos agréés de l'Ouest canadien étaient situés en Saskatchewan. Ce nombre représentait 50,7 % du total des installations en activité dans le système, et il s'est avéré correspondre à la part de la province depuis le lancement du PSG. Suivaient les 88 et 86 silos de l'Alberta et du Manitoba, respectivement, qui comptait chacun pour environ un quart. Les sept silos restants du SMTG sont situés en Colombie-Britannique et en Ontario¹⁵.

En fermant 342 silos, la Saskatchewan affichait le plus grand nombre de retraits d'installations agréées. Mais ce nombre ne représentait que la deuxième plus forte diminution depuis le lancement du PSG, soit un pourcentage de 64,9 %. Par comparaison, l'Alberta avait retiré 164 silos, soit un nombre légèrement supérieur, et le nombre d'installations avait diminué de 65,1 % depuis le début du PSG. Suivait le Manitoba, avec le retrait de 130 silos, soit 60,2 % des installations de la province. De par leur nature comparable, ces réductions soulignent le fait que la rationalisation des silos dans les prairies s'est effectuée sur une large base et qu'elle n'a pas injustement ciblé les installations situées dans une province en particulier.

Capacité d'entreposage des silos

Malgré la diminution de 63,5 % du nombre total de silos, la capacité d'entreposage du réseau a reculé d'un relativement modeste 13,8 %. 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

Figure 8 : Silos agréés – répartition provinciale

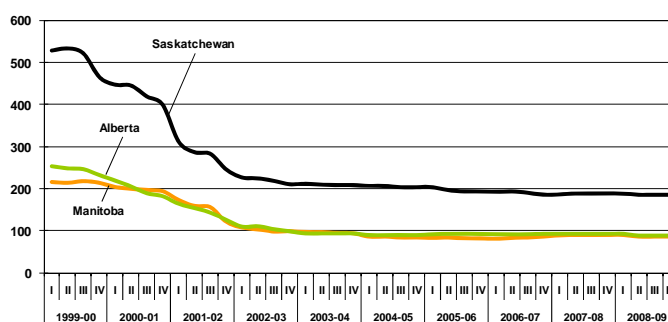
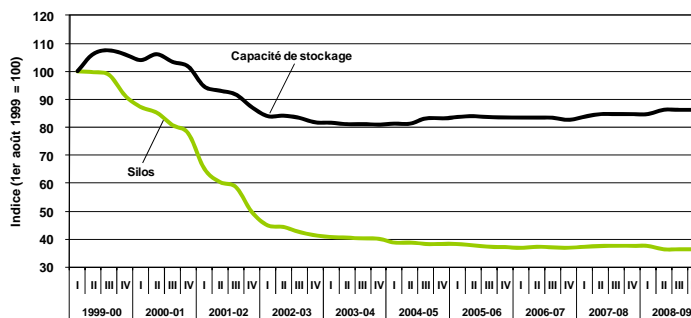


Figure 9 : Changements relatifs des silos et de la capacité d'entreposage



¹⁵ Au 31 juillet 2009, il y avait sept silos agréés CCG situés à l'extérieur du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Plus précisément, une installation était située en Ontario et six autres 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.

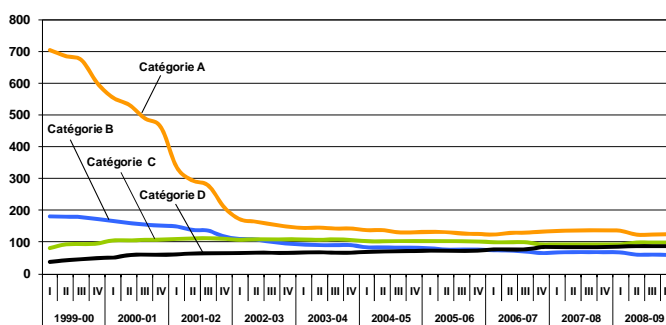
capacité ajoutée obtenue par des investissements dans des installations plus importantes a dépassé la réduction due aux fermetures des petites installations. Il en a d'abord résulté une hausse de la capacité d'entreposage, qui a grimpé par rapport au niveau de référence de 7 millions de tonnes au début du PSG jusqu'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 commencé à se renverser au cours de la campagne agricole 2004 à 2005, pendant laquelle la capacité d'entreposage totale du système a augmenté de 157 000 tonnes¹⁶. Au terme de la campagne agricole 2007 à 2008, la capacité d'entreposage totale s'établissait à presque 6,0 millions de tonnes, son plus haut niveau en six ans. L'expansion de plusieurs silos au cours de la campagne agricole 2008 à 2009 a engendré une capacité d'entreposage supplémentaire de 106 500 tonnes. Bien que ce gain ne représente qu'une simple augmentation de 1,8 %, il a effectivement permis d'atteindre pour la première fois depuis la campagne agricole 2001 à 2002 une capacité d'entreposage globale de 6,1 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 voitures 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 wagons¹⁷. 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 voitures.

Figure 10 : Silos agréés – catégorie de silo



Dans ce cadre de comparaison, on constate que la composition du réseau de silos a considérablement changé au cours de la dernière décennie. L'aspect le plus frappant de ce changement a été la diminution de 82,6 % du nombre d'installations de catégorie A, qui est tombé à 123 comparativement aux 705 qui étaient en place au début du PSG. Cette opération a été suivie de près par une réduction de 67,8 % du nombre d'installations de catégorie B, qui est passé de 180 à 58 au cours de la même période. Parallèlement, un mouvement prononcé en faveur de l'utilisation de silos à forte capacité se dessinait. Pendant cette même période de dix ans, le nombre d'installations de catégorie C a grimpé de 22,2 %, passant de 81 à 99, et le nombre d'installations de catégorie D a plus que doublé, passant de 38 à 86, en hausse de 126,3 %.

Ces statistiques dénotent clairement que l'installation classique à charpente de bois constituait la cible principale du programme de rationalisation des silos. Des 877 fermetures de silos signalées depuis le début du PSG, 677 étaient liées aux fermetures des installations de catégorie A¹⁸. En grande partie, c'était attribuable à l'efficacité économique des silos à forte capacité qui avait rendu ces installations désuètes. Leur existence

¹⁶ Comme c'était le cas pendant la première année du PSG, le phénomène s'explique par le fait que l'expansion des installations à forte capacité a plus que compensé la réduction découlant de la fermeture des installations de moindre taille.

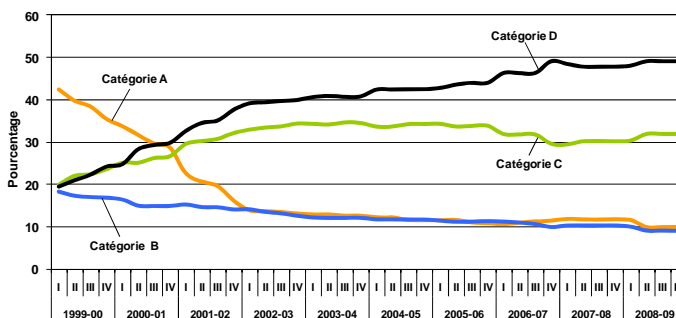
¹⁷ Les catégories de silos correspondent aux seuils d'expédition des grandes compagnies de chemin de fer du Canada pour le transport du grain par blocs de wagons multiples au début du PSG. Au début du PSG, les seuils établis portaient sur des expéditions de 25, 50 et 100 wagons. D'abord proposés en 1987, 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 rouverts par un autre exploitant.

avait également été compromise par le régime d'incitatifs financiers 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 éliminés¹⁹. Conséquemment, au cours des dix dernières campagnes agricoles, 136 installations de catégorie B au total ont également été fermées. Les installations de catégories A et B ont compté pour 92,7 % de toutes les fermetures. [Consulter les tableaux 1C-10 à 1C-12 à l'Annexe 5.]

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



Contrairement au pourcentage de fermeture de silos, seulement 55,6 % des 239 silos qui ouvrirent pendant cette période étaient des installations de catégories A et B²⁰. 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 44,4 % contre 7,3 % respectivement. Les silos des catégories C et D sont les seuls à avoir constaté une augmentation nette de leur nombre depuis la campagne agricole 1999 à 2000. Le mouvement vers les silos à forte capacité a franchi une étape importante à la fin de la campagne agricole 2008 à 2009 lorsque, pour la première fois depuis le lancement du PSG, les installations à forte capacité ont compté par une faible majorité pour 50,5 % de tous les silos du SMTG. Leur part de capacité d'entreposage dans le système a également franchi pour la première fois un seuil important lorsqu'elle a grimpé de trois points de pourcentage pour atteindre une part de 81,0 %. Ces deux valeurs diffèrent considérablement des parts de 11,9 % et de 39,4 % qu'elles occupaient respectivement au début du PSG. [Consulter les tableaux 1C-7 à 1C-9 à l'Annexe 5.]

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 de la dernière décennie, passant de 299 à 243, et que la capacité d'entreposage associée a en fait augmenté de 34,8 %, passant de 4,1 millions de tonnes à 5,5 millions de tonnes²¹. Plus important encore, à la fin de la campagne agricole 2008 à 2009, les silos à forte capacité représentaient 66,4 % de tous les silos, et 90,1 % de leur capacité d'entreposage. Comme c'était le cas pour les silos à forte capacité, ces proportions sont considérablement plus élevées que les parts respectives de 29,8 % et de 57,7 % détenues au début du PSG. [Consulter les tableaux 1C-4 à 1C-6 à l'Annexe 5.]

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. Les grandes sociétés céréalières en existence au début du PSG ont

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 voitures.

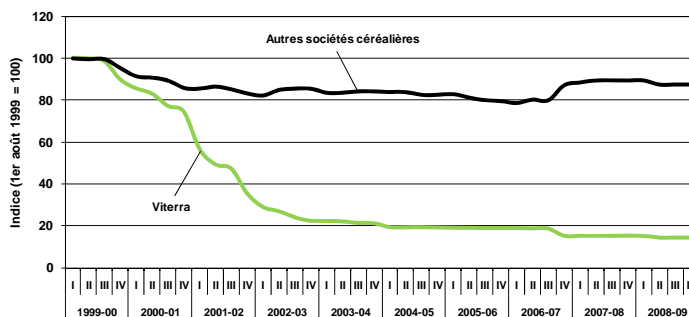
²⁰ Une grande partie des 133 ouvertures de silos de catégories A et B consignées pendant cette période relève de l'acquisition de silos qui avaient été fermés, pour être rouverts par une autre société céréalière.

²¹ L'inclusion des silos de catégorie B, qui sont passés de 180 à 58 pendant cette période, neutralise effectivement la plus petite augmentation du nombre de silos des catégories C et D.

été les premières à exécuter un programme de rationalisation des silos. En fait, les 600 fermetures de silo affichées par Viterra Inc. comptent pour 94,0 % de la réduction de 638 silos du SMTG enregistrée au cours de la dernière décennie²².

Bien que les deux premières années du PSG aient enregistré la fermeture de 180 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 parmi celles qui restaient. Au terme de la campagne agricole 2001 à 2002, l'entreprise s'était effectivement départie des deux tiers de son réseau. Bien qu'une diminution supplémentaire de silos ait été observée entre la campagne agricole 2002 à 2003 et la campagne agricole 2004 à 2005, la portée de ces réductions annuelles laissait fortement supposer que le processus de rationalisation était sur le point de prendre fin²³. 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 130²⁴. Néanmoins, le transfert consécutif de 24 silos de Viterra à ces firmes a eu pour effet de limiter à 106 le nombre d'installations du réseau de la société à la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, et ce nombre est demeuré inchangé au cours des douze mois suivants. C'est au cours de la campagne agricole 2008 à 2009 que l'on a constaté pour la première fois depuis la fusion une diminution de la taille du réseau de la société, opération qui a retranché six silos du réseau pour ramener leur nombre à 100. De manière générale, cela signifie que 85,7 % des installations en place dix ans plus tôt ne servaient plus à recevoir le grain au nom de la société.

Figure 12 : Silos à grains agréés – société céréalière



D'autres grandes sociétés céréalières, notamment Pioneer Grain et Cargill, ont affiché les secondes plus importantes réductions de leurs réseaux de silos. Toutefois, avec des taux de réduction de 40,0 % et de 32,2 %, respectivement, le résultat de leurs initiatives en matière de rationalisation était notablement inférieur à celui des mesures appliquées par Viterra. En outre, ces valeurs ont été pondérées à cause des acquisitions de silos faites par ces deux sociétés à la suite de l'acquisition par le Saskatchewan Wheat Pool d'Agricore United²⁵. Paterson Grain et Parrish and Heimbecker ont suivi le courant en diminuant de 28,0 % et de 19,2 %, respectivement, le nombre de leurs silos.

Ces réductions ne signifiaient pas toujours la fermeture permanente d'un silo. Dans de nombreux cas, les silos fermés par les grandes sociétés céréalières étaient vendus; ils recommençaient parfois à exercer leurs activités en tant qu'installations exploitées par des céréalières indépendantes de moindre taille, par exemple Delmar Commodities, Farmers Grain Dealers Inc. (FGDI), Providence Grain Group et Westlock Terminals²⁶. En

²² Viterra Inc. a été formée en 2007 à la suite de l'acquisition 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 600 fermetures mentionnées ici représentent la réduction nette consolidée du nombre de silos gérés par les prédécesseurs de Viterra, qui disposaient d'un réseau combiné de 700 silos au début du PSG.

²³ Les réductions de silos affichées par les prédécesseurs de Viterra au cours des campagnes agricoles 2002 à 2003, 2003 à 2004 et 2004 à 2005 se sont élevées respectivement à 91, 8 et à 14.

²⁴ Juste avant la constitution de Viterra Inc., le Saskatchewan Wheat Pool et Agricore United possédaient 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.

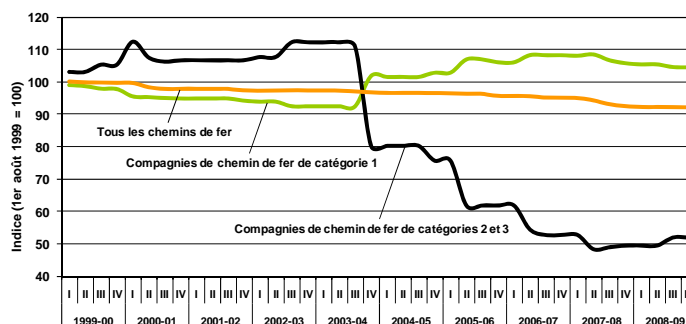
fait, le nombre de silos exploités par ces sociétés céréalières de moindre importance a augmenté de 71,4 % au cours de la dernière décennie, passant de 56 à 96²⁷.

De façon générale et aux fins de comparaison, on peut constater que le nombre total de silos exploités par les sociétés autres que Viterra n'a diminué que de 12,5 %, passant de 304 à 266 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 totale d'entreposage du SMTG²⁸. Parallèlement, la capacité d'entreposage dont disposait Viterra s'est amoindrie au cours de la même période, l'entreprise comptant pour 28,0 % du nombre total de silos et pour 31,9 % de la capacité d'entreposage connexe. Malgré ce retournement, Viterra reste le manutentionnaire de grain dominant dans l'Ouest canadien. L'entreprise a rehaussé le rendement de ce qui restait de son réseau de silos, mais il n'en demeure pas moins évident que ses rivaux de moindre taille ont réussi à s'adapter au changement dans le milieu concurrentiel environnant. [Consulter le tableau 1C-3 à l'Annexe 5.]

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

Au début de la campagne agricole 1999 à 2000, le réseau ferroviaire de l'Ouest canadien 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 plus petits de catégories 2 et 3 exploitaient le 23,8 % restant, soit 4 640,3 route-milles²⁹. Bien que le réseau ferroviaire ait évolué au cours de la dernière décennie, la modeste portée de ce changement offre un contraste frappant avec les modifications du système de silos décrites précédemment. À la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, l'infrastructure ferroviaire de l'Ouest canadien avait réalisé une réduction nette de seulement 7,7 %, et le réseau avait restreint à 17 978,0 son nombre de route-milles. La majeure partie de cette réduction de 1 490,2 route-milles est attribuable à l'abandon de 1 295,9 route-milles de lignes secondaires tributaires du grain à faible densité de circulation.

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



Outre la diminution du millage total, la composition du réseau ferroviaire a subi d'autres changements. Ces modifications étaient en grande partie liées à la cession par le CN et par le CP des activités exercées sur diverses lignes secondaires à plusieurs nouveaux chemins de fer d'intérêt local. Cette pratique, commencée au milieu des années 1990, constituait une composante essentielle d'une réorganisation générale de l'industrie qui a mené à l'exploitation d'un peu plus d'un quart du réseau ferroviaire dans l'Ouest canadien par des transporteurs régionaux de moindre taille ou d'intérêt local.

Le premier changement important résultant de cette stratégie de restructuration s'est produit en 2004 au moment où le CN décidait d'acquérir les activités de BC Rail Limited, qui était alors le seul transporteur ferroviaire de catégorie 2 dans l'Ouest canadien. Le déclin de la situation financière de la plupart de ces

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 canadien. 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 2008 à 2009, les sociétés céréalières autres que Viterra possédaient 72,7 % des silos et 68,6 % 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.

²⁹ Les classes utilisées pour regrouper les chemins de fer sont établies selon les conventions de l'industrie : la catégorie 1 regroupe les grands transporteurs comme la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le Chemin de fer Canadien Pacifique; les compagnies ferroviaires régionales comme l'ancien BC Rail sont classées dans la catégorie 2, et les chemins de fer d'intérêt local comme la Hudson Bay Railway ou la Great Western Railway appartiennent à la catégorie 3.

chemins de fer d'intérêt local a depuis ce temps incité nombre d'entre eux à vendre ou à rationaliser leurs propres activités. Un certain nombre d'exploitants de chemins de fer d'intérêt local ont par la suite décidé de donner à nouveau le contrôle au transporteur de catégorie 1 qui les avait essaimés en premier lieu. L'exemple le plus frappant est probablement celui qui s'est produit en janvier 2006 lorsque RailAmerica Inc. a revendu au CN la plupart des éléments d'actif qu'elle détenait dans l'Ouest canadien³⁰. Plus tard au cours de la même année, le CN rachetait ce qui était devenu Savage Alberta Railway, et Athabasca Northern Railway à la fin de 2007. À la suite de ces transactions, aucun chemin de fer d'intérêt local n'exerçait ses activités en Alberta.

La disparition de ces chemins de fer d'intérêt local a servi à harmoniser de nouveau le champ d'activité des transporteurs de catégorie 1 et des transporteurs n'appartenant pas à cette catégorie. Dès la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, le CN et le CP géraient directement un total de 15 683,0 route-milles de voie ferrée, ce qui représentait un gain net de 5,8 % sur les 14 827,9 route-milles qu'ils contrôlaient au début du PSG. Par comparaison, le réseau exploité par des transporteurs ferroviaires de catégories 2 et 3 dans l'Ouest canadien avait été amputé de 50,5 %, passant de 4 640,3 route-milles à 2 295,0 route-milles.

Il faut souligner que de nombreux chemins de fer d'intérêt local avaient été constitués dans le but de préserver le service sur des lignes secondaires considérées comme n'étant pas rentables, nombre d'entre elles étant tributaires du transport de céréales. Malgré leurs meilleurs efforts, les chemins de fer d'intérêt local ont été pour la plupart incapables de modifier les facteurs économiques ayant donné lieu à la vaste rationalisation des activités au sein de l'industrie céréalière. Bien qu'ils aient réalisé des progrès notables en vue d'attirer une nouvelle clientèle, associée en grande partie à l'accroissement des chargements de wagons de producteurs, ces transporteurs ont dans une large mesure été incapables de compenser la perte de trafic résultant de la fermeture constante des petits silos locaux.

Cela ne signifie pas que la constitution de nouveaux chemins de fer d'intérêt local avait entièrement cessé. D'autres activités de cette nature ont été entreprises dans l'Ouest canadien au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. En mars 2009, Great Sandhills Railway assumait officiellement le contrôle des activités sur une ligne secondaire de Saskatchewan que le CP avait décidé d'abandonner³¹. Le trafic sur la ligne entre Swift Current et Burstall déclinait depuis un certain nombre d'années, et pourtant on estimait qu'il était nécessaire sur le plan commercial de continuer à offrir un service ferroviaire à Great Sandhills Terminal, qui exploitait depuis 1995 un silo local à forte capacité près de Leader, en Saskatchewan. Compte tenu de ce fait, l'entreprise a conclu avec le CP une entente visant en grande partie dans son propre intérêt l'acquisition et l'exploitation de la ligne ferroviaire³². Cette cession permit effectivement d'accroître de 0,5 % l'étendue du réseau de chemins de fer d'intérêt local, qui totalisait dorénavant 2 411,3 route-milles.

Dès la fin de la campagne agricole, de multiples signaux indiquaient la possibilité d'une renaissance du chemin de fer d'intérêt local. À la fin de juin 2009, Boundary Trail Railway (BTR) commençait officiellement ses activités, transportant ses premiers chargements de wagons de producteurs sur un tronçon de 23 milles de l'ancienne voie ferrée du CP allant de Manitou, au Manitoba, à Morden³³. Suivant l'exemple d'abord présenté par l'achat de Great Western Railway plusieurs années auparavant, BTR est devenu le premier chemin de fer d'intérêt local sous contrôle des producteurs à s'établir au Manitoba³⁴. De plus, des indicateurs montraient que des activités semblables pouvaient être organisées.

³⁰ La transaction de vente englobait 702,8 route-milles d'infrastructure ferroviaire regroupant trois exploitations distinctes : le Central Western Railway, le Lakeland and Waterways Railway et le Mackenzie Northern Railway.

³¹ La ligne, qui s'étendait sur une distance de 116,3 route-milles, englobait ce qui restait des subdivisions Burstall et Empress du CP.

³² Great Sandhills Railway (GSR) a été constituée en tant que filiale de Great Sandhills Terminal. Le financement de cette transaction de 6,3 millions de dollars provenait de l'émission d'actions supplémentaires de la société et d'un prêt sans intérêt de 1,9 million de dollars consenti par le gouvernement de la Saskatchewan. GSR offre un service ferroviaire à sa société mère ainsi qu'à plusieurs silos locaux, à des installations de chargement de wagons de producteurs et à d'autres clients.

³³ Les négociations visant l'acquisition de la ligne du CP avaient été entamées un an plus tôt, mais la société semblait éprouver d'immenses difficultés à obtenir les 4,3 millions de dollars nécessaires pour conclure la transaction. Les contributions du gouvernement fédéral et du gouvernement manitobain, offertes sous forme d'une subvention fédérale et d'un prêt-subvention consenti par la province, ont joué un rôle essentiel dans la conclusion de la transaction.

³⁴ L'un des meilleurs chemins de fer d'intérêt local en Saskatchewan a commencé à exercer ses activités grâce aux investissements directs des producteurs dans l'entreprise même. L'investissement des administrations locales, des milieux d'affaires et des producteurs pour l'acquisition de Great Western Railway a en fait servi à définir un modèle qui devait par la suite être suivi pour constituer d'autres organisations, notamment Red Coat Road and Rail, Fife Lake Railway et Torch River Railway.

Ces cessions, combinées à l'abandon de 73,3 route-milles d'infrastructure supplémentaires, ont eu pour modeste effet de faire fléchir l'équilibre existant entre les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 et les autres. Sous la direction du CN et du CP, l'infrastructure ferroviaire a rétréci pour s'établir à 15 493,4 route-milles au terme de la campagne agricole 2008 à 2009; leur participation totale dans le réseau de l'Ouest canadien était passée de 87,2 % à 86,5 %. Cette part s'est toutefois avérée considérablement plus élevée que la part de 76,2 % qu'ils détenaient au début du PSG. Par comparaison, le réseau exploité par le reste des chemins de fer d'intérêt local s'agrandissait de 5,1 %, totalisant 2 411,3 route-milles comparativement à 2 295,0 route-milles un an plus tôt³⁵. Malgré cette croissance immédiate, leur part relative dans l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire s'est avérée ne représenter qu'un peu plus que la moitié de ce qu'elle avait été autrefois, comptant pour 13,5 % du total, comparativement à 23,8 % dix ans plus tôt. [Consulter le tableau 1D-1 à l'Annexe 5.]

Même avec l'établissement des activités ferroviaires décrites ci-dessus, l'industrie du transport par chemins de fer d'intérêt local dans l'Ouest canadien continue de faire face aux défis. Aucun exemple ne peut être aussi pertinent que celui de Carlton Trail Railway, qui, se heurtant au double problème posé par la diminution des volumes et par l'augmentation des coûts, a suspendu ses activités sur presque deux tiers de son réseau de 279 milles au début d'avril 2009. Étant donné que le tonnage provenant des chemins de fer d'intérêt local a nettement décliné par rapport à celui des transporteurs ferroviaires de catégorie 1, il reste à déterminer si de nouveaux participants peuvent ou non engendrer les volumes nécessaires pour garantir leur sécurité financière.

Abandons d'embranchements

Un total de 73,3 route-milles d'infrastructure a été retranché du réseau ferroviaire pendant la campagne agricole 2008 à 2009. Ce nombre ne représentait qu'une petite partie des 517,3 route-milles qui avaient été retranchés un an plus tôt³⁶. Une telle réduction était attribuable à l'abandon par le CN de plusieurs lignes secondaires, pour la plupart situées en Saskatchewan. La diminution la plus importante, qui touchait quelque 53,2 route-milles, a été constatée au début du premier trimestre quand le CN a abandonné ses subdivisions Matador et White Bear, deux lignes qui se prolongeaient vers le sud à partir de la subdivision Mantario³⁷. En février 2009, le système a été amputé de 6,1 route-milles supplémentaires quand le CN a fermé ce qui restait de son ancienne subdivision Stettler en Alberta³⁸. En dernier lieu, une réduction de 14,0 milles a été effectuée en juin 2009 quand le transporteur a abandonné les derniers vestiges de sa subdivision Rhein, établie en Saskatchewan. Ces abandons n'ont permis de réduire que de 0,4 % seulement l'étendue de l'ensemble du réseau, qui s'établissait à 17 904,7 route-milles.

Ces mesures ont aussi fait augmenter le nombre d'abandons dans l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire dans l'Ouest canadien depuis le début du PSG à 1 563,5 route-milles, soit une baisse de 8,0 %. Bien que les abandons de la récente campagne agricole aient été modestes par comparaison avec le record de 517,3 route-milles établi l'année précédente, les plans de réseau du CN et du CP indiquent que presque 900 route-milles d'infrastructure ferroviaire font l'objet de projets d'abandons pour les trois prochaines années³⁹. Même si les projets se concrétisaient, l'effet général de ce qui constituerait en fin de compte une diminution de 12,7 % dans

³⁵ Le nombre total de route-milles exploités par les chemins de fer d'intérêt local ont atteint dans le cadre du PSG un creux de 2 244 au milieu de la campagne agricole 2007 à 2008. Plus tard la même année, avec la création du tronçon de 27,8 milles de Torch River Rail Inc. et des 23,2 milles de la ligne de Boundary Trail Railway, ce réseau s'est agrandi pour atteindre une taille totale de 51 route-milles.

³⁶ Les 517,3 route-milles retranchés du système pendant la campagne agricole 2007 à 2008 constituaient la plus importante réduction sur un an depuis le lancement du PSG.

³⁷ La subdivision Matador du CN comprenait un tronçon de 29,7 route-milles de voie ferrée qui s'étendait de Mantario Junction jusqu'à Kyle. La subdivision White Bear s'étalait sur un parcours de 23,5 milles, de Eston Junction jusqu'à Lacadena.

³⁸ La subdivision Stettler du CN avait été vendue à Central Western Railway en 1986. Bien que la majeure partie de la ligne ait été abandonnée au cours des années suivantes, RailAmerica revendit au CN le peu qui restait de CWR en janvier 2006. Le tronçon abandonné en février 2009, qui avait en fait été déclassé embranchement de la subdivision Drumheller du CN, s'étendait de Dinosaur Junction jusqu'à Morrin. À la fin de 2008, le CN ajoutait une grande partie de sa subdivision Drumheller à la liste d'abandons possibles établie dans le cadre du Plan triennal de réseau.

³⁹ Environ 60 % des route-milles susceptibles d'être abandonnés à la fin de juillet 2009 avaient été désignés par le CP, les 40 % restants avaient été ciblés par le CN.

l'infrastructure ferroviaire serait tout de même moins important que celui qu'engendrerait la diminution de 63,5 % déjà consignée dans le nombre de silos agréés.

Silos locaux

Comme il a été expliqué précédemment, bien que la composition du réseau ferroviaire ait été relativement peu modifiée au cours de la dernière décennie, le nombre de silos desservis par le réseau a considérablement diminué. Au total, le nombre d'installations a été réduit de 64,6 %, passant de 979 à 347. La capacité d'entreposage afférente diminuait quant à elle de 13,7 %, passant de 6,9 millions de tonnes à 6,0 millions de tonnes⁴⁰.

De plus, la déconfiture de plusieurs chemins de fer d'intérêt local a modifié la nature des réductions du nombre de silos associés aux transporteurs ferroviaires de catégorie 1 et aux autres transporteurs ferroviaires. Jusqu'à la campagne agricole 2001 à 2002, les grands transporteurs assistaient à la fermeture d'un nombre de silos plus élevé que le nombre de silos fermés par leurs concurrents de taille inférieure. Cette tendance a cependant évolué, et le nombre de silos desservis par les chemins de fer d'intérêt local décline maintenant à un rythme relativement plus rapide. Au terme de la campagne agricole 2008 à 2009, le nombre de silos desservis par les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 avait chuté de 63,4 %, passant de 897 à 328, et le nombre de silos affiliés aux transporteurs n'appartenant pas à cette catégorie avait dégringolé de 76,8 %, passant de 82 à 19. Les écarts se sont avérés encore plus importants quand on a évalué la diminution de la capacité d'entreposage : 9,2 % seulement dans le cas des silos liés aux transporteurs ferroviaires de catégorie 1, comparativement à 74,8 % pour ceux qui étaient associés aux autres catégories.

Même en tenant compte des avantages procurés par les récentes cessions, il est depuis un certain temps évident que les sociétés céréalières ont choisi d'investir dans les installations desservies par le CN et le CP plutôt que dans celles que desservent les transporteurs d'intérêt local. La situation se reflète dans une large mesure dans la décision de l'industrie visant à placer pratiquement tous ses silos à forte capacité le long des principales routes des deux grandes sociétés ferroviaires⁴¹. [Consulter le tableau 1D-6 à l'Annexe 5.]

Toutefois, ces baisses nettes masquent certains des gains réalisés de manière intermittente pendant le PSG par des transporteurs n'appartenant pas à la catégorie 1. Plus précisément, elles ignorent le fait que le nombre de silos liés aux chemins de fer d'intérêt local ainsi que leur capacité d'entreposage avaient en fait augmenté pendant les deux premières années du PSG, pour s'engager ensuite dans un mouvement de recul. Il faut principalement en attribuer la cause à l'entrée de nouveaux concurrents sur le marché, notamment Southern

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

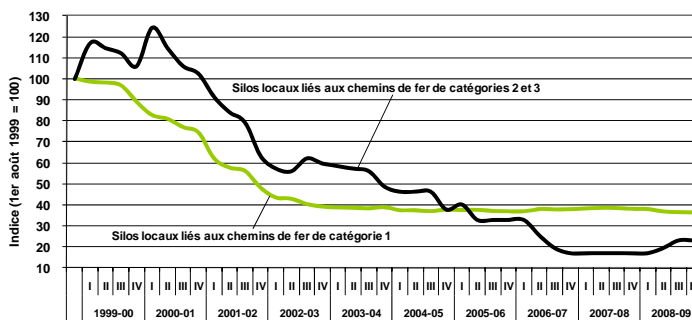
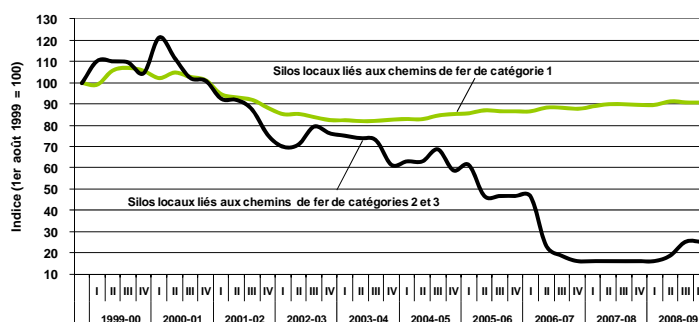


Figure 15 : Changement relatif de la capacité d'entreposage – catégorie de chemin de fer



⁴⁰ Les réductions ici mentionnées ne s'appliquent qu'aux installations servies directement par chemin de fer. Ces valeurs sont différentes de celles qui ont été rapportées pour l'ensemble du réseau de silos, y compris les installations hors voies ferrées.

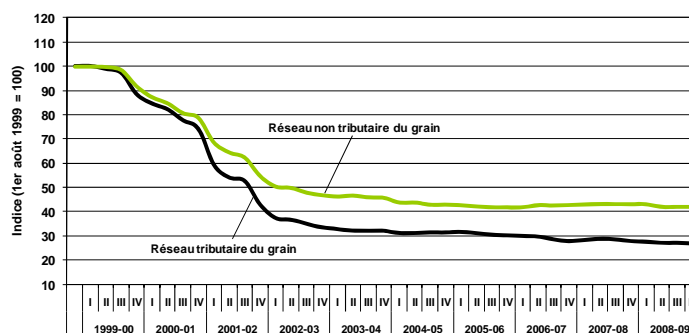
⁴¹ Au 31 juillet 2009, un total de 179 silos à forte capacité, soit 96,8 % des 185 silos à forte capacité du SMTG, étaient directement desservis par le CN et par le CP.

Manitoba Railway, Red Coat Road and Rail, et Great Western Railway. Cependant, le réseau de silos que desservait ces chemins de fer d'intérêt local a rétréci considérablement au cours des huit campagnes agricoles suivantes.

Réseau tributaire du grain

Des taux de déclin différents sont également évidents entre des installations liées aux réseaux ferroviaires tributaires ou pas du grain⁴². Au cours des dix dernières campagnes agricoles, le nombre de silos situés le long du réseau tributaire du grain a diminué de 73,1 % passant de 420 à 113. Les silos situés le long des réseaux non tributaires du grain ont diminué d'un pourcentage plus modeste de 58,1 %, passant de 559 à 234. Dans l'ensemble, ces tendances révèlent clairement que les silos liés aux chemins de fer tributaires du grain diminuent à un rythme considérablement plus rapide. Cette tendance est devenue particulièrement manifeste au cours de la campagne agricole 2001 à 2002, lorsque le nombre de silos retirés pour la période a atteint un niveau record de 266.

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

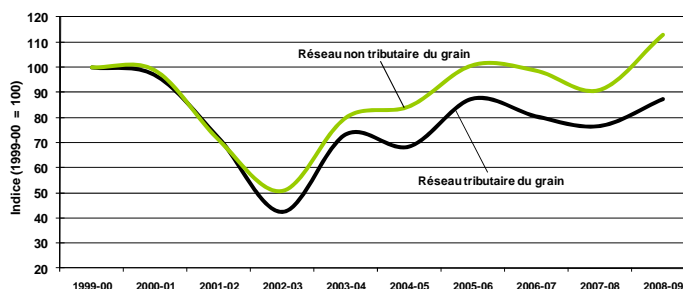


Le taux de diminution des deux réseaux s'est toutefois considérablement atténué au cours des six dernières campagnes agricoles, reflétant dans une large mesure le profond fléchissement précédemment expliqué. Au total, six silos ont été retirés du réseau non tributaire du grain pendant la campagne agricole 2008 à 2009, nombre comptant pour une diminution de seulement 2,5 %. Par comparaison, le nombre d'installations desservies par le réseau tributaire du grain déclinait à un rythme relativement élevé, avec une perte supplémentaire de quatre installations, soit une diminution de 3,4 %.

Volumes de trafic

La composition du trafic transporté dans le SMTG continue de refléter les modifications apportées au réseau de silos et au réseau ferroviaire. Pendant la campagne agricole 2008 à 2009, le tonnage provenant du réseau restant non tributaire du grain a augmenté de 24,2 % par rapport à l'année précédente, passant de 15,4 millions de tonnes à 19,2 millions de tonnes. Par contre, le volume issu de postes le long du réseau restant tributaire du grain a nettement moins augmenté, soit de 14,1 %, passant de 6,6 millions de tonnes à 7,6 millions de tonnes.

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



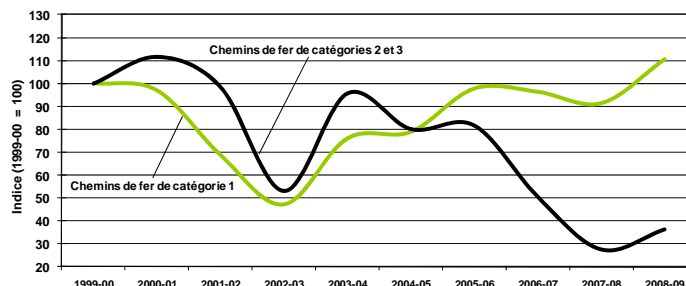
En outre, l'écart qui était apparu entre les deux réseaux d'origine six ans plus tôt a continué de s'élargir. Au terme de la campagne agricole 2008 à 2009, le tonnage provenant des postes situés le long du réseau non tributaire du grain avait augmenté de 12,9 % par rapport à sa situation au cours de l'année de référence du

⁴² 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.

PSG. Par contre, la part du volume de grain acheminé par le réseau tributaire du grain avait chuté de 12,6 %. Conséquemment, la part du volume total de grain acheminé par le réseau non tributaire du grain a grimpé de manière constante pour atteindre une augmentation record de 71,7 % par comparaison avec la part de 66,2 % au cours de l'année de référence du PSG⁴³. [Consulter le tableau 1D-2 à l'Annexe 5.]

Ces influences structurelles apparaissent aussi dans les volumes relatifs de grain provenant des postes des grands et des petits transporteurs, compte tenu particulièrement du rachat par le CN de plusieurs sociétés ferroviaires d'intérêt local. Nominalemment, le tonnage provenant des grands transporteurs a augmenté de 20,9 % pendant la campagne agricole 2008 à 2009, mais celui des transporteurs de moindre taille a en fait augmenté considérablement de 31,7 %. L'augmentation affichée par ces derniers a pourtant été soutenue en grande partie par la reclassification du trafic provenant de ce qui est devenu Great Sandhills Railway ainsi que de Boundary Trail Railway. La création et l'élimination des diverses activités des transporteurs d'intérêt local pendant le PSG avait tendance à occulter l'évolution réelle du volume de trafic. Malgré ces récentes augmentations, le tonnage provenant des chemins de fer d'intérêt local a chuté de façon assez abrupte au cours des cinq dernières campagnes agricoles. En fait, les expéditions des transporteurs ferroviaires d'intérêt local pendant la campagne agricole 2008 à 2009 n'ont représenté que le tiers de ce qu'elles étaient au début du PSG; quant aux transporteurs de catégorie 1, leurs expéditions ont grimpé de manière marginale. [Consulter les tableaux 1D-3 et 1D-5 à l'Annexe 5.]

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



Malgré tout, le volume de trafic provenant des chemins de fer d'intérêt local n'a pas baissé autant que le nombre de silos agréés qu'elles desservent, lequel a chuté de 76,8 % 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 installations⁴⁴. La preuve en est qu'au cours de la campagne agricole 2008 à 2009, les chargements de wagons de producteurs comptaient pour 49,9 % des 0,8 million de tonnes provenant de transporteurs d'intérêt local⁴⁵. 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 2007 à 2008, le réseau des silos terminaux agréés dans l'Ouest canadien comprenait au total 15 installations dotées d'une capacité d'entreposage de 2,5 millions de tonnes. Ces résultats se sont avérés être marginalement supérieurs à ceux de l'année de référence du PSG, qui indiquait un nombre de 14 silos dotés d'une capacité d'entreposage de 2,6 millions de tonnes⁴⁶. Thunder Bay, qui

⁴³ Le pourcentage d'expéditions de grains provenant du réseau non tributaire du grain était extrêmement stable au cours des trois premières années du PSG : 66,2 % au cours de la campagne agricole 1999 à 2000; 66,6 % pour celle de 2000 à 2001, et 65,9 % pour la campagne 2001 à 2002. Toutefois, à partir de la campagne agricole de 2002 à 2003, cette proportion a sensiblement augmenté. La part de 71,7 % rapportée ici représente un nouveau sommet, car elle surpasse le précédent record de 70,7 % établi pendant la campagne agricole 2004 à 2005.

⁴⁴ Plusieurs installations de chargement de wagons de producteurs ont été créées grâce aux silos achetés aux sociétés céréalères. 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.

⁴⁵ Le pourcentage des chargements de wagons de producteurs est calculé d'après les données obtenues de la Commission canadienne des grains.

⁴⁶ L'expansion du réseau de silos terminaux agréés décrite ici est quelque peu illusoire puisque les changements n'étaient pas vraiment matériels, mais résultaient plutôt du fait que trois installations préexistantes avaient été agréées et que l'agrément accordé

possédait sept silos dotés d'une capacité d'entreposage de 47,3 %, détenait la majeure partie ces biens. Vancouver occupait le deuxième rang grâce aux six installations qu'elle possédait et à la capacité d'entreposage de 38,5 % du système. Prince Rupert et Churchill complètent le tableau, avec un silo terminal chacun, et des parts respectives de la capacité d'entreposage de 8,5 % et de 5,7 %. [Consulter le tableau 1E-1 à l'Annexe 5.]

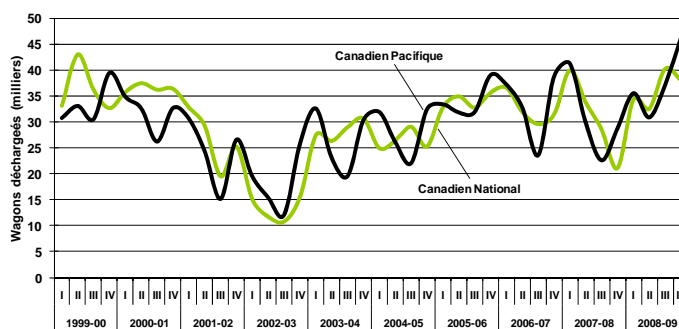
Bien que la portée matérielle des modifications apportées à ce réseau ait été minimale, un nombre important de changements se sont produits dans la propriété des terminaux. Chacun de ces changements avaient pour origine les diverses fusions et acquisitions qui avaient été conclues dans le cadre du PSG au cours de la dernière décennie⁴⁷. Aucune autre modification du réseau de silos terminaux agréés n'a été signalée pendant la campagne agricole 2008 à 2009, et ce dernier comprenait encore 15 installations dotées d'une capacité d'entreposage de 2,5 millions de tonnes.

Déchargements dans les silos terminaux

Le nombre de wagons-trémies couverts déchargés dans les silos terminaux au cours de la campagne agricole 2008 à 2009 a augmenté de 20,0 %, s'établissant à 294 335 wagons complets par rapport aux 245 213 wagons complets déclarés durant la campagne agricole précédente⁴⁸. Le CN et le CP ont tous deux enregistré des augmentations de leurs manutentions respectives, bien que le CN ait affiché une augmentation relativement moindre. Les manutentions du CP ont augmenté de 22,4 %, mais les manutentions du CN ont augmenté d'un pourcentage légèrement inférieur de 17,7 %. De ce fait, le CP dépassait le CN en tant que plus important transporteur de grain du SMTG au cours de la campagne agricole 2008 à 2009, et ils ont occupé respectivement dans l'ensemble une part de marché de 50,8 % et de 49,2 %.

L'effet de l'augmentation du volume total a été le plus profondément ressenti à Vancouver et à Thunder Bay. Vancouver affichait notamment l'augmentation relative la plus importante et ses manutentions au cours de la campagne agricole 2008 à 2009 ont grimpé de 34,1 % à un niveau record de 166 059 wagons complets pour le PSG⁴⁹. La hausse à Vancouver s'expliquait en grande partie par le redressement prononcé des exportations de grains hors CCB, en particulier celles du canola. Prince Rupert déclarait une faible diminution de 0,6 % des chargements effectués au cours de la campagne agricole, qui totalisaient 51 098 wagons complets⁵⁰.

Figure 19 : Déchargements dans les silos terminaux – CN et CP



Une disparité semblable pouvait être observée entre les manutentions de Thunder Bay et celles de Churchill. Soutenue par les excellents résultats obtenus au quatrième trimestre, les manutentions effectuées à Thunder

à deux autres installations leur avait été retiré. L'ouverture en 1985 de Prince Rupert Grain Ltd. constituait le dernier ajout matériel au réseau.

⁴⁷ 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.

⁴⁸ 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.

⁴⁹ Le record précédent avait été établi par Vancouver, qui avait déchargé 161 108 wagons complets pendant la campagne agricole 2000 à 2001. Les manutentions de l'année en cours ont facilement dépassé ce nombre par 3,1 %.

⁵⁰ Un record de 54 651 wagons ont été déchargés à Prince Rupert dans la campagne agricole 2006 à 2007. Les manutentions de la campagne en cours ont raté cette marque de 6,5 % et se sont classées au troisième rang dans toute l'histoire du PSG.

Bay ont bondi de 14,0 %, et l'installation a déchargé 72 482 wagons. À l'inverse, Churchill affichait sur douze mois une diminution de 26,3 %. Les 4 696 wagons déchargés au port constituaient le troisième plus faible volume du PSG.

Le CN affichait une augmentation générale de 17,7 % de ses manutentions pour la campagne agricole 2008 à 2009. Presque la moitié du volume du transporteur provenait des expéditions vers Vancouver, qui s'établissaient à 66 365 wagons complets, en augmentation de 38,4 %. Il s'agissait de la première fois en trois ans que les expéditions du CN à Vancouver réussissaient à dépasser celles qu'il effectuait vers Prince Rupert et qui avaient diminué de 0,6 % pour s'établir à 51 098 wagons complets⁵¹. Ce renversement était surtout attribuable à la baisse du trafic enregistré plus tôt pendant la campagne agricole, ce qui expliquait la diminution d'environ 50 % des expéditions du transporteur vers Prince Rupert au cours du premier trimestre. Le CN affichait une hausse de 20,7 % des expéditions vers Thunder Bay, lesquelles totalisaient 22 854 wagons complets. À l'inverse, les déchargements du CN à Churchill ont baissé de 26,3 % pour s'établir à 4 696 wagons⁵².

Par comparaison, les expéditions du CP ont dans l'ensemble grimpé beaucoup plus sensiblement que celles du CN, augmentant de 22,4 % pour s'établir à 149 392 wagons complets. Le niveau des expéditions du transporteur à Vancouver, qui s'établissait à 99 694 wagons complets, en hausse de 31,4 %, était particulièrement remarquable. Il s'agissait du plus important volume de manutentions au port par un transporteur depuis le lancement du PSG. Le CP continuait de jouer un rôle dominant dans ce corridor, mais sa part de marché chutait marginalement de 61,3 % un an plus tôt à 60,0 %. La situation du CP était semblable en ce qui a trait aux expéditions vers Thunder Bay, où il a déchargé 49 628 wagons. Le CP, qui affichait une relativement faible augmentation de volume de 11,2 %, a constaté que sa part des expéditions aux installations portuaires avait glissé à 68,5 %, comparativement à 70,2 % pour la campagne précédente. [Consulter le tableau 1E-2 à l'Annexe 5.]

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. En réduisant ses tarifs ferroviaires et en améliorant l'attribution des wagons dans le corridor, le CN a réussi à accroître de manière assez importante le volume de grains expédié à Prince Rupert. Même si cette augmentation a eu pour effet d'accélérer une certaine dégradation de ses expéditions à Vancouver, elle a également eu pour résultat net de réduire considérablement les parts attribuées respectivement au CP et au CN : les deux transporteurs étaient responsables du transport d'environ la moitié du volume total.

1.6 Observations sommaires

La production totale de grain pour la campagne agricole 2008 à 2009 a grimpé à 60,4 millions de tonnes, soit une hausse de 24,4 % par rapport aux 48,5 millions de tonnes de l'année précédente. Cette récolte se classait au premier rang parmi toutes celles que le PSG avait enregistrées, et elle dépassait par une confortable marge de 7,8 % le record de production de 56,0 millions de tonnes établi pendant la campagne agricole 2005 à 2006. L'augmentation de la production de céréales était généralisée, comme en témoignaient les résultats affichés par les principales provinces productrices pour tous les grains, à l'exception de l'avoine.

La production des grains de la CCB était relativement la plus élevée, en augmentation de 27,9 % par rapport à 19,4 % pour les grains hors CCB. La production totale de grains de la CCB atteignait pratiquement des niveaux inégalés, grimpant à 36,7 millions de tonnes comparativement aux 28,7 millions de tonnes produites un an plus tôt. Les résultats pour les grains hors CCB étaient encore plus remarquables. La production était en hausse pour s'établir à 23,6 millions de tonnes, et elle faisait ainsi tomber pour la deuxième année de suite le record du PSG. Combiné aux 5,6 millions de tonnes de stocks de report, l'approvisionnement total en grain a totalisé

⁵¹ 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 canadien ait été dirigé sur Prince Rupert, les manutentions du CP vers Prince Rupert ont été effectivement éliminées. Aucun déchargement de wagons en provenance du CP n'a été effectué à Prince Rupert pendant la durée de la campagne agricole 2008 à 2009.

⁵² 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.

66,0 millions de tonnes pour la campagne agricole 2008 à 2009, soit une augmentation de 17,9 % par rapport aux 56,0 millions de tonnes de la campagne précédente. Ce résultat représentait le deuxième plus important approvisionnement enregistré dans le PSG.

La quantité de grain réglementé transporté par les chemins de fer vers les ports de l'Ouest canadien a augmenté de 20,1 % pendant la campagne agricole 2008 à 2009, et le volume total se situait à un niveau record de 27,3 millions de tonnes, comparativement à 22,8 millions de tonnes pendant la campagne précédente. Le port de Vancouver demeure le principal port d'exportation; le volume des expéditions a atteint un niveau record de 15,7 millions de tonnes, soit une augmentation générale de 25,5 %. Grâce à cette augmentation, les expéditions à Prince Rupert ont grimpé à 4,7 millions de tonnes, soit une hausse considérablement moindre de 5,1 %. Malgré l'attention consacrée au transport sur la côte ouest, Thunder Bay s'est tout de même classé au deuxième rang dans le SMTG parmi les plus importantes destinations d'exportation puisque son volume de transport ferroviaire avait augmenté de 26,2 % pour s'établir à 6,5 millions de tonnes. Le port de Churchill a enregistré une tendance inverse, avec des expéditions de 0,4 million de tonnes de grain, soit une diminution de volume de 32,9 %.

La diminution du nombre de silos de collecte agréés situés dans l'Ouest canadien 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 2007 à 2008, il n'en restait que 378. La campagne agricole de 2008 à 2009 a constaté le retrait de douze installations supplémentaires du système. Le nombre total de silos agréés était ainsi réduit à 366 dans l'Ouest canadien. La portée limitée des changements signalés au cours des six dernières campagnes agricoles semble indiquer que les sociétés céréalères ont réalisé efficacement leurs programmes de rationalisation des silos.

En dépit de la baisse de 63,5 % du nombre total de silos, la capacité d'entreposage du SMTG a reculé dans une proportion relativement moindre, soit 13,8 % au cours de cette même période. Ce taux de chute plus bas reflète simplement le fait que, tandis que les sociétés céréalères 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 2008 à 2009, les installations à forte capacité représentaient 50,5 % de tous les silos, et 81,0 % 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 résultait en grande partie des initiatives lancées par les prédécesseurs de ce qui est maintenant Viterra Inc., dont les mesures ont représenté 94,0 % 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. Un retrait de 73,3 route-milles supplémentaires a été effectué dans le réseau au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. Une telle réduction était attribuable à l'abandon par le CN de plusieurs lignes secondaires, pour la plupart situées en Saskatchewan. Au terme de la campagne agricole, les compressions nettes dans l'infrastructure ferroviaire de l'Ouest canadien avaient atteint un niveau de 8,0 %, en raison du retranchement d'un nombre total de 17 904,7 route-milles. La majeure partie de ce retranchement de 1 563,5 route-milles est attribuable à l'abandon de 1 363,1 route-milles sur des lignes secondaires tributaires du grain à faible densité de circulation.

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 augmenté de 12,9 % comparativement à ce qui avait été transporté dix ans auparavant, le volume provenant du réseau tributaire du grain a baissé de 12,6 %. Les mêmes influences apparaissent également dans les volumes relatifs de grain provenant des grands et des petits transporteurs, compte tenu en particulier du rachat par le CN de plusieurs chemins de fer d'intérêt local. La tendance générale montre nettement que le tonnage provenant des transporteurs ferroviaires d'intérêt local a baissé beaucoup plus rapidement que celui qui provenait des transporteurs ferroviaires de catégorie 1 depuis le début du PSG.

Dans l'Ouest canadien, aucun changement n'a été apporté au réseau d'installations de silos terminaux agréés, qui, à la fin de la campagne agricole 2008 à 2009, était composé de 15 installations comportant une capacité d'entreposage totale de 2,5 millions de tonnes. Ces installations supervisaient le déchargement de 294 335 wagons-trémies couverts, une hausse de 20,0 % par rapport aux 245 213 wagons complets déchargés un an plus tôt. Le CP a évincé le CN pour devenir le plus important manutentionnaire dans le SMTG, grâce à la part de marché de 50,8 % qu'il occupait, par comparaison avec 49,2 % pour le CN.

Section 2 : Relations commerciales

L'un des objectifs des réformes réglementaires du gouvernement était de donner une orientation plus commerciale au SMTG. L'une des 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 canadien. Depuis la campagne agricole de 2003 à 2004, 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.

Or le gouvernement s'attend également à ce que les intervenants de l'industrie mettent sur pied de nouvelles pratiques commerciales favorisant une plus grande responsabilité financière. Le but de cet élément de surveillance est double : Suivre et évaluer les répercussions des modalités d'appel d'offres de la CCB ainsi que les changements afférents dans les relations commerciales entre les divers intervenants au sein de l'industrie céréalière.



Points saillants – campagne agricole 2008 à 2009

Appels d'offres

- L'engagement de la CCB en régime d'appels d'offres se maintient à un maximum de 20 % pour la sixième campagne consécutive.
- La CCB a lancé 266 appels d'offres pendant la campagne agricole 2008 à 2009.
 - Appels d'offres portant sur le transport de 3,4 millions de tonnes vers les postes d'exportation.
 - Une augmentation de 80,6 % par rapport à la cible de 1,9 million de tonnes visée un an plus tôt.
- 822 soumissions reçues, portant sur un total de 5,6 millions de tonnes.
 - Légère diminution du nombre de soumissions.
 - Reflète l'abondance relative du grain de haute qualité.
- 316 contrats adjugés pour le transport de 2,2 millions de tonnes.
 - Augmentation de 18,2 % par rapport à la campagne agricole 2007 à 2008.
 - La CCB a expédié davantage de grain aux ports de la côte ouest.
 - La part de Prince Rupert a augmenté de 38,8 % à 42,6 %.
 - La part de Vancouver a augmenté de 35 % à 38,9 %.
 - La part de Thunder Bay a diminué de 26,2 % à 18,5 %.
 - Churchill n'a pas reçu d'expédition de grain soumissionné pour la quatrième année consécutive.
 - Douze contrats pour le transport de 284 900 tonnes d'orge brassicole.
 - A représenté 14,4 % du volume de la CCB transporté vers les ports de l'Ouest canadien.
 - Bien inférieur à l'engagement maximum de 20 %.
- Les soumissions sur 42,3 % des tonnages visés n'étaient que partiellement remplies ou pas du tout remplies.
 - Augmentation importante par rapport au niveau de 11,0 % de l'année précédente
- La proportion du volume transporté par trains-blocs multiples a augmenté légèrement à 91,0 %.
 - La proportion du volume transporté en blocs d'au moins 50 wagons a baissé de 66,7 % à 61,9 %.
- Prévus de 34,5 millions de dollars d'économies provenant des appels d'offres et des rabais de fret et de terminaux des sociétés céréalières, ainsi que des sanctions financières en cas d'inobservation.
 - A augmenté de 12,7 % par rapport à 30,6 millions de dollars un an auparavant.

Attributions de wagons à l'avance

- 1,9 million de tonnes de grains transportées en vertu du programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB.
 - A représenté 12,1 % du volume de la CCB transporté vers les ports de l'Ouest canadien.
 - Nettement inférieur à l'objectif de 20 % 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.
 - 95,6 % 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 sociétés céréalières non majeures.
 - Complémentaire les transports de grain soumissionné plus importants.
- 26,5 % des expéditions de la CCB dans l'Ouest canadien 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.

Autre

- L'OTC rend une décision concernant les plaintes relatives au niveau de service déposées contre le CN par des expéditeurs de céréales.
 - Présomption de pratiques discriminatoires en matière d'attribution des wagons à l'avance inhérente aux produits.
 - L'OTC tranche en faveur de quatre des six plaignants.
 - Établissement de critères d'évaluation fondés sur le rendement pour le service du CN.
- La distinction visuelle des grains (DVG) est supprimée pour la campagne agricole 2008 à 2009.
 - Remplacée par un système fondé sur les déclarations des agriculteurs.
- La crise financière a entraîné de graves répercussions sur le prix des produits et sur les tarifs de fret maritime.
 - Le Baltic Dry Index dégringolait à 700 points avant de rebondir à 3400 en fin d'année.
- Conclusion de l'appel des sociétés de chemins de fer concernant l'ajustement exceptionnel du plafond de leurs revenus.
 - Les chemins de fer sont déboutés dans leur appel de la décision de l'OTC de plafonner leurs revenus à 72,2 millions de dollars pour la campagne agricole 2007 à 2008.
 - La Cour suprême du Canada rejette la demande de permission d'interjeter appel du jugement prononcé en avril 2009 par la Cour d'appel fédérale qu'ont déposé les sociétés de chemins de fer.

Série de mesures 2 – Relations commerciales

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	RÉFÉ- RENCE	CAMPAGNE AGRICOLE EN COURS (1)			ÉCART en %	
			1999 à 2000	2007 à 2008	2008 à 2009			
Programme d'appels d'offres [sous-série 2A]								
2A-1	Appels lancés (milliers de tonnes) – grain		s.o.	1 891,2	3 416,2	80,6 %		▲
2A-2	Appels lancés (milliers de tonnes) – grade							
2A-3	Soumissions (milliers de tonnes) – grain		s.o.	4 396,7	5 622,1	27,9 %		▲
2A-4	Soumissions (milliers de tonnes) – grade							
2A-5	Total des mouvements CCB (milliers de tonnes)	(2)	s.o.	13 332,3	15 612,8	17,1 %		▲
2A-5	Mouvements soumissionnés (%) – proportion du total des mouvements CCB	(2)	s.o.	14,3 %	14,4 %	0,7 %		–
2A-5	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – grain	(2)	s.o.	1 900,0	2 246,6	18,2 %		▲
2A-6	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – grade	(2)						
2A-7	Mouvements soumissionnés non respectés (milliers de tonnes)		s.o.	207,9	1 445,3	595,1 %		▲
2A-8	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – non adjudés au moins disant		s.o.	18,7	4,9	-73,6 %		▼
2A-9	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – FOB		s.o.	65,1	284,9	337,8 %		▲
2A-9	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – entreposés		s.o.	1 835,0	1 961,7	6,9 %		▲
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 soumissionnés (wagons) – ports		s.o.	57,5	59,7	3,8 %		◆
2A-18	Cycle des wagons de chemin de fer (jours) – grain soumissionné		s.o.	13,9	11,8	-15,1 %		▼
2A-18	Cycle des wagons de chemin de fer (jours) – grain non soumissionné		s.o.	15,2	13,0	-14,5 %		▼
2A-19	Soumission maximum acceptée (\$ la tonne) – blé		s.o.	-23,78 \$	-23,01 \$	-3,2 %		◆
2A-19	Soumission maximum acceptée (\$ la tonne) – blé dur		s.o.	-10,52 \$	-14,95 \$	42,1 %		◆
2A-20	Part du marché (%) – grains de la CCB – principales sociétés céréalières		s.o.	74,3 %	72,9 %	-1,9 %		◆
2A-20	Part du marché (%) – grains de la CCB – autres sociétés céréalières		s.o.	25,7 %	27,1 %	5,4 %		▲
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.	13,7 %	12,1 %	-11,7 %		▼
2B-1	Mouvements attribués à l'avance (milliers de tonnes) – grain		s.o.	1 831,0	1 896,5	3,6 %		▲
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.	14,4	12,2	-15,3 %		▼
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.	52,0	52,5	1,0 %		▲

- (1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 jusqu'à 2008 à 2009 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 figurant à l'Annexe 5.

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

La campagne agricole 2008 à 2009 était la neuvième pour le programme d'appels d'offres de la CCB (Commission canadienne du blé). Plus important encore, il s'agissait de la sixième année au cours de laquelle la CCB s'était donné l'objectif d'amener généralement un pourcentage déterminé de 40 % de ses expéditions de grain vers les quatre ports de l'Ouest canadien en utilisant une combinaison d'appels d'offres et d'attributions de wagons à l'avance⁵³. 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 faudrait porter attention au fait que la quantité et la qualité relatives du grain disponible pour le transport au cours de la campagne agricole 2008 à 2009 a présenté peu de problèmes au programme d'appels d'offres de la CCB. L'attitude adoptée en matière d'appels d'offres s'est avérée conforme aux pratiques suivies aux cours des deux campagnes agricoles qui ont précédé⁵⁴.

Appels lancés

Durant la campagne agricole 2008 à 2009, la CCB a lancé au total 266 appels d'offres pour l'expédition d'environ 3,4 millions de tonnes de grain. Ce nombre représentait une augmentation de 80,6 % comparativement à 1,9 million de tonnes qui avaient été sollicitées l'année précédente. Le volume de grains faisant l'objet d'appels d'offres s'est avéré conforme à l'objectif de 20 % fixé par l'organisation.

Comme par le passé, la plupart du grain faisant l'objet d'appels d'offres, soit 64,9 %, portait sur le transport du blé. Pour la campagne agricole de 2008 à 2009, cela supposait le transport potentiel de 2,2 millions de tonnes, soit 44,2 % de plus que le nombre de 1,5 million de tonnes de la campagne agricole précédente. Les appels d'offres pour l'orge se situaient au second rang pour ce qui est de l'importance de l'opération, puisque les appels d'offre portaient sur plus de 0,9 million de tonnes. Ce nombre représentait 27,5 % du total, comparativement à 6,5 % seulement l'année précédente. Les appels d'offres portant sur le blé dur, qui ont chuté à 7,6 % de leur niveau de 12,2 % atteint un an plus tôt, représentaient le reste, soit 0,3 million de tonnes.

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

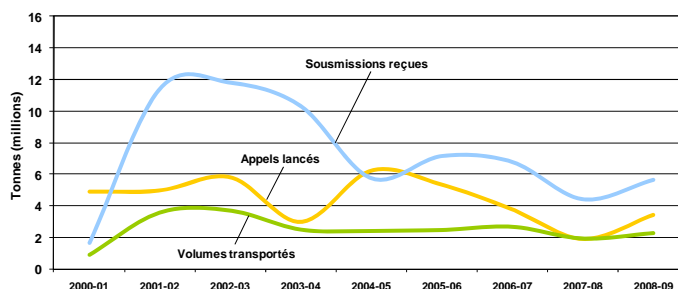
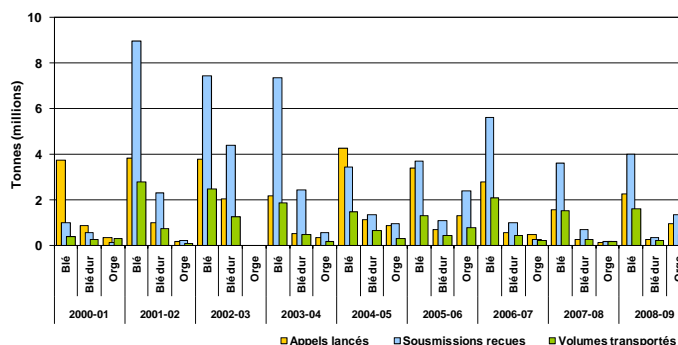


Figure 21 : Tonnage par appels d'offres, soumissions et volumes transportés – grain



⁵³ 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.

⁵⁴ Les campagnes agricoles 2004 à 2005 et 2005 à 2006 se distinguaient par un resserrement relatif des approvisionnements en grains de haute qualité. Les sociétés céréalières ont notamment pu imposer des primes importantes sur le transport du grain soumissionné de haute qualité. Ce n'était pas le cas pendant les campagnes agricoles 2006 à 2007 et 2007 à 2008, étant donné qu'il était relativement facile de se procurer des grains de haute qualité.

On pouvait en outre observer un changement notable dans la quantité de grain que la CCB voulait faire expédier aux ports de la côte ouest. Un pourcentage de 79,7 % du volume total faisant l'objet d'appels d'offres était destiné à l'exportation aux ports de Vancouver et de Prince Rupert. Quelque peu inférieur aux niveaux consignés pendant les campagnes 2005 à 2006 et 2006 à 2007, ce pourcentage était toutefois supérieur à la part de 73,3 % des expéditions destinées à l'exportation par ces ports un an plus tôt⁵⁵. Il y a également eu un changement notable dans la répartition entre les deux ports. La part de Prince Rupert a augmenté à un niveau record de 52,8 %, comparativement au record de 41,3 % établi pendant la campagne agricole précédente, et la part de Vancouver a quant à elle chuté de 32,0 % à 26,9 %. La part attribuée au port de Thunder Bay a enregistré une nette diminution en raison de l'augmentation de l'allocation à Prince Rupert, et elle est tombée à 20,3 % comparativement à 26,7 % l'année précédente. Pour la quatrième année consécutive, aucun appel d'offres n'a été lancé pour Churchill. [Consulter les tableaux 2A-1 et 2A-2 à l'Annexe 5.]

Soumissions reçues

Les appels d'offres lancés par la CCB ont attiré 822 soumissions portant sur le transport de 5,6 millions de tonnes de grain, plus d'une fois et demi la quantité demandée. La plupart des soumissions, dans une proportion de 70,6 %, répondaient à des appels portant sur le blé. D'autres soumissions, dans une proportion de 23,3 %, portait sur le transport de l'orge, et le reste, soit 6,1 % des soumissions, concernait des appels d'offres portant sur le blé dur. En général, les appels de la campagne agricole 2008 à 2009 étaient plus assourdis qu'au cours de la campagne précédente, particulièrement dans le cas du blé dur. Seul l'orge a affiché une légère hausse des appels lancés et des soumissions reçues.

Si l'on examine les soumissions en fonction du port stipulé dans l'appel d'offres, 54,7 % des soumissions visaient Prince Rupert, 29,2 Vancouver, et 16,1 % Thunder Bay. En fait, ces données reflétaient le tonnage exigé, mais elles indiquaient également un affaiblissement des activités en matière d'appels d'offres et de soumissions. [Consulter les tableaux 2A-3 et 2A-4 à l'Annexe 5.]

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. Comme on l'a précédemment indiqué, ces rapports ont généralement baissé au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. Les appels d'offres portant sur le transport de blé dur à Thunder Bay n'ont attiré qu'un nombre relativement faible de soumissions par rapport aux autres appels; la tendance générale ne faisait comme d'habitude aucune discrimination.

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

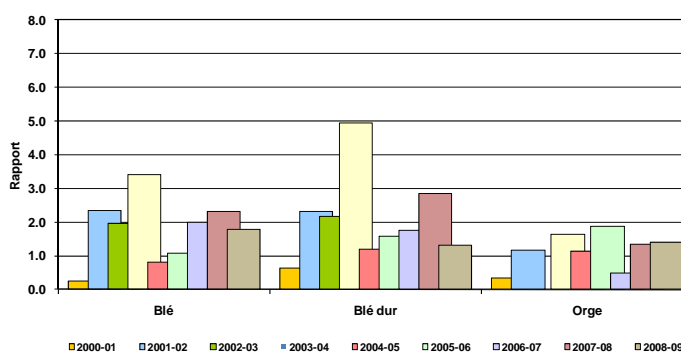
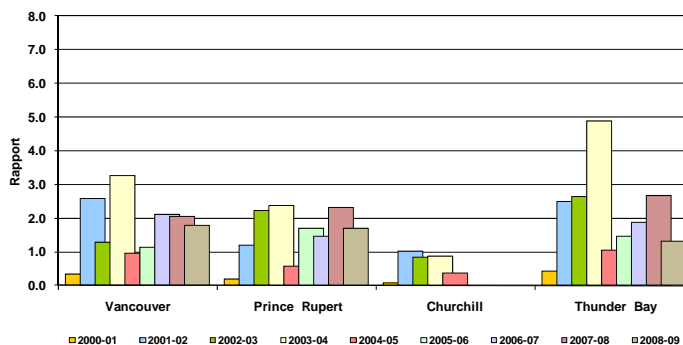


Figure 23 : Proportion de soumissions reçues par rapport aux appels d'offres lancés – port



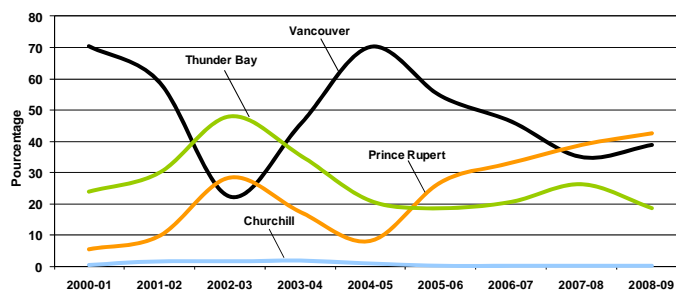
⁵⁵ La part accordée aux ports de la côte Ouest dans les campagnes agricoles 2005 à 2006 et 2006 à 2007 a été respectivement de 84,6 % et 81,8 %.

Contrats adjugés

Au total, 316 contrats ont été adjugés pour le transport de 2,2 millions de tonnes de grain. Cela représente 14,4 % des volumes expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest canadien au cours de la campagne agricole 2008 à 2009, un volume nettement inférieur à son objectif de 20 %⁵⁶. [Consulter les tableaux 2A-5 et 2A-6 à l'Annexe 5.]

Des 2,2 millions de tonnes transportées, 42,6 % ont été expédiées à Prince Rupert, 38,9 % à Vancouver et 18,5 % 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 transport de grain soumissionné, ces résultats révèlent que pour la quatrième fois, Thunder Bay n'a pas réussi à se classer au moins au deuxième rang des grands ports d'exportation de grain soumissionné depuis le début du programme il y a neuf ans⁵⁷.

Figure 24 : Volumes de grain soumissionné – port de destination

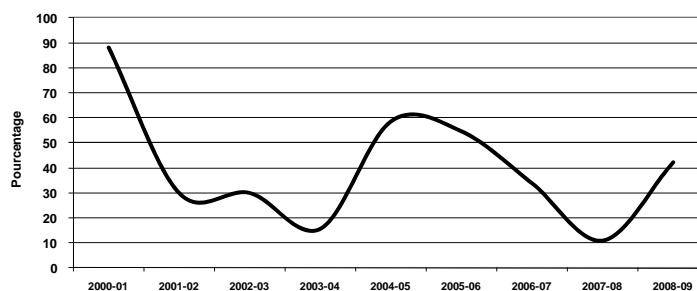


Les vastes forces du marché ont également joué un rôle dans la formulation de ces résultats, et la plus remarquable influence provenait de la diminution des tarifs du CN pour le transport du grain à Prince Rupert. Soutenue par une meilleure attribution des wagons dans ce corridor, la CCB ne pouvait tout simplement pas ignorer les avantages économiques inhérents aux initiatives visant à diriger une part importante du grain soumissionné vers ce port d'exportation.

Volumes visés par les appels d'offres non adjugés

La CCB a lancé des appels d'offres pour le transport d'environ 3,4 millions de tonnes de grains soumissionnés, mais quelque 1,4 million de tonnes est demeuré sans preneur. Ce nombre représentait 42,3 % du volume total faisant l'objet d'appels d'offres, soit une augmentation marquée par rapport au pourcentage de 11,0 % enregistré un an plus tôt. Dans une large mesure, cette augmentation reflétait la faiblesse généralisée des activités dans le processus d'appels d'offres. Compte tenu de la demande courante pour le grain, particulièrement pendant la seconde moitié de la campagne agricole, les sociétés céréalieres ont semblé moins enclines à soumissionner aussi féroce-

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 deuxième, avec Vancouver en première place, jusqu'à la campagne agricole de 2005 à 2006. La campagne agricole de 2008 à 2009 représentait la quatrième campagne consécutive au cours de laquelle le volume de grain soumissionné expédié par le port de Thunder Bay a été inférieur à ceux de Vancouver et de Prince Rupert.

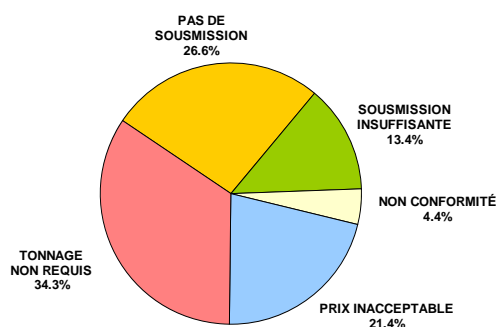
qu'autrefois. La proportion d'appels laissés sans réponse a augmenté de façon plutôt progressive pendant l'année, partant d'un creux de 19,2 % au deuxième trimestre pour atteindre un sommet de 75,2 % au quatrième.

Sur le volume de 1,4 million de tonnes resté sans preneur, la plus importante quantité, à savoir 495 200 tonnes, ou 34,3 %, était attribuable à des volumes qui n'étaient en fin de compte pas requis. Il faut souligner ici que tout ceci était associé au processus d'appel d'offres sur l'orge fourragère. Par contraste avec la pratique habituelle de la CCB consistant à ne lancer un appel d'offres que lorsqu'elle avait un contrat de vente précis à exécuter, les appels d'offres portant sur l'orge fourragère revêtaient un caractère spéculatif. La CCB est donc souvent incapable de vendre une part importante de l'orge qu'elle entrepose, et elle produit ainsi une capacité excédentaire. Un tel excédent ne s'était pas produit depuis la campagne agricole 2005 à 2006. Si l'on ne tient pas compte de ce tonnage, la proportion totale des appels restés sans réponse passe de 42,3 % à 27,8 %.

Outre les volumes susmentionnés, une quantité supplémentaire de 384 700 tonnes devant être transportées n'ont pas réussi à attirer quelque soumission que ce soit. Ce nombre constituait 26,6 % du total des appels d'offres lancés, un résultat nettement supérieur aux 4,7 % qui n'avaient pas été adjugés l'année précédente. Dans le cas d'un autre volume de 309 100 tonnes, ou 21,4 %, on a estimé que le prix de la soumission était inacceptable. En outre, 193 000 tonnes, ou 13,4 %, n'ont pas été expédiées parce qu'un volume insuffisant avait été proposé. En dernier lieu, dans le cas d'un appel sur quelque 63 300 tonnes, ou 4,4 %, les soumissionnaires n'ont pas respecté les spécifications décrites dans l'appel d'offres. [Consulter le tableau 2A-7 à l'Annexe 5.]

Sur les 266 appels d'offres lancés, seulement un a donné lieu à l'adjudication d'un contrat à une compagnie qui n'était pas la moins disant. L'appel portait sur un volume total de 4 900 tonnes, soit environ un quart de ce qui avait été adjugé un an plus tôt⁵⁸. En pareils circonstances, l'offre au prix le plus bas n'a souvent pas réussi à obtenir un contrat parce qu'elle comportait des conditions qui ne pouvaient pas être satisfaites⁵⁹. [Consulter le tableau 2A-8 à l'Annexe 5.]

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



Orge brassicole

Pendant la campagne agricole 2008 à 2009, la CCB a lancé dix appels d'offres pour le transport d'orge brassicole. Ceux-ci ont attiré le dépôt de 59 soumissions. Par la suite, 12 contrats ont été adjugés pour le transport de 284 900 tonnes à Vancouver, un volume nettement supérieur aux 65 100 tonnes manutentionnées un an plus tôt. 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 2008 à 2009 représentaient 32,6 % du tonnage total transporté à destination du port de Vancouver, et 12,7 % des volumes acheminés aux quatre ports de l'Ouest canadien. [Consulter le tableau 2A-9 à l'Annexe 5.]

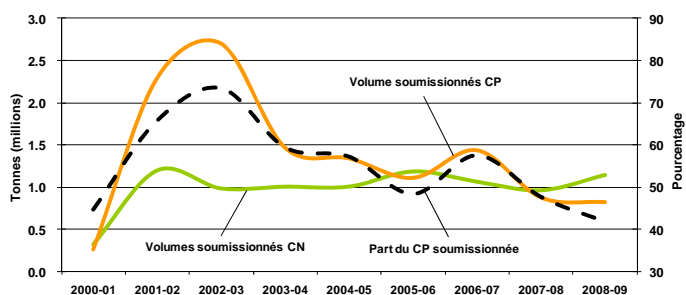
⁵⁸ Au cours de la campagne agricole 2007 à 2008, 18 700 tonnes avaient été adjugées à des soumissionnaires qui n'avaient pas déposé les offres les plus basses.

⁵⁹ 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 céréalières dans l'exécution des mouvements soumissionnés sert à sélectionner le soumissionnaire retenu.

Premiers transporteurs

Le CN a assumé le transport de 58,2 % des volumes soumissionnés durant la campagne agricole 2008 à 2009. En plus d'accroître la part de marché de 52,4 % qu'il avait obtenue un an plus tôt, le CN pour la première fois transportait la plus grande partie du grain de la CCB soumissionné au cours de deux campagnes agricoles consécutives⁶⁰. Ce résultat était en grande partie attribuable à l'augmentation du volume de grain soumissionné expédié aux ports de la côte ouest, ainsi qu'à l'exclusivité qu'on lui avait consentie sur la manutention du grain soumissionné destiné à Prince Rupert. [Consulter le tableau 2A-11 à l'Annexe 5.]

Figure 27 : Mouvements soumissionnés – Premiers transporteurs



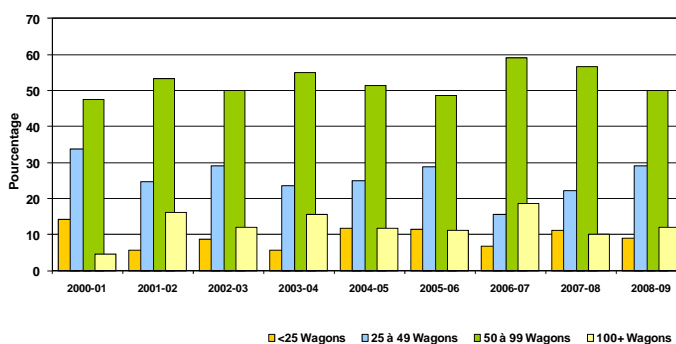
Il faut tout de même remarquer que le CP maintient une position relative fortement concurrentielle pour le transport du grain soumissionné. Dans une grande mesure, ces résultats sont associés à la production agricole et à ce qui a été longtemps constitué la meilleure disponibilité des grains de haute qualité dans la zone de service du CP. Le CP offre toutefois ses services à un plus grand nombre d'installations à forte capacité que ne le fait son rival.

Bien que le CN ait porté à 82 au cours des dernières années le nombre de silos à forte capacité qu'il dessert, ceux-ci représentent 44,3 % seulement des 185 installations de catégories C et D situées dans l'Ouest canadien. Par comparaison, le CP peut accéder à 97 installations semblables, soit un peu plus que la moitié, à savoir 52,4 %, du total du SMTG⁶¹. 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. Il semblerait pourtant que malgré ces atouts, la diminution des tarifs de fret dans le corridor Prince Rupert a aidé le CN à gagner une part importante du trafic de grain soumissionné.

Blocs de wagons multiples

Le grain soumissionné est transporté en grande partie en vertu des programmes de rabais incitatifs offerts par les 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 %⁶². C'était à nouveau le cas pendant la campagne agricole 2008 à 2009; un volume de 91,0 % de grain soumissionné était transporté en blocs de taille semblable, en légère hausse comparativement au pourcentage de 88,8 % transporté de cette manière un an

Figure 28 : Mouvements soumissionnés – blocs de wagons multiples



⁶⁰ En plus d'avoir capturé des parts majoritaires au cours de deux campagnes agricoles consécutives, celle de 2007 à 2008 et celle de 2008 à 2009, le CN a également pris charge de la manutention de 55,4 % du grain soumissionné expédié pendant la campagne 2000 à 2001, et de 51,7 % du transport pendant la campagne 2005-2006.

⁶¹ Les chemins de fer d'intérêt local desservent les six autres installations à forte capacité.

⁶² 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.

plus tôt.

En plus de la diminution supplémentaire du pourcentage de grain transporté en blocs de moins de 25 wagons, passé à 9,0 % par comparaison avec le 11,2 % atteint l'année précédente, d'autres changements ont été remarqués. Le plus remarquable d'entre eux était la hausse prononcée de la proportion de grain soumissionné expédié par blocs de 25 à 49 wagons, qui a grimpé à 29,1 %, comparativement à 22,1 % un an plus tôt. Ces gains se sont traduits par une diminution de la proportion des transports par blocs de wagons plus importants. Les expéditions par blocs de 50 à 99 wagons ont emporté une part de 50,0 % du marché, comparativement à 56,7 % un an plus tôt. Le transport par blocs de 100 wagons ou plus affichait quant à lui une modeste augmentation, s'établissant à 11,9 % comparativement à 10,0 % un an plus tôt. [Consulter le tableau 2A-12 à l'Annexe 5.]

Ces résultats soulignent le fait que les soumissionnaires retenus avaient en général tendance à expédier le grain soumissionné par les plus grands trains-blocs possibles afin d'obtenir ainsi le maximum d'avantages financiers.

Origines des volumes soumissionnés

Grâce à un volume de presque 0,9 million de tonnes de grain expédié, la Saskatchewan a réaffirmé sa position de premier transporteur de grain soumissionné dans l'Ouest canadien et occupait une part de marché de 43,8 % comparativement à 37,5 % un an plus tôt. De plus, l'augmentation du volume lui a permis d'évincer l'Alberta, qui avait occupé le premier rang parmi les grands transporteurs de grain soumissionné pendant deux années de suite.

D'ailleurs l'Alberta, qui suivait avec des expéditions atteignant presque 0,8 million de tonnes, avait transporté 40,4 % du volume soumissionné total. Il s'agissait cependant d'une faible diminution, par rapport à la part de 44,7 % obtenue un an plus tôt. En raison des gains réalisés par la Saskatchewan et par l'Alberta, la part revenant au Manitoba s'établissait à 0,3 million de tonnes, soit une légère diminution, pour passer de 16,9 % à 15,7 %. Pendant la campagne agricole 2007 à 2008, le volume de grain soumissionné expédié de la Colombie-Britannique est également tombé à un négligeable niveau de 3 200 tonnes, comparativement à celui de 16 200 tonnes atteint l'année précédente.

Figure 29 : Grain soumissionné – origine provinciale

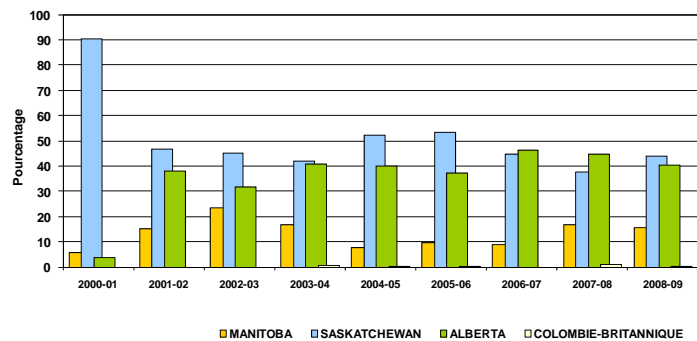
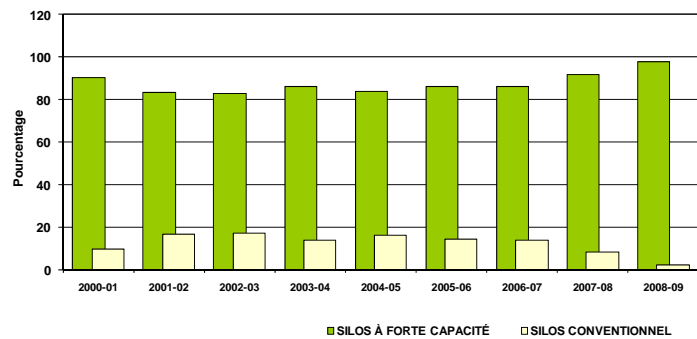


Figure 30 : Volumes de grain soumissionné – catégories de silo



Comme nous l'avons mentionné précédemment, les silos à forte capacité se sont avérés être les installations privilégiées pour le transport de grain soumissionné. En fait, la première année du programme d'appels d'offres, ces silos comptaient pour 90,3 % des volumes. Même après deux années consécutives de sécheresse, ce pourcentage n'était tombé qu'à un creux de 83,0 % seulement⁶³. Au cours des dernières années, ce résultat a grimpé de manière constante. En fait, il s'est amélioré

⁶³ Le creux mentionné ici a été enregistré pendant la campagne agricole 2002 à 2003, et c'était le troisième qui s'était produit sous le régime du programme d'appels d'offres de la CCB.

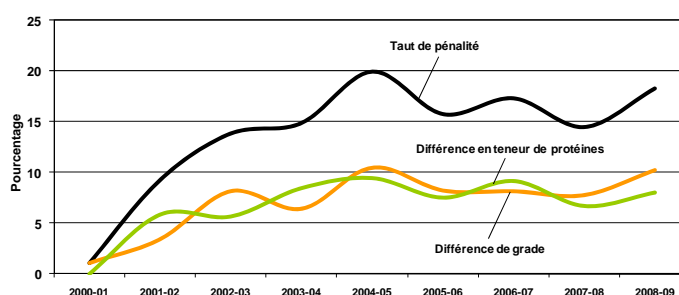
davantage pendant la campagne agricole 2008 à 2009 au cours de laquelle le volume soumissionné provenant de telles installations s'est établi à un niveau record de 97,7 %, en hausse par rapport au niveau de 91,8 % atteint l'année précédente.

Une comparaison des valeurs provinciales révèle des gains similaires. Dans le cas du Manitoba, les volumes en provenance de tels points d'origine ont grimpé à 99,7 %, comparativement à 90,8 % l'année précédente. En Saskatchewan, les expéditions provenant d'installations à forte capacité est passée de 92,0 % à 98,1 %. L'Alberta affichait également une augmentation, et rapportait que 97,0 % de son volume provenait de telles installations, comparativement à un pourcentage de 93,9% l'année précédente. Par contraste, tout le grain soumissionné expédié par la Colombie-Britannique provenait de silos traditionnels⁶⁴. [Consulter le tableau 2A-14 à l'Annexe 5.]

Sanctions infligées

Depuis l'institution du programme d'appels d'offres de la CCB pendant la campagne agricole 2000 à 2001, le PSG relève le nombre de wagons frappés de sanctions pour avoir manqué à l'obligation de respecter les critères concernant les grades ou la teneur en protéines qui étaient stipulés dans l'appel d'offres. Un total de 3 126 wagons complets ont été frappés des sanctions prescrites pendant la campagne agricole 2007 à 2008⁶⁵. Proportionnellement, ce nombre représentait un taux de pénalité de 14,5 %.

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



On peut constater l'augmentation considérable du taux de pénalité pendant les cinq premières années du programme d'appels d'offres : d'un maigre 1,1 % du nombre de wagons déchargés, le taux a bondi à un sommet de 19,9 % au cours de la campagne agricole 2004 à 2005⁶⁶. Depuis, le taux de pénalité a légèrement fléchi. Le calcul du taux s'effectue en fonction de deux éléments : une partie de la pénalité s'applique aux expéditions qui ne respectent pas les spécifications concernant le grade; une autre s'applique aux expéditions qui manquent à l'obligation de conformité aux stipulations relatives à la teneur en protéines. Ces deux types de manquements se présentent souvent ensemble, et aucun des deux n'a pu servir à indiquer l'existence d'un problème majeur.

En raison des modifications couramment apportées aux divers systèmes informatiques de la CCB, les données relatives aux sanctions imposées pendant la campagne agricole 2008 à 2009 se limitent en grande partie aux chargements expédiés au cours du premier trimestre. Ces données limitées révèlent que le taux de pénalité a grimpé à 18,3 % pendant les trois premiers mois de la campagne agricole. Cette augmentation allait de pair avec les hausses résultant du défaut de respecter les spécifications concernant le grade, à savoir 10,3 % comparativement à 7,8 % pour l'ensemble de la campagne agricole précédente, et du manquement à l'obligation de respecter la teneur en protéines stipulée, à savoir 8,0 %, comparativement à 6,7 %. Les données sur les sanctions imposées à de telles expéditions seront communiquées dès qu'elles seront à nouveau disponibles. [Consulter le tableau 2A-13 à l'Annexe 5.]

⁶⁴ Il n'existe aucun silo à forte capacité en Colombie-Britannique.

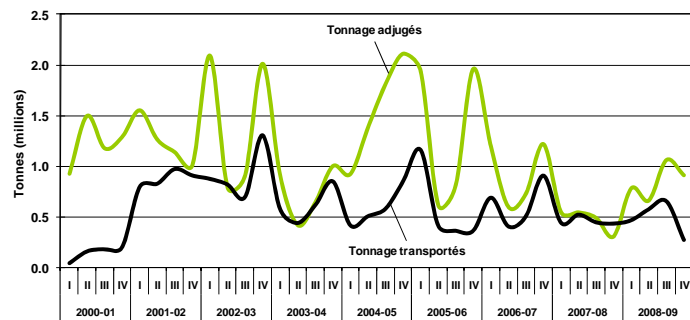
⁶⁵ Les expéditions qui ne respectent pas le grade ou la teneur en protéines spécifiés se voient infliger une pénalité de 200 \$ par wagon. Celles qui dépassent les conditions se voient infliger une pénalité équivalant à la différence de prix entre le grade ou la teneur en protéines des grains livrés et celle du paiement initial au titre des grains soumissionnés.

⁶⁶ 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.

Répartition

Pendant la campagne agricole 2008 à 2009, la CCB a lancé des appels d'offres portant sur le transport d'un volume mensuel moyen de 284 700 tonnes. Toutefois, les volumes réellement adjugés fluctuaient, passant d'un creux de 74 800 tonnes à un sommet de 444 200 tonnes. La répartition trimestrielle des données sur les volumes révélait une augmentation progressive de la quantité de grain devant faire l'objet d'appels d'offres, par contraste avec la variabilité prononcée qu'on a pu observer pendant les campagnes agricoles précédentes.

Figure 32 : Répartition trimestrielle des grains soumissionnés



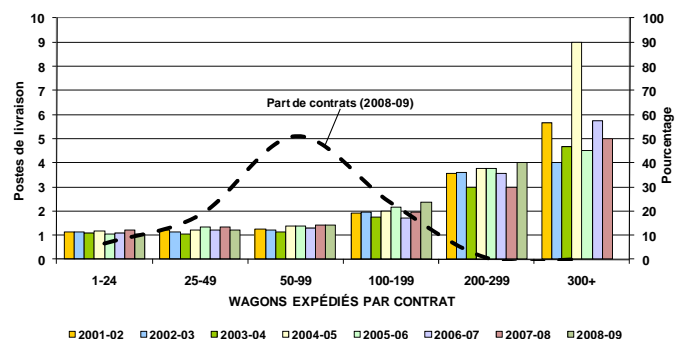
Les volumes mensuels de grain effectivement expédiés dans le cadre du programme d'appels d'offres montraient une répartition des résultats assez semblable. Les volumes de transport s'établissaient en moyenne à 163 500 tonnes par mois et les expéditions passaient d'un creux de 26 300 tonnes à un sommet de 263 800 tonnes. La répartition trimestrielle du volume des expéditions révélait une très faible corrélation avec le tonnage sollicité au cours des dernières années. Les forces en présence semblaient s'opposer sur deux plans : un décalage structurel démontrait d'abord que le transport d'une grande partie du volume soumissionné était en réalité retardé de quatre à six semaines après le lancement de l'appel par la CCB et indiquait ensuite quel volume était resté sans réponse. Le point faible dans cette corrélation semblait en grande partie concerner les volumes spécifiés dans les appels d'offres restés sans réponse, dont l'augmentation avait atteint un niveau de 42,3 % comparativement à 11,0 % un an plus tôt. [Consulter le tableau 2A-15 à l'Annexe 5.]

Points de livraison par contrat adjugé

Les expéditions de grain soumissionnées peuvent provenir de plus d'un poste de livraison. Des 316 contrats conclus pour le transport du grain soumissionné pendant la campagne agricole 2008 à 2009, 63,3 % portaient sur le grain en provenance d'un seul point de livraison. La situation n'a pas changé par rapport à celle qui prévalait l'année précédente. On a constaté que le nombre moyen de postes de livraison pour les volumes expédiés par blocs de moins de 25 wagons, par blocs de 25 à 49 wagons et par blocs de 50 à 99 wagons n'avait fluctué que très légèrement d'une année à l'autre, s'établissant dans l'ensemble à environ 1,2 poste par contrat. De plus, cette moyenne était conforme à la moyenne de 1,2 poste qu'on avait initialement calculée pendant la campagne agricole 2001 à 2002. [Consulter le tableau 2A-16 à l'Annexe 5.]

Les contrats visant l'expédition de 100 wagons ou plus obtiennent 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 de 100 à 199 wagons, les grains provenaient en moyenne de 2,4 postes de livraison; la moyenne était établie à 4,0 postes dans le cas des expéditions comptant de 200 à 299 wagons⁶⁷. Il a été déterminé que les moyennes fluctuaient considérablement d'une année à l'autre, mais qu'elles demeuraient en grande partie conformes à celles qui avaient initialement été

Figure 33 : Grain soumissionné – nombre de postes de livraison par contrat



⁶⁷ Aucun contrat portant sur des expéditions comptant un nombre de wagons supérieur à 300 wagons n'a été conclu pendant la campagne agricole 2008 à 2009.

calculées pendant la campagne agricole 2001 à 2002.

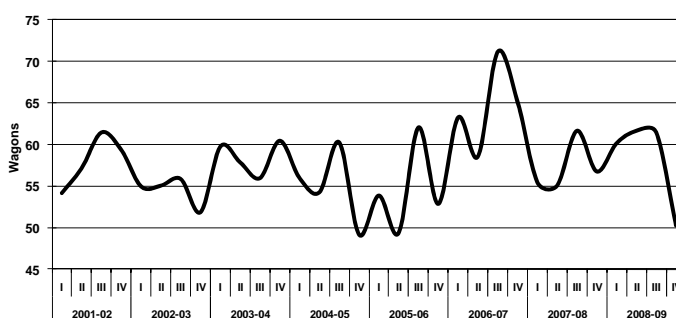
Parmi tous les contrats conclus pendant la campagne agricole 2008 à 2009, une proportion de 76,0 % portait sur des expéditions de grain comptant moins de 100 wagons. Bien que cette proportion soit légèrement supérieure aux 67,9 % observés l'année précédente, le résultat était toujours compatible avec la moyenne à long terme de 72,9 %. Malgré tout, la plus grande partie des volumes, soit 51,0 %, a été transportée par blocs de 50 à 99 wagons. Cette donnée ne différait pratiquement pas des 51,3 % enregistrés un an auparavant. Dans l'ensemble, ces résultats viennent renforcer les premières observations voulant que les sociétés céréalères avaient généralement tendance à expédier le grain soumissionné dans les plus gros blocs de wagons qu'il était possible de constituer.

Taille des blocs de wagons multiples

Comme nous l'avons indiqué précédemment, 91,0 % du grain soumissionné expédié pendant la campagne agricole 2008 à 2009 a été transporté par blocs de 25 wagons ou plus. En général, la taille moyenne de ces expéditions par blocs de wagons multiples s'établissait à 59,7 wagons, un nombre nettement supérieur au seuil de 50 wagons servant à définir les expéditions provenant des silos à forte capacité. Il s'agissait là d'une augmentation de 3,8 % par rapport à la moyenne de 57,5 wagons enregistrée au cours de la campagne précédente. L'explication la plus pertinente provenait des augmentations dans les couloirs de Vancouver et de Thunder Bay. [Consulter le tableau 2A-17 à l'Annexe 5.]

Dans le cas de Vancouver, la moyenne pour la campagne agricole de 2008 à 2009 a remonté de 5,4 % pour atteindre le nombre de 56,7 wagons comparativement à 53,8 wagons l'année précédente. Les expéditions dans le couloir de Thunder Bay ont produit une augmentation prononcée en grim pant de 13,0 % pour atteindre une moyenne de 62,7 wagons, comparativement à 55,5 wagons. À l'inverse, la moyenne affichée pour le couloir de Prince Rupert a chuté de 5,3 % pour s'établir à 58,7 wagons, comparativement à 62,0 wagons l'année précédente. Étant donné qu'il n'y a eu aucune expédition de grain soumissionné à Churchill pour la quatrième année consécutive, la moyenne pour ce couloir demeurait nulle⁶⁸.

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



Dans l'ensemble, les moyennes trimestrielles affichaient une variabilité beaucoup plus prononcée. Les données présentaient un aspect ondulant très semblable à celui qui avait été observé au cours des campagnes précédentes, malgré le fait que la diminution abrupte de la moyenne au quatrième trimestre avait fait dégringoler les résultats à un creux presque inégalé de 50,3 wagons.

Cycles de rotation des wagons

Le cycle moyen de rotation des wagons transportant du grain soumissionné a été raccourci de 15,1 % au cours de la campagne agricole 2008 à 2009, passant de 13,9 jours à 11,8 jours un an plus tôt. Cette donnée indiquait la quatrième diminution consécutive de la moyenne annualisée, ce qui constituait un nouveau creux dans le PSG. Il vaut également la peine de faire observer que, même si l'amélioration en question était compatible avec le cycle de rotation général des wagons, la moyenne associée aux expéditions de grain soumissionné a en fin de compte été considérablement plus faible que la moyenne générale de 13,4 jours qui avait été calculée pour les expéditions par wagons-trémies⁶⁹. [Consulter le tableau 2A-18 à l'Annexe 5.]

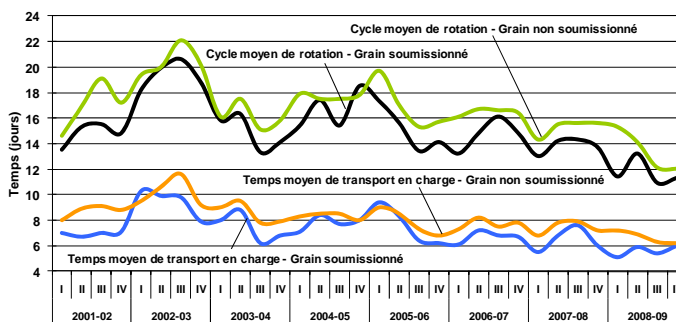
⁶⁸ Les expéditions de grain soumissionné à destination de Churchill pendant la campagne agricole 2004 à 2005 ont produit la plus haute moyenne annualisée de bloc de wagons pour un couloir durant le PSG, à savoir, un nombre record de 89,3 wagons.

⁶⁹ La section 3.3 traite plus en détail des cycles généraux de rotation des wagons.

Étant donné que 97,7 % des volumes de grain soumissionné provenaient des silos à forte capacité, le cycle de rotation des wagons pour ces expéditions était notablement moins long que celui des expéditions de grains non soumissionnés de la CCB. En fait, le cycle moyen de rotation des wagons pour le grain soumissionné pendant la campagne agricole 2008 à 2009 était inférieur de 9,2 % à celui du grain non soumissionné de la CCB, soit une moyenne de 11,8 jours et de 13,0 jours respectivement.

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 petits⁷⁰. Au cours des huit dernières campagnes agricoles, la durée avantageuse du cycle pour les expéditions de grain soumissionné est demeurée plutôt stable et s'établissait en moyenne à 1,2 jour, soit 7,9 % de moins que celle du cycle de rotation des wagons pour les expéditions de grain non soumissionné de la CCB. 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.

Figure 35 : Cycles de rotation des wagons – Grain soumissionné et non soumissionné



Pendant la campagne agricole 2008 à 2009, le temps moyen de transit après chargement des wagons de grain soumissionné était de 5,6 jours. Il s'agissait d'une amélioration de 13,8 % par rapport à la moyenne de 6,5 jours établie pendant la campagne agricole précédente. Si l'on compare le bilan sur huit ans à celui des expéditions de grain non soumissionné de la CCB, on peut constater que l'avantage que procurait le temps de transit après chargement des wagons était estimé à environ 0,8 jour, soit 9,9 %. L'écart entre les moyennes des temps de transit à vide établis pour le grain soumissionné et non soumissionné de la CCB expliquait le peu de valeur de l'avantage, soit une durée 0,5 jour ou 6,0 %.

Bien que les statistiques présentées ici continuent d'indiquer que l'acheminement de grain soumissionné détient un avantage structurel par rapport au transport de grain non soumissionné, les deux dépendent toujours dans une très large mesure du service ferroviaire qu'ils reçoivent. Il faut se rappeler que les activités ferroviaires jouent un rôle direct déterminant dans la définition des cycles de rotation des wagons, et que les gains obtenus pendant la campagne agricole 2008 à 2009 semblent avoir résulté d'une prestation de service ferroviaire généralement améliorée.

Soumissions acceptées

Puisque le programme d'appels d'offres de la CCB vise à stimuler la concurrence, le Surveillant emploie une série d'indicateurs pour évaluer la position de dominance dans le marché. Certains intervenants se sont préoccupés de la capacité potentielle des grandes sociétés céréalières à soumissionner pour moins que leurs petites concurrentes, et le premier indicateur utilisé consiste donc à analyser les soumissions présentées par les grandes sociétés céréalières et les concurrentes de moindre envergure⁷¹.

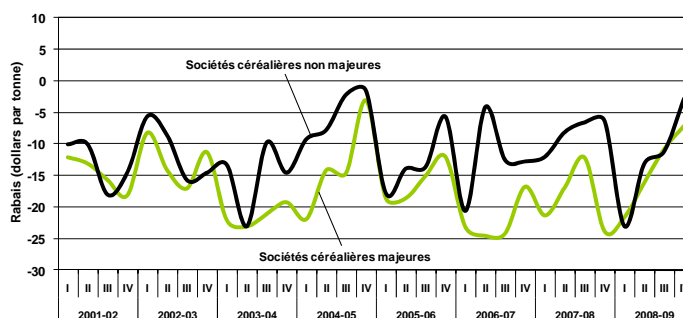
⁷⁰ Un projet pilote réalisé par l'ancien Saskatchewan Wheat Pool et le CN en 2002 démontre que les mouvements dos à dos de trains-navettes de 100 wagons à partir de silos à forte capacité permettent un cycle moyen de rotation des wagons de 6,5 jours.

⁷¹ Telle qu'employée ici, l'expression « grandes sociétés céréalières » désigne spécifiquement Viterra Inc., Cargill Limited et Pioneer Grain Company, Limited. Ces sociétés sont effectivement les trois plus grandes firmes d'approvisionnement du grain dans l'Ouest canadien.

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 soumise⁷². De ce fait, le rabais maximum offert par les sociétés céréalières et généralement accepté par la CCB fournit une base raisonnable avec laquelle on peut comparer les différences entre les comportements soumissionnaires des sociétés céréalières majeures et non majeures.

Le rabais maximum proposé par les deux groupes a fluctué de façon appréciable au cours des huit 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. Toutefois, le rabais maximum offert par les grandes sociétés céréalières dépasse habituellement celui que proposent les concurrents de moindre envergure, souvent par le double de ce dernier. Les petites sociétés céréalières ont pourtant réussi en de nombreuses occasions à surenchérir sur les soumissions de leurs grands rivaux. [Consulter le tableau 2A-19 à l'Annexe 5.]

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



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. La valeur des soumissions déposées pendant la campagne agricole 2007 à 2008 a reculé, mais a par la suite rebondi.

La campagne agricole 2008 à 2009 a mis en évidence une réduction mieux soutenue. Les rabais consentis sur le blé au premier trimestre ont légèrement fléchi pour s'établir à 23,01 \$ la tonne, mais ils ont commencé à chuter de manière appréciable au deuxième trimestre, pour tomber ensuite dans un creux de 7,11 \$ la tonne au troisième trimestre. En fait, le quatrième trimestre a donné lieu à certaines des plus basses soumissions enregistrées en cinq ans.

Malgré ces fluctuations du marché, les grandes sociétés céréalières peuvent encore être considérées comme ayant préservé leur influence déterminante sur les prix demandés 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 entreprises non majeures. De plus, ce qui, en fin de compte, semble distinguer les deux groupes a trait à la propension des sociétés de moindre envergure à répondre sélectivement aux appels d'offres lancés par la CCB, et au fait que les grandes sociétés céréalières semblent répondre aux appels sans faire de distinction.

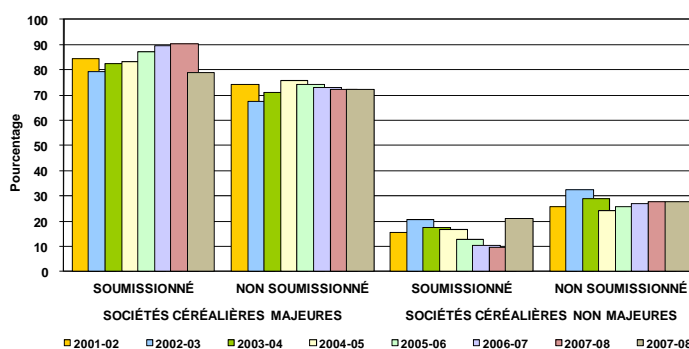
⁷² Les soumissions présentées par les sociétés céréalières sont exprimées sous forme d'un rabais par tonne par rapport au prix initial de la CCB en ce qui concerne le blé, le blé dur et l'orge.

Parts du marché

Le meilleur indicateur d'une position dominante est indubitablement les parts de marché qu'occupent respectivement les grandes sociétés céréalières et leurs concurrentes de moindre envergure. Fait intéressant, la part des plus grandes sociétés céréalières dans le transport des grains de la CCB (qu'il s'agisse ou non de grain soumissionné), bien qu'elle ait fluctué au cours des huit dernières campagnes agricoles, n'a pas changé de façon importante. Durant la campagne agricole 2001 à 2002, les grandes sociétés céréalières contrôlaient 84,6 % des volumes soumissionnés. La part des grandes sociétés céréalières a continué d'augmenter de manière assez constante par la suite pour atteindre un sommet de 90,3 % au cours de la campagne agricole 2007 à 2008, mais elle a brutalement reculé pendant la campagne agricole 2008 à 2009. En fait, leur part, qui comptait pour 79,1 % du total des expéditions de grain soumissionné, est tombée au plus bas niveau enregistré dans le PSG. La situation était pratiquement identique dans le cas des grains de la CCB non soumissionnés, car la part des grandes sociétés céréalières a décliné, passant de 74,4 % à 72,1 % durant la même période. [Consulter le tableau 2A-20 à l'Annexe 5.]

Les parts de marché des sociétés céréalières non majeures ont nécessairement enregistré des augmentations parallèles. Au cours des huit dernières campagnes agricoles, ces sociétés ont augmenté leur part de marché en matière de transport de grain soumissionné de 5,5 points de pourcentage, et ils ont également ajouté 2,3 points de pourcentage à leur part du transport des grains non soumissionnés. Ces différences revêtent une importance certaine pour les céréalières non majeures, mais elles ont une portée trop limitée pour être en mesure d'indiquer l'existence d'un changement significatif dans l'ensemble des activités commerciales. Elles semblent en outre indiquer que les grandes sociétés céréalières, malgré leur avantage concurrentiel évident, ont été incapables d'évincer leurs rivales non majeures⁷³.

Figure 37 : Part de marché – grains de la CCB



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. En outre, grâce au mécanisme général d'attribution de wagons qui leur a alloué 80 % du volume de transport de la CCB, les sociétés céréalières de moindre envergure ont bénéficié d'une protection partielle de leur part de marché.

Économies financières

Malgré l'érosion continue des rabais proposés par les sociétés céréalières dans leurs soumissions, les économies de transport accumulées par la CCB – dont les producteurs ont en fin de compte bénéficié des comptes des livraisons en commun – ont en fait augmenté pendant la campagne agricole 2008 à 2009. Cela s'expliquait dans une large mesure par les effets compensateurs d'une augmentation de 18,2 % du volume de grain transporté sous le régime du programme d'appels d'offres. Il faut en outre se rappeler que, même si ces rabais figurent de manière bien évidente dans la formule de calcul du total des économies de transport de la CCB, ils ne sont pas les seuls éléments compensateurs. Les rabais consentis sur le transport et l'entreposage,

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.

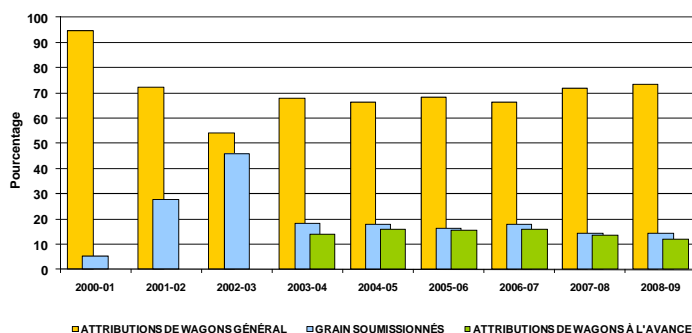
et les sanctions financières infligées pour non-respect, influencent aussi ce calcul. Pour la campagne agricole 2008 à 2009, la CCB estime que les économies produites par ces diverses sources ont augmenté de 12,7 %, passant à 34,5 millions de dollars comparativement à 30,6 millions de dollars pour la campagne précédente.

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

Malgré une augmentation de 17,1 % du total des expéditions de grains de la CCB, le tonnage total transporté dans le cadre du programme d'attribution de wagons à l'avance a grimpé de 3,6 % seulement pendant la campagne agricole 2008 à 2009 pour s'établir à 1,9 million de tonnes comparativement à 1,8 million de tonnes un an plus tôt. Cette augmentation représentait 12,2 % du tonnage total expédié vers les ports de l'Ouest canadien par la CCB, soit une perte de 1,5 point de pourcentage, comparativement à la part de 13,7 % attribuée aux expéditions pendant la campagne précédente.

Lorsqu'on ajoute les 2,2 millions de tonnes qui ont été transportées sous le régime du programme d'appels d'offres, le total combiné des expéditions de grains transportés dans le cadre des deux programmes compte pour 26,5 % du total des expéditions de la CCB. Ce résultat est notablement inférieur à l'objectif de 40 % qui avait été déterminé, ainsi qu'à la part de manutention de 28,0 % qui avait été ciblée dans le cadre de ces deux programmes un an plus tôt⁷⁴. Il s'agissait en outre d'une période de contraction qui se poursuivait depuis deux années de suite. La part combinée des deux programmes était tombée à son niveau le plus bas depuis l'institution du programme d'attributions de wagons à l'avance pendant la campagne agricole 2003 à 2004.

Figure 38 : Mouvements des grains de la CCB – Ouest canadien

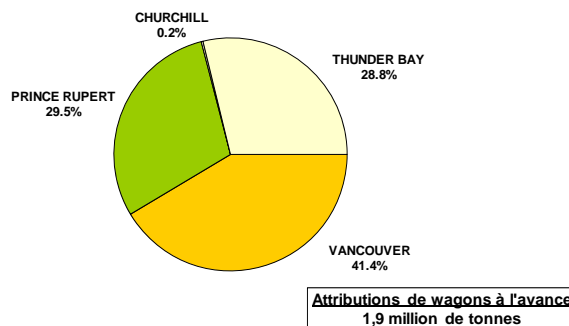


Une partie du déficit était attribuable au niveau relativement faible des expéditions de grains dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance au cours de la première moitié de l'année, niveau qui représentait 8,3 % seulement du total des expéditions de la CCB pendant cette période de six mois. Bien que la part de marché ait grimpé à 15,0 % pendant la seconde moitié de l'année, l'augmentation n'a pas suffi à compenser sa faiblesse antérieure. Ces données allaient à l'encontre de la part attribuée dans le cadre du programme d'appels d'offres, qui démontrait une force relative pendant les neuf premiers mois de la campagne agricole avant de chuter abruptement au quatrième trimestre.

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 1,9 million de tonnes d'expéditions était constituée par des expéditions de 1,7 million de tonnes de blé, soit 89,1 %. À ce nombre s'ajoutait 0,2 million de tonnes supplémentaires d'expéditions de blé dur, soit 10,9 %. Aucun wagon d'orge n'a été attribué sous le régime du programme d'attributions de

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



⁷⁴ Les attributions de wagons à l'avance sont gérées de la même façon que le programme général d'attributions de wagons de la CCB, sauf qu'elles exigent un préavis de deux semaines et une indication anticipée concernant les grades de grains demandés afin de permettre aux expéditeurs de gérer leur logistique avec davantage de souplesse.

wagons à l'avance pendant la campagne agricole 2008 à 2009. [Consulter le tableau 2B-1 à l'Annexe 5.]

La plus grande partie du volume de transport effectué dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance, soit 0,8 million de tonnes ou 41,4 %, était destinée au port de Vancouver. Ce résultat dépassait la part de 38,9 % des expéditions de grain soumissionné effectuées par le port.

Vancouver était suivi de Prince Rupert, qui acheminait 0,6 million de tonnes, soit une part de 29,5 %, de Thunder Bay, qui acheminait 0,5 million de tonnes, soit une part de 28,8 %, et de Churchill, qui acheminait 4 600 tonnes, soit une part de 0,2 %. [Consulter le tableau 2B-2 à l'Annexe 5.]

Premiers transporteurs

Plus de la moitié du volume transporté dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance durant la campagne agricole 2008 à 2009, soit une part de 59,8 %, provenait de postes situés le long des voies du CP. Cette part était inférieure à la part de 65,6 % obtenue par le transporteur l'année précédente, mais sensiblement supérieure à la part de 41,8 % constituant sa part du transport de grain soumissionné. Par ailleurs, la part revenant au CP pour effectuer ces expéditions était de beaucoup supérieure à la part de 50,8 % qu'il avait obtenu pour les expéditions générales de grain de l'Ouest canadien. [Consulter le tableau 2B-3 à l'Annexe 5.]

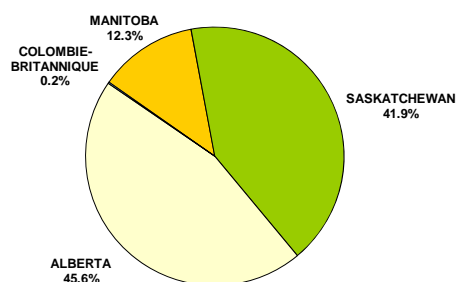
Origine des volumes

Par contraste avec les expéditions de grain soumissionné, dont le tonnage provenait en majorité de la Saskatchewan, le volume le plus important acheminé dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB provenait de l'Alberta. Estimées à presque 0,9 million de tonnes, les expéditions en provenance de l'Alberta comptaient pour un peu moins de la moitié du volume total attribué dans le cadre du programme, soit 46,5 %. Ce résultat était légèrement supérieur à la part de 40,4 % que la province avait obtenu pour le transport du grain soumissionné. Les expéditions de la Saskatchewan et du Manitoba ont suivi, avec des volumes de 0,8 million de tonnes et de 0,2 million de tonnes respectivement. Un total de 3 000 tonnes a également été expédié de la Colombie-Britannique. [Consulter le tableau 2B-4 à l'Annexe 5.]

Les pourcentages attribués à ces dernières provinces dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance diffèrent eux aussi légèrement des pourcentages obtenus par appels d'offres. Dans le cas de la Saskatchewan, cela représentait une part de 41,9 % des expéditions effectués sous le régime du programme d'attributions de wagons à l'avance, comparativement à la part de 43,8 % obtenue sous le régime du programme d'appels d'offres. La part d'expéditions de 12,3 % du Manitoba traînait elle aussi de l'arrière par rapport aux 15,7 % qu'elle avait réussi à obtenir pour le transport de grain soumissionné. Relativement faibles, les parts attribuées à la Colombie-Britannique comptaient pour 0,2 % sous les deux programmes.

Tout comme dans le cas du grain soumissionné, la majorité des grains expédiés en vertu du programme d'attributions de wagons à l'avance, soit une part de 95,6 %, provenait de silos à forte capacité. Ce pourcentage était supérieur à celui de 89,9 % qui était associé à ce type d'installations pendant la campagne précédente. Il a en outre représenté le pourcentage le plus élevé jamais enregistré par le PSG. Dans les principales provinces productrices, l'usage des silos à forte capacité était semblable; 94,5 % des expéditions provenaient du Manitoba, 95,3 % de l'Alberta, et 96,6 % de la Saskatchewan. Ces parts concordent également avec les observations concernant les expéditions de grain soumissionné. Par contraste, le grain expédié de la Colombie-Britannique provenait exclusivement d'installations traditionnelles⁷⁵.

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



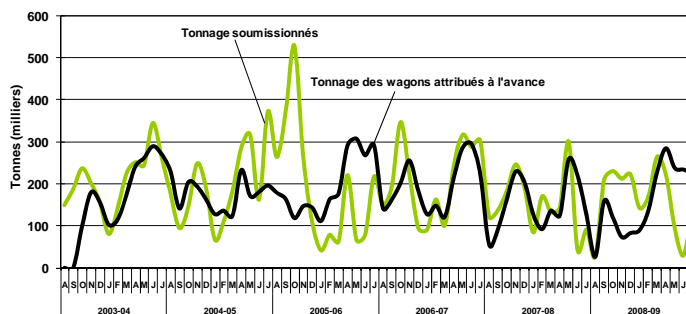
⁷⁵ Consulter la Section 1.3 Infrastructure des silos de collecte, Catégorie d'installation, pour une description détaillée des types de silos.

Répartition mensuelle

Les volumes de grain transportés dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB s'établissaient en moyenne à 158 000 tonnes par mois, et les volumes mensuels allaient d'un creux de 26 100 tonnes à un sommet de 284 800 tonnes. Comme le laissait supposer des résultats antérieurs, cette répartition différait de celle que l'on avait observée dans le cas du grain soumissionné.

En combinant les expéditions de grain soumissionné et les expéditions effectuées dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance, les sociétés céréalieres ont réussi à maximiser le potentiel d'économie de coût attribuable au transport par grands blocs de wagons chaque fois que l'occasion s'y prêtait. Les sociétés céréalieres ont ainsi pu bénéficier pleinement de la souplesse qui caractérisait le programme d'attributions de wagons à l'avance et qui était destinée à s'appliquer à leurs activités de planification.

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

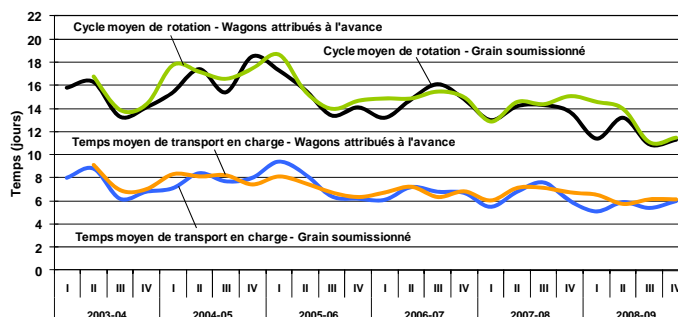


Cycles de rotation des wagons

Le cycle moyen de rotation des wagons pour les expéditions de grain soumissionné dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB s'établissait à 12,2 jours pendant la campagne agricole 2008 à 2009. Cette durée était de 15,3 % inférieure à la moyenne de 14,4 jours enregistrée un an plus tôt. Elle se situait en outre à un niveau légèrement supérieur à la moyenne de 11,8 jours enregistrée dans le cas des expéditions de grain soumissionné. En fait, les données trimestrielles relatives aux cycles de rotation des wagons attribués à l'avance correspondaient étroitement aux données applicables dans le cadre du programme d'appels d'offres, et elles étaient également compatibles avec le cycle de rotation général pour la période. [Consulter le tableau 2B-6 à l'Annexe 5.]

Il existait de grandes similitudes dans les deux programmes, mais il subsistait encore des différences. La moyenne de 6,1 jours du temps de transit après chargement des wagons de grains dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance était supérieure à la moyenne de 5,6 jours associée aux expéditions de grain soumissionné. Inversement, la durée moyenne du transport à vide était à peine plus courte que celle des expéditions de grain soumissionné, soit 6,1 jours et 6,2 jours, respectivement.

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



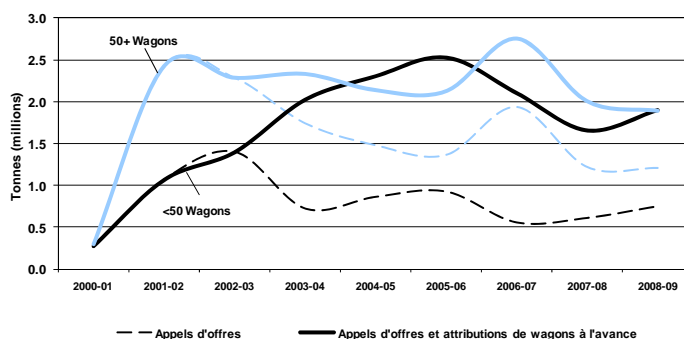
Bien que les moyennes relatives associées aux expéditions effectuées dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance aient été plus élevées que celles qui étaient liées aux expéditions de grain soumissionné, elles étaient inférieures de 6,2 % aux moyennes générales enregistrées pour les expéditions de grains de la CCB non soumissionné, soit 13,0 jours. Ces similitudes soutiennent l'observation voulant que les grains expédiés dans le cadre des programmes d'appels d'offres et d'attributions de wagons à l'avance soient pour la plupart transportés de concert les uns avec les autres.

Blocs de wagons multiples

La proportion de grains transportés dans le cadre de programmes d'encouragement utilisés par les chemins de fer pour encourager les expéditions par blocs de wagons multiples a augmenté considérablement pendant le PSG. Les expéditions effectuées dans le cadre de ces programmes comptaient pour environ trois-quarts du volume total de grain depuis la campagne agricole 2001 à 2002. Mais la plupart du temps, la part de grains transportés à laquelle s'appliquaient des tarifs d'encouragement dans le cadre du programme d'appels d'offres de la CCB traînait derrière celle qu'on avait enregistrée pour toutes les expéditions de grain. Comme nous l'avons mentionné précédemment, cette part est tombée à 61,9 % au cours de la campagne agricole 2008 à 2009, malgré le fait que 97,7 % de ce trafic provenaient de silos à forte capacité, et que les grandes sociétés céréalieres s'occupaient de 79,1 % de la manutention.

C'est toutefois cette même dominance qui a incité la CCB et ses agents à réduire collectivement la part d'expéditions totales de la CCB susceptibles de faire l'objet d'appels d'offres. Au début de la campagne agricole 2003 à 2004, le volume de grain soumissionné est passé d'un minimum de 50 % à un maximum de 20 %, ce à quoi s'ajoutait un autre 20 % qui serait transporté dans le cadre 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 sociétés céréalieres non majeures 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'offres⁷⁶.

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



Compte tenu de la taille généralement réduite des installations utilisées par les sociétés céréalieres non majeures, les expéditions effectuées par les wagons offerts dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance sont caractérisées par une capacité de transport moins importante que celle des expéditions qui sont effectuées uniquement dans le cadre du programme d'appels d'offres. La situation est identique dans le cas des expéditions des grandes sociétés céréalieres, puisque celles-ci remplissent fréquemment leurs obligations en matière de transport soumissionné en chargeant des wagons avec d'autres grains afin de bénéficier dans la mesure du possible des rabais avantageux qui leur sont offerts. La combinaison engendre une concentration accrue d'expéditions effectuées par blocs de moins de 50 wagons, ainsi qu'une diminution des expéditions par blocs de 50 wagons ou plus. Compte tenu du fait que 38,1 % des expéditions de grain soumissionné ont été effectuées par blocs de moins de 50 wagons, on pouvait y ajouter les expéditions effectuées dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance pour faire grimper la proportion à 50,3 %. À l'inverse, la proportion d'expéditions par blocs d'au moins 50 wagons diminuait et s'établissait à 61,9 %, dans le cas des expéditions constituées exclusivement de grain soumissionné, et à 49,9 % lorsque les expéditions étaient combinées aux expéditions effectuées dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance. [Consulter le tableau 2B-7 à l'Annexe 5.]

⁷⁶ 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 céréalieres.

Taille des blocs de wagons multiples

Le programme d'appels d'offres a favorisé les expéditions effectuées par blocs de 59,7 wagons en moyenne pendant la campagne agricole 2008 à 2009. Une fois combinées aux expéditions effectuées dans le cadre du programme d'attributions des wagons à l'avance, la moyenne générale diminuait de 12,1 % pour s'établir à 52,5 wagons. [Consulter le tableau 2B-8 à l'Annexe 5.]

Les statistiques produites au moyen des données recueillies pendant les six années d'existence du programme d'attributions de wagons à l'avance indiquent que la mise en commun des expéditions de grain soumissionné et des expéditions de grain effectuées dans le cadre du programme d'appels d'offres avaient permis de rabaisser la moyenne élevée 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.

2.3 Relations commerciales – autres événements

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

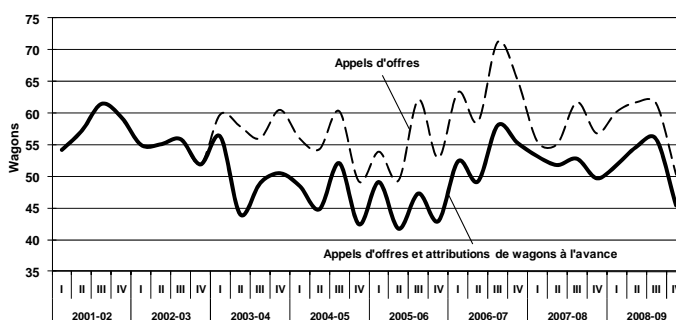
Les plaintes des intervenants concernant le service ferroviaire et l'attribution des wagons ont constamment augmenté au cours des dernières années. La perception d'un déclin dans l'uniformité et la fiabilité avec lesquelles ce service est fourni a été particulièrement préoccupante. Les expéditeurs de 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 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.

Ces problèmes ont atteint un point critique lorsqu'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 wagons⁷⁷.

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 persistait⁷⁸. 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 » généralisée⁷⁹.

En raison de ses implications pour l'ensemble de l'industrie, un grand nombre de petits expéditeurs du SMTG considérèrent positivement la décision de l'Office. Ces expéditeurs anticipèrent qu'il existerait une amélioration

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



⁷⁷ 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.

⁷⁸ Voir décision n° 344-R-2007 de l'Office des transports du Canada datée du 6 juillet 2007.

⁷⁹ Ibidem

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. En conséquence, les changements structurels apportés par le CN en août 2007 furent insuffisants pour réduire les préoccupations que ces intervenants avaient soulevées.

En 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 CN⁸⁰. 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 exploitation⁸¹.

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 service⁸². 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. Concluant qu'il ne pouvait tout simplement pas estimer les effets de ces changements en l'absence de données pertinentes, l'Office repoussa sa décision finale jusqu'à ce que toutes les données requises puissent être assemblées et analysées⁸³.

Le 25 septembre 2008, l'Office publia finalement sa décision qui se présentait en faveur de quatre des six sociétés qui avaient déposé des plaintes. L'Office trouva que, sur la base de ses critères de performance de service établis pour le transport du grain de l'ouest concernant ces plaignants, le CN n'avait pas respecté ses obligations de niveau de service envers quatre des six demandeurs, pour la campagne agricole 2007-2008⁸⁴.

⁸⁰ 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 inclurent 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.

⁸¹ 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. Considérant l'étendue des plaintes déposées par ces expéditeurs, le personnel de l'Office a tout d'abord tenté de se poser en médiateur pour régler le différend. 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.

⁸² Une référence collective est faite ici aux six décisions délivrées simultanément par l'Office des transports du Canada. Voir les décisions n^{os} 20-R-2008 à 25-R-2008 de l'Office des transports du Canada, toutes datées du 18 janvier 2008.

⁸³ 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.

⁸⁴ Les quatre plaignants dont les plaintes furent acceptées étaient : North East Terminal Ltd., North West Terminal Ltd., Parrish & Heimbecker Ltd. et Paterson Grain. L'Office conclut que le CN n'avait pas manqué à ses obligations de niveau de service envers la CCB ni envers Providence Grain Group Inc. pour la campagne agricole 2007 à 2008. Le 4 février 2009, la CCB, l'une des deux sociétés n'ayant pas reçu de réparation dans le cadre de la décision de l'Office, déposa une demande faisant appel de cette décision auprès de la Cour d'appel fédérale, déclarant que l'Office avait commis une erreur en ne prenant pas en compte des données pertinentes à la campagne agricole de 2007 à 2008. À la fin de la campagne agricole de 2008 à 2009, cette affaire n'avait toujours pas été instruite.

Prescrivant une réparation aux normes basées sur la performance, l'Office demanda au CN de s'assurer que ces quatre sociétés céréalières reçoivent au moins 80 % de leurs commandes hebdomadaires de wagons. Les instructions stipulaient également que 90 % des commandes de wagons confirmées devaient être livrées soit au cours de la semaine requise, soit au cours des deux semaines suivantes et que la performance du CN serait évaluée sur la base d'une moyenne continue sur 12 semaines.

Mais les plaintes concernant le service du transporteur n'ont pas cessé. En mars 2009, Western Grain Trade Ltd. (WGTL) déposa une plainte similaire auprès de l'Office concernant le service qu'elle avait reçu du CN à son installation d'Hamlin, Saskatchewan. En tant qu'entreprise de transformation et exportateur de produits de cultures spéciales, WGTL soutient qu'un service ferroviaire fiable et régulier était essentiel à sa réussite commerciale. De plus, l'expéditeur déclara que le service irrégulier qu'il recevait de la part du CN à ce moment-là avait déjà nui à son entreprise, lui causant des préjudices financiers. Le plaignant indiqua qu'il recherchait en fin de compte une instruction, homogène avec les réparations précédemment demandées par l'Office dans de tels cas, qui exigerait du transporteur qu'il fournisse un service qui correspondrait mieux aux besoins spécifiques de l'expéditeur. Toutefois, à la fin de la campagne agricole de 2008 à 2009, une décision relative à cette affaire n'avait toujours pas été prise.

2.32 Distinction visuelle des grains (DVG) éliminée pour la campagne agricole de 2008 à 2009

Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire annonça 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 canadien prendrait fin avec la campagne agricole 2007 à 2008. À partir du 1^{er} août 2008, il a été 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 Commission canadienne des grains (CCG) et l'industrie céréalière ont collaboré pour s'assurer que le changement ne compromette pas l'intégrité du système d'assurance qualité existant, ainsi que pour développer un mécanisme à essai rapide pour une mise en place à une date ultérieure.

À la suite de l'adoption de ce nouveau processus de déclaration, une préoccupation ancienne relative aux agriculteurs livrant par inadvertance des variétés de blé qui n'étaient plus enregistrées commença à revêtir une nouvelle importance⁸⁵. Bien que de telles livraisons affectaient très peu du volume du grain qui entrait dans le SMTG, la CCG et l'Agence canadienne d'inspection des aliments reconnurent qu'un système de notification rehaussé était nécessaire pour garantir que les producteurs disposent des informations les plus récentes relatives aux variétés enregistrées. Ces deux organisations promirent de traiter ces questions dans un proche avenir.

2.33 Tarifs de fret maritime et troubles financiers

Comme on l'a vu dans des éditions précédentes des rapports du Surveillant, les tarifs de fret maritime ont fluctué considérablement au cours des quelques dernières campagnes agricoles. Depuis une valeur initiale d'environ 1 400 points au début de la campagne agricole de 2002 à 2003, le Baltic Dry Index (BDI) monta sensiblement jusqu'à un pic d'environ 6 000 points au cours des campagnes agricoles de 2003 à 2004 et 2004 à 2005⁸⁶. Toutefois, les tarifs de fret maritime commencèrent à décliner régulièrement, atteignant une valeur la plus basse d'environ 2 100 points au second trimestre de la campagne agricole de 2005 à 2006. Cela soulignait encore le point de départ d'une remontée soutenue des prix qui vit l'indice grimper jusqu'à presque 6 900 points au cours des six trimestres suivants.

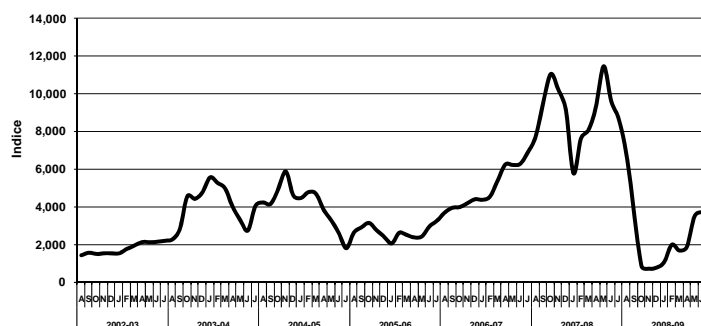
⁸⁵ Dans le cadre de la *Loi sur les grains canadiens*, tout le blé livré dans le système de silos sous licence de l'Ouest canadien doit être d'un type enregistré dans le cadre de la *Loi sur les semences* (administrée par l'Agence canadienne d'inspection des aliments), sinon il sera classé comme blé de fourrage, ce qui entraîne une perte potentielle jusqu'au tiers de sa valeur. Comme certains agriculteurs n'étaient pas informés du fait que certaines variétés de blé avaient été retirées du registre, leurs livraisons ont été classées comme blé de fourrage.

⁸⁶ 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.

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.

Le premier trimestre de la campagne agricole de 2007 à 2008 vit les tarifs de fret maritime monter encore plus considérablement, le BDI dépassant le niveau de 11 000 points pour la première fois de son histoire. Mais la volatilité des marchés revint et les tarifs commencèrent à s'effondrer, diminuant de presque 50 % dans les trois mois suivants. Cela n'empêcha pas le BDI de rebondir jusqu'à un nouveau pic historique voisin de 12 000 points, au début de juin 2008. Mais tout comme ce fut le cas l'année précédente, cela ne dura pas. À la fin de la campagne agricole de 2007 à 2008, le BDI avait de nouveau perdu près du tiers de sa valeur, descendant jusqu'à 8 600 points.

Figure 45 : Tarifs de fret maritime – Baltic Dry Index



Mais une résurgence des tarifs de fret maritime à laquelle on aurait pu s'attendre au vu des fluctuations précédentes des marchés ne s'est pas produite au premier trimestre de la campagne agricole de 2008 à 2009. Au contraire, ces tarifs se sont virtuellement effondrés. À la fin octobre 2008, le BDI avait diminué d'environ 7 800 points pour se tenir juste au-dessus de 850 points. L'indice avait chuté de 90 % en moins de six mois, ce qui ne s'était jamais produit. Cette chute vertigineuse reflétait une crise financière en développement qui, bien que naissant aux États-Unis, se répandait rapidement dans le monde. Confrontée à une calamité économique que l'on n'avait pas vue depuis presque quatre-vingts années, la demande de produits de consommation et industriels chuta brutalement. L'impact négatif que celle-ci eut sur le transport maritime des matières premières, surtout vers la Chine, provoqua un excédent extraordinaire de capacité d'expédition⁸⁷. Les navires qui étaient auparavant en forte demande se trouvaient mis au repos en grand nombre, alors que le marché de l'affrètement s'effondrait.

Le second trimestre vit peu d'amélioration de la situation car les nations du monde luttèrent pour contenir la crise financière qui s'étendait. En conséquence, le BDI continua à descendre, jusqu'à finalement moins de 700 points avant de présenter des signes de stabilisation. Depuis les valeurs les plus basses enregistrées fin 2008, l'indice remonta modestement jusqu'à environ 1 100 points à la fin de janvier 2009. Une certaine confiance des investisseurs renforça le marché au cours des troisième et quatrième trimestres, le BDI remontant lentement jusqu'à environ 1 900 points à la fin d'avril, puis jusqu'à presque 3 400 points à la fin de juillet.

Comme on l'a observé auparavant, les tarifs de fret maritime peuvent avoir un impact considérable sur la position concurrentielle du Canada dans le marché international des grains. Le grain de l'Ouest canadien 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. Mais l'inverse est également vrai, car

⁸⁷ Une grande partie de cette capacité s'était récemment trouvée utilisée à la suite des programmes de construction navale lancés pour répondre à la montée des tarifs de fret maritime causée par l'expansion économique de la Chine. La demande apparemment insatiable de la Chine de minerai de fer et de charbon en était la cause principale et cela avait durement mis à l'épreuve la capacité de transport de matériaux secs, en vrac, des navires, faisant monter en même temps les tarifs de transport maritime.

la capacité du Canada à faire face à la concurrence est souvent rehaussée lorsque les tarifs de fret maritime baissent.

Bien que ce fût le cas pour les exportations céréalières de la campagne agricole de 2008 à 2009, la crainte qui se répandit à travers les marchés financiers fut en fait détrimentale à la demande de bon nombre d'autres produits de base canadiens. Durant cette période, on nota une baisse importante des exportations de charbon, d'engrais et de produits forestiers. Et bien que le marché des céréales et des oléagineux échappa au pire de cette catastrophe, les prix tombèrent tout de même fortement par rapport à leur point culminant de la campagne agricole de 2007 à 2008. (Une discussion plus détaillée de ces variations de prix se trouve à la section 5). Malgré cela, il devint de plus en plus évident que la demande d'exportation des céréales, oléagineux et produits de cultures spéciales du Canada se développait en fait. En réalité, la capacité libérée à la suite de la baisse ressentie pour d'autres produits de base permit au SMTG de traiter un volume record de céréales d'exportation jusqu'à la fin de la campagne agricole.

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 (FRCC) 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 revenu⁸⁸. Un examen ultérieur de cette question suggéra que les coûts réels d'entretien étaient inférieurs aux allocations qui avaient été accordées.

Pour corriger cela, le gouvernement fédéral introduisit un amendement à la *Loi sur les transports au Canada* qui autoriserait un ajustement exceptionnel des allocations d'entretien accordées au CN et au CP⁸⁹. 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 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 1,0884⁹⁰.

En février 2008, l'Office délivra sa détermination finale en la matière, en décidant qu'un ajustement exceptionnel de 72,2 millions de dollars 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 1,0884⁹¹. Le CN et le CP, se trouvant en désaccord avec divers aspects de la procédure ainsi qu'avec la détermination finale, décidèrent de faire appel de la décision de l'Office auprès de la Cour d'appel fédérale. Comptant beaucoup sur le succès de cet appel, les transporteurs

⁸⁸ 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.

⁸⁹ 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.

⁹⁰ 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.

⁹¹ Voir décision n° 67-R-2008 de l'Office des transports du Canada datée du 19 février 2008.

ne se sont pas efforcés de réduire leurs tarifs du montant ample nécessaire pour éviter un excédent significatif du plafond de leurs revenus, calculé ultérieurement à 59,8 millions de dollars avant les pénalités applicables⁹².

Cependant, en novembre 2008, la Cour d'appel fédérale décida contre les chemins de fer, confirmant la détermination de l'Office et un règlement unique de 72,2 millions de dollars⁹³. Mécontents de cela, les transporteurs cherchèrent à faire appel de cette décision auprès de la Cour suprême du Canada⁹⁴. La Cour rejeta toutefois la demande vers la fin du troisième trimestre⁹⁵. Bien que ceci conclue l'affaire, on ne doit pas oublier que, durant la procédure d'appel, aucun des transporteurs n'a tenté de modifier ses structures tarifaires en vigueur pour fournir le règlement unique des allocations d'entretien qui avaient été exigées. Cela signifiait que le CN tout comme le CP risquait de dépasser largement son plafond de revenu pour les campagnes agricoles de 2008 à 2009 si les Cours ne décidaient pas finalement en leur faveur. Leurs options juridiques étant épuisées, les chemins de fer prirent des mesures rapides pour réduire leurs tarifs afin d'atténuer ces risques.

2.35 Réintroduction 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'hui⁹⁶. 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)⁹⁷.

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.

⁹² Voir décision n° 628-R-2008 de l'Office des transports du Canada datée du 30 décembre 2008.

⁹³ Voir la décision regroupée de la Cour d'appel fédérale relative au dossier entre la *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et l'Office des transports du Canada*, 2008 FCA 363, en date du 24 novembre 2008.

⁹⁴ Le CN et le CP avaient tous deux déposé des demandes d'appel le 23 janvier 2009.

⁹⁵ La Cour suprême du Canada rejeta la demande sans frais le 23 avril 2009.

⁹⁶ 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.

⁹⁷ 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 canadien 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 rentable⁹⁸.

Cependant, avec la clôture de session du 39^e parlement le 7 septembre 2008, le projet de loi C-39 fut abandonné sur le document d'ordre de la Chambre des Communes. Ces amendements furent remis à ordre du jour et réintroduits à la Chambre des Communes le 24 février 2009 sous forme du projet de loi C-13. Quand bien même, l'opposition attaqua ce projet de loi. Avant qu'il ne soit introduit pour une seconde lecture, ce qui l'aurait alors envoyé au Comité permanent sur l'agriculture et l'agroalimentaire pour un examen plus approfondi, les partis de l'opposition choisirent de repousser sa lecture de six mois. Aussi appelée « amendement en suspens », cette action était équivalente à refuser le projet de loi en repoussant sa considération. À la fin de la campagne agricole de 2008 à 2009, on ne voyait pas bien quelle autre action le gouvernement envisageait, si toutefois il y en avait une.

2.4 Observations sommaires

La campagne agricole 2008 à 2009 a été la neuvième pour le programme d'appels d'offres de la CCB (Commission canadienne du blé). De façon plus importante, ce fut la sixième année dans laquelle la CCB se donna l'objectif d'amener un pourcentage déterminé de 40 % des mouvements de grain d'ensemble vers les quatre ports de l'Ouest canadien 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 266 appels d'offres pour l'expédition d'environ 3,4 million de tonnes de céréales, environ 80,6 % de plus par rapport aux 1,9 millions de tonnes visées l'année précédente. Comme par le passé, la grande majorité du grain mis en adjudication, soit 64,9 %, se rapportait au mouvement du blé. Pour la campagne agricole de 2008 à 2009, ceci concernait un transport potentiel de 2,2 millions de tonnes, soit 44,2 % de plus que les 1,5 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. Les appels d'offres pour l'orge ont été classés deuxièmes en termes de leur taille d'ensemble, avec des demandes lancées pour plus de 0,9 million de tonnes, soit 27,5 % du grand total. Les appels d'offres portant sur le blé dur, qui ont assumé une part de 7,6 %, ont compté pour les autres 0,3 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 canadien. 79,7 % du volume total visé par les appels d'offres était destiné à l'exportation par les ports de la côte ouest de Vancouver et Prince Rupert. Cela s'avérait plus important que la part de 73,3 % passant par ces ports une année plus tôt. Il y eut aussi un autre changement notable dans l'attribution entre ces deux ports, la part de celui de Prince Rupert s'élevant à un niveau record de 52,8 % par rapport à la campagne précédente de 41,3 %, alors que celle du port de Vancouver passa de 32,0 % à 26,9 %. La part accordée au port de Thunder Bay enregistra aussi une nette baisse face à l'augmentation de celle de Prince Rupert, en chutant à 20,3 % comparativement à 26,7 % l'année précédente. Pour la quatrième année consécutive, aucun appel d'offres n'a été émis pour Churchill.

⁹⁸ 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.

Les appels d'offres lancés par la CCB ont donné lieu à 822 soumissions relatives au mouvement de 5,6 millions de tonnes de grain, plus d'une fois et demi de plus que la quantité recherchée. La plupart des soumissions, dans une proportion de 70,6 %, faisaient suite à des appels concernant le blé. 23,3 % des offres se rapportaient aux appels d'offres portant sur l'orge, tandis que l'autre 6,1 % touchait aux appels d'offres portant sur le blé dur. Dans l'ensemble, il y eut moins de soumissions que lors de la campagne agricole précédente, surtout en ce qui concerne le blé dur.

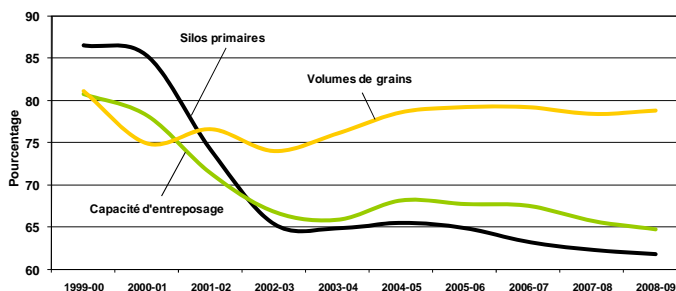
Au total, 316 contrats ont été adjugés pour le transport de 2,2 millions de tonnes de grain. Cela représente 14,4 % des volumes expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest canadien au cours de la campagne agricole 2008 à 2009, un volume nettement inférieur à son objectif de 20 %. De l'ensemble du tonnage transporté, 42,6 % a été expédié à Prince Rupert, 38,9 % à Vancouver et 18,5 % à Thunder Bay. En plus d'indiquer une diminution du rôle de Vancouver et de Churchill, ces résultats signalent la quatrième 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.

Bien que les conditions de marché améliorées aient amené une restauration des modèles de soumission ayant été observés auparavant dans le cadre du programme d'appels d'offres de la CCB, la valeur monétaire des rabais a diminué ces dernières années. Une réduction plus soutenue paraissait évidente durant la campagne agricole de 2008 à 2009. Bien que les rabais avancés sur le blé au premier trimestre aient marginalement diminué à 23,01 \$ la tonne, ils ont commencé à baisser plus sensiblement dans le deuxième trimestre, pour tomber finalement à un point bas de 7,11 \$ la tonne à la fin de la campagne agricole. Au cours du quatrième trimestre, on vit les soumissions les plus basses enregistrées en cinq années.

Malgré l'érosion régulière 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 actuellement augmenté dans la campagne agricole 2008 à 2009. Cela s'expliquait dans une large mesure par les effets compensateurs d'une augmentation de 18,2 % du volume de grain transporté sous le régime du programme d'appels d'offres. La CCB estime que les économies découlant de ces activités et d'autres sources ont augmenté de 12,7 %, passant de 30,6 millions de dollars l'année précédente à 34,5 millions de dollars.

Au total, 1,9 million 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 2008 à 2009. Ceci représentait 12,2 % de toutes les expéditions de la CCB aux ports de l'Ouest canadien, soit une perte de seulement 1,5 points de pourcentage par rapport à la part relative de 13,7 % 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 26,5 % 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 28,0 % qui avaient été manutentionnées dans la campagne agricole 2007 à 2008.

Figure 46 : Parts relatives des trois plus importantes sociétés céréalières



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 céréalières semblent avoir tiré avantage de l'élément d'adaptabilité que le programme d'attributions des wagons à l'avance était censé apporter à leurs activités de planification.

Malgré la préoccupation soulevée par un certain nombre d'intervenants relativement à la capacité éventuelle des grandes sociétés céréalères d'écarter leurs concurrentes non majeures du marché, la part globale du marché détenue par les parts relatives des principales sociétés céréalères est restée, de fait, pratiquement inchangée au cours de la dernière décennie, passant de 81,1 % à 78,8 %. En outre, elles dominent toujours le réseau des silos primaires. Au 31 juillet 2009, les sociétés céréalères majeures contrôlaient toujours plus de 61,7 % des silos, et 64,7 % 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.

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 une hausse 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 céréalères 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 campagne agricole de 2008 à 2009, on compte :

- L'insatisfaction concernant le service du CN a conduit six expéditeurs de grain à déposer des plaintes relatives au niveau de service contre le transporteur auprès de l'Office des transports du Canada en septembre 2007. Un an plus tard, l'Office publia sa décision finale, estimant que le CN avait manqué à ses obligations de niveau de service envers quatre des six demandeurs. Prescrivant une réparation aux normes basées sur la performance, l'Office demanda au CN de s'assurer que ces quatre sociétés céréalères reçoivent au moins 80 % de leurs commandes hebdomadaires de wagons. Mais les plaintes concernant le service du transporteur n'ont pas cessé. En mars 2009, Western Grain Trade Ltd. déposait une plainte semblable contre le CN concernant la qualité du service rendu. À la fin de la campagne agricole 2008 à 2009, une décision relative à cette affaire n'avait toujours pas été prise.
- Le gouvernement fédéral abolit l'usage de la distinction visuelle des grains (DVG) en classant le blé de l'Ouest canadien à la fin de la campagne agricole 2007 à 2008. À partir du 1^{er} août 2008, il a été remplacé par un système mettant en jeu des déclarations provenant des agriculteurs. À la suite de l'adoption de ce nouveau processus de déclaration, une préoccupation ancienne relative aux agriculteurs livrant par inadvertance des variétés de blé qui n'étaient plus enregistrées commença à revêtir une nouvelle importance. Bien qu'il n'y eut que très peu de ces livraisons, la Commission canadienne des grains et l'Agence canadienne d'inspection des aliments reconnurent qu'un système de notification amélioré était nécessaire afin d'éviter ce problème à l'avenir. Ces deux organisations promirent de traiter ces questions.
- Le plafond de revenu pour la campagne agricole 2007 à 2008 a été ajusté afin de refléter un ajustement exceptionnel des allocations d'entretien accordées au CN et au CP, mais les deux transporteurs ont porté en appel la décision finale rendue par l'Office des transports du Canada. Cependant, la Cour d'appel fédérale décida contre les chemins de fer, confirmant la détermination de l'Office et un règlement unique de 72,2 millions de dollars. Bien que les transporteurs décidèrent aussi de faire appel de cette décision auprès de la Cour suprême du Canada, celle-ci rejeta la demande.

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 2008 à 2009

Camionnage

- L'indice composite des tarifs marchandises pour le camionnage à courte distance a monté de 5,3 % au début de la campagne agricole de 2008 à 2009.
 - Monte jusqu'à 132,2 reflétant en grande partie la forte demande existante.

Silos de collecte

- La capacité pour la campagne agricole de 2008 à 2009 a augmenté de 10,9 % à 35,3 millions de tonnes.
 - La capacité la plus importante enregistrée pendant le PSG.
- Le rapport moyen capacité/rotation des silos a augmenté de 11,7 % pour atteindre un record de 6,7 rotations.
 - Le rendement stimulé par une réduction de 1,0 million de tonnes de la capacité d'entreposage des silos dans la dernière décennie.
- Les niveaux hebdomadaires moyens des stocks ont diminué de 0,7 % à 2,7 millions de tonnes.
 - L'activité soutenue de la seconde moitié fut en grande partie responsable de la diminution des stocks.
 - La réduction à long terme tient compte de la sensibilité au déclin de la capacité d'entreposage.
- Le nombre moyen de jours en entrepôt a diminué de 10,9 % jusqu'à un minimum record de 27,7 jours.
- Le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition a diminué de 13,3 % à 3,9.
 - Reflète l'activité soutenue de la seconde moitié.
- Les tarifs publiés pour les activités de manutention aux silos ont tous augmenté :
 - Réception, ensilage et chargement – augmentation de 4,9 %.
 - Nettoyage – hausse de 2,9 %.
 - Entreposage – hausse de 7,1 %.

Opérations ferroviaires

- Le cycle moyen des wagons a baissé de 15,3 % jusqu'à un PSG minimum record de 13,4 jours.
 - Le temps de transit des wagons à vide a baissé de 16,2 % à 6,6 jours; celui des wagons chargés a baissé de 14,4 % à 6,8 jours.
 - Amélioration favorisée par la libération de la capacité des chemins de fer.
- La proportion du grain transporté selon des programmes d'encouragement a augmenté marginalement à 78,9 %.
 - Paiements d'encouragement des compagnies de chemin de fer estimés à 132,0 de dollars – en hausse de 41,4 %.
 - Fait dû en grande partie à l'augmentation des rabais et un gain de 21,2 % en volume.
 - Le rabais moyen a augmenté de 13,4 % à 6,25 \$ la tonne.
- Les tarifs par wagon simple présentent plus de signes de différenciation dans la campagne agricole 2008 à 2009.
 - Les augmentations initiales ont reflété l'application des prix saisonniers par le CN et le CP.
 - Les réductions des second et troisième trimestres ont montré la restructuration des tarifs reflétant le règlement unique prescrit du plafond du revenu.
 - Étendue des changements du total cumulé de l'année des tarifs de fret par wagon simple :
 - CN : Vancouver – en baisse de 4,1 %; Prince Rupert – en baisse de 2,3 %; Thunder Bay – en baisse de 19,2 %.
 - CP : Vancouver – en hausse de 3,7 %; Thunder Bay – en hausse de 2,8 %.
- L'Office des transports du Canada a établi un plafond du revenu à 965,1 millions de dollars.
 - Total des revenus de grain de 964,6 millions de dollars; 0,5 millions de dollars de moins que ce qui est autorisé.
 - Les recettes du CN dépassent son plafond de 0,7 million de dollars.
 - Les recettes du CN baissent de 1,1 millions de dollars au-dessous de son plafond.
 - Les recettes moyennes ont augmenté de 1,5 % à 30,92 \$ la tonne.

Performance des silos terminaux et des ports

- Le débit des terminaux a augmenté de 16,4 % pour atteindre un record du PSG de 25,6 millions de tonnes.
- Le rapport de débit moyen des silos a augmenté de 17,6 % à 10,0 rotations.
- Le niveau hebdomadaire moyen des stocks a diminué de 6,0 % à 1,3 millions de tonnes.
- Le temps moyen dans le port a baissé de 8,0 % pour s'établir à 4,6 jours.
- Les taux de tarif publiés pour les activités de manutention des silos terminaux ont augmenté.
 - Réception, ensilage et chargement – augmentation de 2,3 %.
 - Frais de stockage – augmentation de 5,4 %.

Série de mesures 3 – Efficacité du système

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	CAMPAGNE AGRICOLE EN COURS (1)			
			RÉFÉRENCE 1999 à 2000	2007 à 2008	2008 à 2009	ÉCART en %
Camionnage [sous-série 3A]						
3A-1	Indice composé des tarifs marchandises – camionnage à courte distance		100,0	125,5	132,2	5,3 % ▲
Silos de collecte primaires [sous-série 3B]						
3B-1	Débit du volume de grain (milliers de tonnes)		32 493,9	31 886,4	35 349,1	10,9 % ▲
3B-2	Coefficient de rotation moyen aux silos de collecte		4,8	6,0	6,7	11,7 % ▲
3B-3	Niveau de stock moyen hebdomadaire aux silos (milliers de tonnes)		3 699,3	2 705,5	2 686,7	-0,7 % ▼
3B-4	Moyenne des journées d'entreposage (jours)		41,7	31,1	27,7	-10,9 % ▼
3B-5	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – grain		6,2	4,5	3,9	-13,3 % ▼
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	22 084,0	26 760,0	21,2 % ▲
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	7,9	6,6	-16,2 % ▼
3C-4	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – temps de transit après chargement des wagons		9,2	8,0	6,8	-14,4 % ▼
3C-4	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – temps de transit total des wagons		19,9	15,9	13,4	-15,3 % ▼
3C-5	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – récoltes non spéciales		19,3	15,7	13,3	-15,4 % ▼
3C-6	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – récoltes spéciales		25,8	18,1	15,6	-14,3 % ▼
3C-7	Connexions de wagon (jours)					
3C-8	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – non incitatif		12 715,9	5 149,5	5 650,4	9,7 % ▲
3C-8	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – incitatif		12 945,5	16 934,5	21 109,6	24,7 % ▲
3C-9	Volumes de grain des wagons-trémies (millions de dollars) – valeur de rabais d'encouragement		31,1 \$	93,3 \$	132,0 \$	41,4 % ▲
3C-10	Densité du trafic (tonnes par route-mille) – réseau tributaire du grain		442,5	427,5	526,5	23,2 % ▲
3C-10	Densité du trafic (tonnes par route-mille) – réseau non tributaire du grain		292,4	269,3	334,8	24,3 % ▲
3C-10	Densité du trafic ferroviaire (tonnes par route-mille) – réseau total		330,3	303,1	373,4	23,2 % ▲
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.	30,45 \$	30,92 \$	1,5 % ▲
Performance des silos terminaux et des ports [sous-série 3D]						
3D-1	Débit annuel du port (milliers de tonnes) – grain		23 555,5	22 026,4	25 639,0	16,4 % ▲
3D-2	Coefficient moyen de rotation aux silos terminaux		9,1	8,5	10,0	17,6 % ▲
3D-3	Niveau de stock moyen hebdomadaire aux silos terminaux (milliers de tonnes)		1 216,2	1 432,7	1 346,4	-6,0 % ▼
3D-4	Nombre moyen de jours en entreposage – saison d'exploitation (jours)		18,6	21,0	16,7	-20,5 % ▼
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	5,0	4,6	-8,0 % ▼
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 de dollars)		7,6 \$	23,3 \$	11,2 \$	-51,9 % ▼
3D-10	Primes de célérité annuelles (millions de dollars)		14,5 \$	29,3 \$	37,6 \$	28,2 % ▲
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 2008 à 2009 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 5 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 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 recueille des données de tarifs relatifs aux services de ramassage et de livraison offerts par ces sociétés céréalières dans neuf régions géographiques. Ces tarifs sont regroupés pour établir un barème composé des mouvements commerciaux de camionnage dans l'Ouest canadien dans son ensemble, 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 grande mesure, un excédent de capacité en face de la demande réduite a contribué à contenir ces tarifs, les plus grandes sociétés céréalières offrant des services de camionnage commercial qui ont apporté un instrument d'environnement concurrentiel pour contenir ces tarifs. Malgré cela, les coûts contractuels de ces services ont augmenté régulièrement.

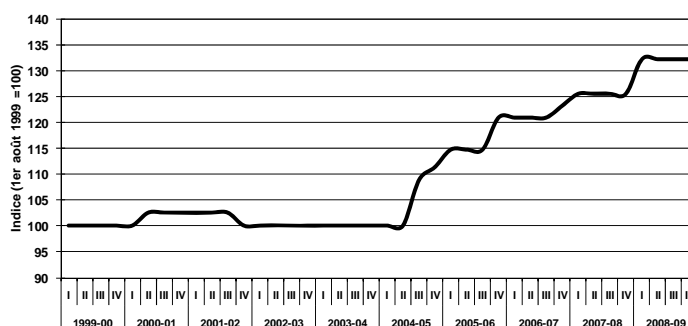
Au cours des quatre campagnes agricoles suivantes, les tarifs de camionnage commercial ont augmenté d'un facteur de 25,5 %. Finalement, cette augmentation a reflété les effets de la hausse des coûts du carburant et de la main d'œuvre. L'augmentation des expéditions de grain a aussi servi à faire monter 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.

Lors de la campagne agricole 2008 à 2009, les tarifs de camionnage à courte distance ont encore augmenté d'environ 5,3 %. Cette augmentation des pressions inflationnistes s'est traduite par une hausse de l'indice composite des prix à 132,2 au début du premier trimestre. Il semble que ces pressions inflationnistes étaient dues en grande partie à la demande existante de capacité de transport face à l'augmentation des expéditions de grains. [Consulter le tableau 3A-1 à l'Annexe 5.]

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

Le débit des silos de collecte primaires durant la campagne agricole 2008 à 2009 mesuré par les expéditions réalisées à partir de ces installations a augmenté de 10,9 %, s'élevant à 35,3 millions de tonnes, comparé au débit de 31,9 millions de tonnes l'année précédente. Cela a représenté le plus gros volume jamais encore observé durant le PSG, dépassant l'ancien record de presque 1,8 million de tonnes⁹⁹. Ce résultat a été causé par des volumes inhabituellement importants aux troisième et quatrième trimestres. Les 10,0 millions de tonnes

Figure 47 : Indice composé des tarifs marchandises – camionnage à courte distance



⁹⁹ Le précédent record eut lieu lors de la campagne agricole 2006 à 2007, avec un débit de 33,5 millions de tonnes.

passant à travers le système au cours du troisième trimestre ont représenté le volume trimestriel le plus fort encore jamais vu¹⁰⁰.

En dépit de ce résultat d'ensemble, le nombre initial d'expéditions de grain de la campagne agricole 2008 à 2009 n'a pas été aussi élevé que celui enregistré l'année précédente. Les expéditions du premier trimestre étaient en baisse de 12,1 % avant de remonter au second trimestre. Avec un renforcement substantiel au cours des troisième et quatrième trimestres, ces volumes ont largement dépassé ceux enregistrés douze mois auparavant d'un facteur d'un tiers. Cette tendance où le tonnage réalisé dans la seconde moitié est largement supérieur à celui de la première reflétait les conditions inhabituelles du marché résultant de la crise financière internationale. Cela a permis au PSG l'occasion d'évaluer l'efficacité opérationnelle du système de silos de collecte primaires face au plus gros volume jamais rencontré¹⁰¹.

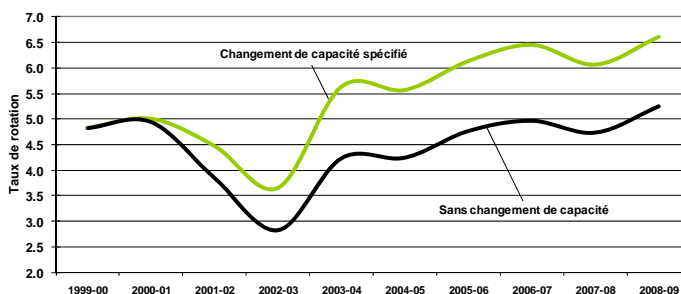
L'augmentation du débit était largement répartie, toutes les principales provinces productrices de céréales enregistrant des gains à deux chiffres. Avec une augmentation de 13,6 %, la Saskatchewan a affiché la plus grande hausse de débit en expédiant un total de 17,2 millions de tonnes, comparativement à 15,1 millions de tonnes l'année précédente. Elle a été suivie par l'Alberta qui a expédié un volume record de 11,4 millions de tonnes, soit 11,4 % de plus que les 10,2 millions de tonnes l'année précédente. Le Manitoba a signalé une augmentation de 6,1 %, avec une hausse de débit à 6,6 millions de tonnes, comparativement à 6,2 millions de tonnes lors de la campagne précédente. Inversement, la Colombie-Britannique a signalé une réduction de 40,9 % du débit des silos primaires et des expéditions de juste 0,2 million de tonnes. [Consulter le tableau 3B-1 à l'Annexe 5.]

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 du système de silos primaires. En considérant l'augmentation du débit, le taux de rotation a augmenté de 11,7 %, passant à un niveau record de PSG de 6,7 rotations comparativement à 6,0 rotations un an plus tôt.

Comme pour le taux d'ensemble, les taux de la plupart des provinces productrices ont aussi augmenté. Bien que le taux de l'Alberta ait augmenté d'une valeur comparative modérée de 6,8 %, son taux dépassa de nouveau celui de toutes les autres provinces, atteignant un niveau record de 7,8 rotations comparativement à 7,3 rotations un an plus tôt. Une augmentation similaire de 6,3 % fut aussi enregistrée au Manitoba qui atteignit un niveau record de 6,7 rotations comparativement à 6,3 rotations l'année précédente. Dans ce groupe se trouvait la Saskatchewan où une augmentation de 9,1 % fit monter son taux de 5,5 à 6,0. Pour la Colombie-Britannique, seule province à afficher une baisse, le taux a diminué de 34,5 % à 3,8 rotations, comparativement à 5,8 rotations pendant la campagne précédente. [Consulter le tableau 3B-2 à l'Annexe 5.]

Figure 48 : Changement de capacité – impact sur le taux de rotation



Bien que les changements de taux de rotation soient, depuis la campagne agricole 2002 à 2003, largement liés aux volumes, arrive à partir d'une réduction de la capacité d'entreposage, quelque 16,0 % ou 1,0 million de tonnes. Cette forte réduction est l'effet des programmes de rationalisation des silos des sociétés céréalières et de leurs efforts pour mieux exploiter ces éléments d'actif. Considérant un scénario dans lequel la capacité d'entreposage n'aurait pas été réduite, le taux de la campagne agricole 2008 à 2009 aurait été de 5,3 rotations

¹⁰⁰ Le volume de 10,0 millions de tonnes de grain expédié depuis les silos primaires, au cours du troisième trimestre, a dépassé le précédent record de 9,4 millions de tonnes, établi au premier trimestre de la campagne agricole 2007 à 2008, de 0,6 million de tonnes ou 6,6 %.

¹⁰¹ 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.

au lieu de 6,7 rotations. Cet écart de 1,4 rotation souligne le fait que le réseau de silos primaires a rehaussé son efficacité de manutention de 25,9 %, selon les estimations, au fil de la dernière décennie.

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'accrut 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. À partir de ce point, les stocks commencèrent à grossir, retournant à une moyenne annuelle d'environ 2,7 millions de tonnes. [Consulter le tableau 3B-3 à l'Annexe 5.]

La campagne agricole 2008 à 2009 présenta peu de changement des stocks de grain de prairie, la moyenne se tenant à 2,7 millions de tonnes. Malgré tout, il y a lieu de souligner que la réduction nette de 27,4 % des stocks de silos de collecte primaires, au cours de la dernière décennie, dépasse la réduction correspondante de 21,1 % 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 mesure, comme la capacité d'entreposage d'ensemble du système. En réalité, la proportion de la capacité du système dédiée au maintien des stocks est restée comparable à celle observée au début du PSG¹⁰².

Tout comme les stocks moyens ont généralement diminué, il en est de même de la durée moyenne d'entreposage du grain. À partir d'un point repère de 41,7 jours dans l'année de base du PSG, le nombre moyen de jours en entreposage tomba de 29,3 % à une valeur basse relative de 29,5 jours au cours de la campagne agricole de 2004 à 2005¹⁰³. Comme c'était le cas pour les stocks, toutefois, cette moyenne monta modérément dans les années qui suivirent, atteignant plus récemment un maximum de 31,1 jours dans la

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

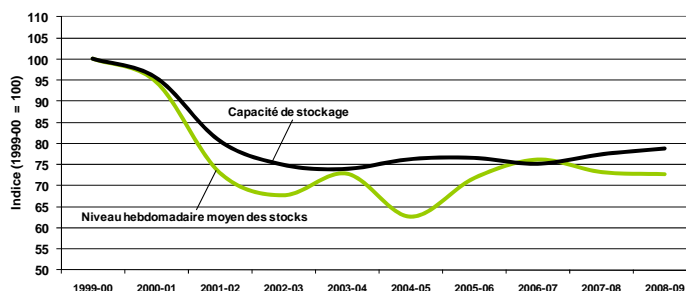
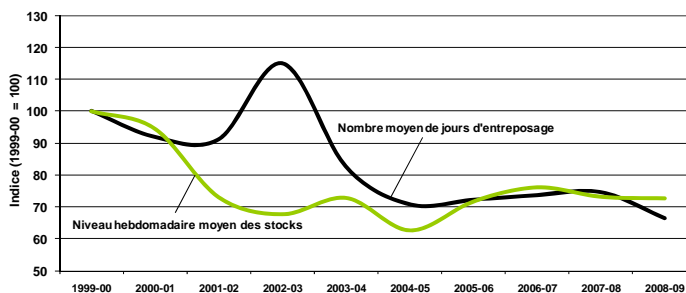


Figure 50 : Changements relatifs dans les niveaux de stock hebdomadaires moyens et le nombre moyen de jours en entrepôt



¹⁰² Les stocks de silos primaires ont vu en moyenne 54,3 % de la capacité d'entreposage du système dans la campagne agricole 1999 à 2000. Cette proportion tomba à 50,0 % au cours de la campagne agricole de 2008 à 2009, indiquant que la capacité relative utilisée par les stocks de grain n'était que légèrement inférieure à celle de la décennie précédente.

¹⁰³ Il est à 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 un niveau record de 47,9 jours durant le PSG.

campagne agricole de 2007 à 2008. Cette campagne vit cette tendance s'inverser, avec la moyenne tombant de 10,9 % à une valeur basse record du PSG de 27,7 jours. Une grande partie de cette baisse était due aux réductions significatives des troisième et quatrième trimestres, avec les moyennes tombant à 26,5 jours et 24,0 jours respectivement. [Consulter le tableau 3B-4 à l'Annexe 5.]

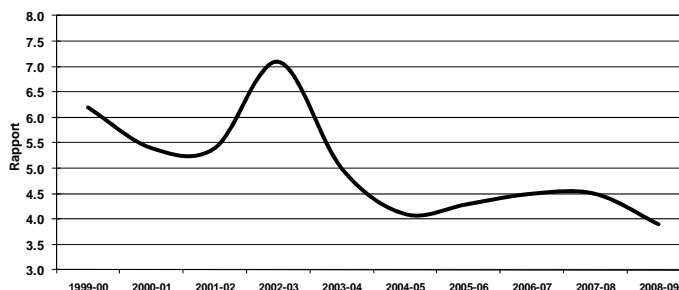
Quelques-uns des changements les plus notables d'une année à l'autre concernant ces moyennes sont résumées dans le tableau qui suit :

Province	Jours en entreposage	Écart	Grain	Jours en entreposage	Écart
Saskatchewan	28,5 jours	Baisse de 15,4 %	<u>Grains CCB</u>		
Manitoba	26,6 jours	Baisse de 11,0 %	Blé	34,3 jours	Baisse de 7,0 %
Alberta	25,6 jours	Baisse de 7,2 %	Blé dur	38,4 jours	Baisse de 0,8 %
Colombie-Britannique	42,0 jours	Hausse de 15,1 %	Orge	24,1 jours	Hausse de 12,6 %
			<u>Grains hors CCB</u>		
			Canola	15,8 jours	Baisse de 40,2 %
			Avoine	22,2 jours	Baisse de 16,9 %
			Lin	29,2 jours	Baisse de 8,8 %
			Pois	23,8 jours	Hausse de 12,3 %

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 terme¹⁰⁴.

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. De par leur nature relative, ces rapports sont fortement influencés par la durée pendant laquelle le grain reste en stock. Indépendamment du caractère anormal de la campagne agricole 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 2007 à 2008, la moyenne annuelle avait diminué de 27,4 % passant de 6,2 à 4,5¹⁰⁵.

Figure 51 : Silos primaires – rapport stock-expédition



Reflétant l'allure en accélération à laquelle le grain entrait dans le système des silos primaires, la campagne agricole de 2008 à 2009 vit une réduction progressive de ses rapports stock sur expéditions trimestriels. Ceux-ci tombèrent d'une valeur relativement élevée de 4,2 au premier trimestre à une valeur basse de 3,4 au quatrième. De plus, ces rapports se classaient parmi les valeurs les plus basses observées durant le PSG ces

¹⁰⁴ Il est à noter que la valeur de 1,0 constitue une limite inférieure du rapport stock sur expéditions, tel que calculé durant le PSG, parce que les expéditions réalisées depuis les silos primaires dépendent en fait du volume de grain maintenu en stock.

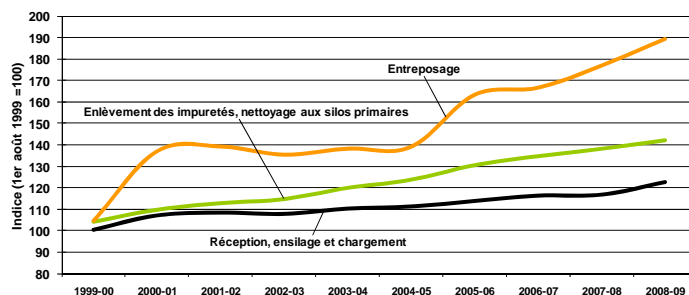
¹⁰⁵ Le rapport stock sur expéditions hebdomadaire moyen atteignit une valeur record de PSG de 7,1 dans la campagne agricole de 2002 à 2003. Certaines des valeurs trimestrielles furent même supérieures, un rapport de 8,8 ayant été observé lors du troisième trimestre de la campagne agricole.

dernières années¹⁰⁶. Avec cette réduction progressive descendant en dessous des valeurs publiées une année plus tôt, la moyenne sur l'année tomba à une nouvelle valeur basse du PSG de 3,9 comparativement à 4,5 l'année précédente. [Consulter le tableau 3B-5 à l'Annexe 5.]

Frais moyens de manutention

Les frais perçus par les sociétés céréalieres 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 taux¹⁰⁷.

Figure 52 : Fluctuation relative des frais de manutention des silos



Les frais perçus la tonne par les sociétés céréalieres 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.

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 2007 à 2008, ces taux avaient augmenté de 16,7 %. Pendant la campagne agricole 2008 à 2009, une nouvelle hausse de 4,9 % a porté l'augmentation cumulative pour la dernière décennie à 22,5 %¹⁰⁸.

Ces taux associés à l'élimination de l'extraction des impuretés ont augmenté à une allure quelque peu plus rapide durant les dix dernières campagnes agricoles¹⁰⁹. Jusqu'à la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, ces taux avaient déjà augmenté de 38,3 %. Pour la campagne agricole 2008 à 2009, ils ont augmenté d'un autre 2,9 %. Ceci a conduit à une hausse de l'indice des prix composés pour l'extraction des impuretés d'un total composé de 42,3 % 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 cinq dernières campagnes agricoles. La campagne agricole de 2008 à 2009 a constaté une montée additionnelle des coûts d'entreposage, avec les tarifs ayant augmenté d'environ 7,1 %. De ce fait, les frais d'entreposage à la fin de la campagne agricole 2008 à 2009 étaient 89,4 % plus élevés qu'au début du PSG. [Consulter le tableau 3B-6 à l'Annexe 5.]

¹⁰⁶ La valeur la plus basse du rapport stock sur expéditions trimestriel observé durant le PSG fut de 2,8 au premier trimestre de la campagne agricole de 2004 à 2005. Cette campagne produisit aussi la moyenne la plus basse sur l'année, le rapport descendant à 4,1 pour l'ensemble.

¹⁰⁷ 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.

¹⁰⁸ Pour servir de comparaison, l'Indice des prix des produits industriels augmenta de 12,2 % pendant cette période. On doit noter toutefois que cet indice chuta de 7,2 % au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. L'augmentation cumulée à la fin de la campagne agricole 2007 à 2008 avait été de 20,9 %.

¹⁰⁹ 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.

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

Le volume de grains transporté par wagons-trémies couverts durant la campagne agricole 2008 à 2009 affichait une hausse sur 12 mois de 21,2 %, atteignant un chiffre record du PSG de 26,8 millions de tonnes comparativement à 22,1 millions de tonnes un an plus tôt¹¹⁰. La majeure partie du volume additionnel provenait de la Saskatchewan, où les expéditions par voie ferroviaire ont augmenté de 2,8 millions de tonnes, ou 16,6 %, passant à 13,2 millions de tonnes. Un million de tonnes supplémentaire fut expédié à partir de points en Alberta où le volume total augmenta de 10,9 % à 9,9 millions de tonnes. Cela fut complété par un autre million de tonnes d'expéditions additionnelles provenant du Manitoba qui, bien qu'ayant publié un volume en augmentation de 42,5 %, envoya un total d'expéditions de 3,5 millions de tonnes. À l'opposé de ces gains, la Colombie-Britannique enregistra une baisse de 46,0 % en volume et produisit juste un peu plus de 0,1 million de tonnes d'expéditions par wagons-trémies.

Cette augmentation de volume d'ensemble n'était toutefois pas répartie uniformément entre les quatre ports de l'Ouest canadien. En fait, une grande partie du trafic additionnel se trouvait aux ports de Vancouver et de Thunder Bay plutôt qu'à ceux de Prince Rupert et de Churchill. Les expéditions à destination de Vancouver ont augmenté de 27,9 %, passant de 11,9 millions de tonnes l'année précédente à 15,2 millions de tonnes, ce qui représentait une part de 56,7 % du volume total. Ce fut le plus grand volume encore jamais envoyé au port durant le PSG. Comptant une part bien moindre de 17,5 %, le port de Prince Rupert vit son volume s'accroître d'une valeur modeste de 5,1 %, passant de 4,5 millions de tonnes l'année précédente à 4,7 millions de tonnes¹¹¹. Ces deux ports réunis reçurent une part combinée de 74,2 % du grain transporté par rail jusqu'au point d'exportation, un gain modeste comparativement à la part de 73,9 % de l'année précédente.

Comme ce fut le cas pour Vancouver, le tonnage expédié vers Thunder Bay augmenta sensiblement au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. Le total des expéditions par wagons-trémies vers ce port augmenta de 26,1 %, passant de 5,1 millions de tonnes l'année précédente à 6,5 millions de tonnes. C'était aussi le premier redressement sensible du volume du port en trois ans. Il n'en était toutefois pas de même pour le port de Churchill qui enregistra une réduction d'une année sur l'autre de 32,9 %, avec des expéditions par chemin de fer tombant de 0,6 million de tonnes à 0,4 million de tonnes. [Consulter les tableaux 3C-1, 3C-2 et 3C-3 à l'Annexe 5.]

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 canadien 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 2008 à 2009 est tombé de 15,3 % à 13,4 jours, comparativement à 15,9 jours l'année précédente¹¹². Ce chiffre s'est révélé être le plus bas jamais signalé dans le PSG¹¹³.

L'arrivée de l'hiver a souvent un impact néfaste sur les cycles de rotation des wagons, la moyenne montant généralement au cours des second et troisième trimestres. Toutefois, il n'en a pas été ainsi au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. La moyenne trimestrielle est descendue régulièrement, depuis un niveau haut

¹¹⁰ Le volume global de grain ayant été transporté par train vers des points d'exportation de l'Ouest canadien au cours de la campagne agricole 2008 à 2009 ne concorde pas avec les 27,3 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 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.

¹¹¹ Les expéditions par chemin de fer à destination de Prince Rupert ont atteint un volume record de 4,9 millions de tonnes durant le PSG de la campagne agricole 2006 à 2007. Les volumes traités lors des campagnes agricoles 2007 à 2008 et 2008 à 2009 n'ont pas atteint ce sommet.

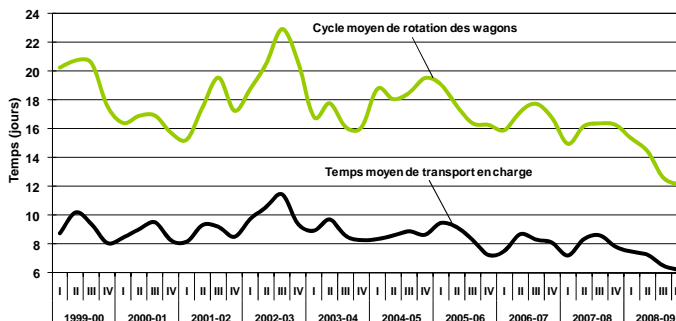
¹¹² Le cycle moyen de rotation des wagons dans l'Ouest canadien, qui est de 13,4 jours, a été calculé à partir de 197 625 mouvements : 95 164 dans le couloir de Vancouver, 57 309 dans le couloir de Thunder Bay et 45 152 dans celui de Prince Rupert. La pondération relative de ces mouvements dépend du 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 canadien.

¹¹³ Le record précédent avait été établi dans la campagne agricole 2007 à 2008, avec un cycle de rotation des wagons moyen annualisé de 15,9 jours.

de 15,3 jours au premier trimestre jusqu'à un point bas record de PSG de 12,1 jours, au cours du quatrième trimestre. Cette amélioration eut une influence importante sur les résultats d'ensemble de la campagne agricole.

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 17,5 %, réduisant sa valeur moyenne à 11,8 jours, comparativement à 14,3 jours pendant la campagne précédente. Le couloir de Vancouver a affiché la deuxième plus grande diminution, avec sa moyenne d'ensemble chutant de 17,4 % à 14,1 jours. Une amélioration de 11,3 % dans le couloir de Thunder Bay s'est traduite par une moyenne de 13,7 jours, comparativement à 15,4 jours douze mois auparavant. [Consulter le tableau 3C-4 à l'Annexe 5.]

Figure 53 : Cycle moyen de rotation des wagons



Ces améliorations se prolongèrent de manière égale aux temps de transit après chargement et aux temps de transit à vide des cycles de rotation des wagons, les temps de transit après chargement baissant de 14,4 %, à une moyenne passant de 8,0 jours à 6,4 jours, et les temps moyens de transit à vide s'améliorant de 16,2 %, passant de 7,9 à 6,6 jours.

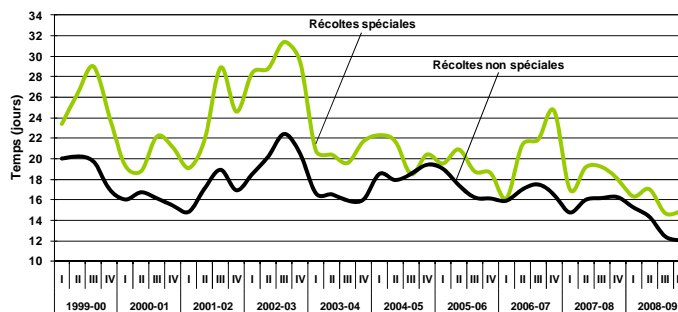
Ces résultats étaient favorisés par d'importantes améliorations de la part des deux compagnies de chemin de fer, le CN affichant une réduction de 16,7 % de son cycle de rotation d'ensemble, alors que celui du CP baissait de 13,7 %. Les résultats étaient quelque peu plus mitigés en ce qui concerne les temps de transit à vide et après chargement de chacun des transporteurs. En ce qui concerne leur temps de transit après chargement, la moyenne du CN a baissé de 18,6 % alors que la moyenne du CP a baissé d'un pourcentage plus modeste de 8,0 %. La différence entre les temps de transit à vide moyens fut quelque peu inférieure, le CN affichant une réduction de 14,3 % alors que celle du CP était de 18,3 %.

On remarquait une amélioration similaire dans le transport des produits de cultures spéciales et non spéciales. Le cycle moyen de rotation des wagons pour les produits de cultures non spéciales baissa de 15,4 % à 13,3 jours, au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. Cette valeur s'est révélée être 14,7 % inférieure à la moyenne de 15,6 jours associée aux produits de cultures spéciales. Dans l'ensemble, ces résultats continuent de suggérer que des différences structurelles entre les services fournis par les chemins de fer, telles que la taille inférieure des blocs et les opérations de déchargement moins centralisées, se rencontrent dans le transport des produits de cultures spéciales. Cette différence était particulièrement évidente dans le couloir de Vancouver, où le cycle moyen pour les produits de cultures non spéciales s'est élevé à 13,9 jours, comparativement à une moyenne de 15,5 jours pour les transports des produits de cultures spéciales. La différence était encore plus importante dans le couloir de Thunder Bay où une moyenne de 13,6 jours pour les transports de produits de cultures non spéciales était bien inférieure à la moyenne de 16,1 jours pour les produits de cultures spéciales. [Consulter les tableaux 3C-5 et 3C-6 à l'Annexe 5.]

Ces différences structurelles étaient également évidentes dans les temps de transport après chargement charge et à vide des deux groupes. Dans le cas des temps de transit après chargement, il y avait un avantage de 1,1 jour pour les transports des produits de cultures non spéciales qui avaient une moyenne de 6,8 jours, comparé à 7,9 jours pour les produits de cultures spéciales. L'avantage pour les temps de transit à vide s'est aussi révélé être de 1,1 jour, les produits de cultures non spéciales affichant une moyenne de 6,5 jours comparativement à 7,6 jours pour les produits de cultures spéciales.

De manière générale, la demande de capacité de transport par chemin de fer augmente considérablement au moment des récoltes, l'effort étant placé sur l'ensemble du SMTG. En outre, le grain doit être acheminé en même temps que de nombreux autres produits de base, tous nécessitant un accès à la même capacité de transport. Ceci, avec l'arrivée de l'hiver, entraîne normalement l'allongement du cycle de rotation des wagons au cours des second et troisième trimestres.

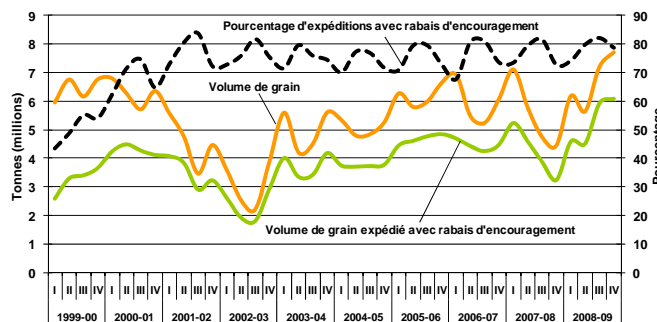
Figure 54 : Cycle moyen de rotation des wagons – produits de cultures spéciales et non spéciales



Les améliorations que l'on note ici vont cependant à l'encontre de cette tendance. Bien qu'un ciblage continu des opérations de trains unitaires puisse expliquer cette amélioration à un certain degré, la cause principale semble avoir été l'avantage dont le grain a profité en n'ayant pas à concurrencer la capacité des chemins de fer dans la même mesure qu'il avait dû le faire lors de campagnes agricoles précédentes. Cela était dû à la crise financière mondiale qui commença à devenir prépondérante à la fin de l'été 2008, entraînant la chute des volumes d'ensemble des chemins de fer lors de la campagne agricole 2008 à 2009. En raison du déclin général des niveaux de trafic, le CN et le CP ont tous deux pu consacrer une plus grande part de leur capacité de transport à l'acheminement des produits de base qui restaient. Les bénéficiaires immédiats furent les exportations de grain qui augmentèrent considérablement dans les mois qui suivirent.

Bien que de telles améliorations soient louables, c'est la régularité avec laquelle le grain est acheminé d'un silo de collecte vers un terminal portuaire qui est d'importance critique. L'une des préoccupations les plus courantes exprimées par les expéditeurs a trait à l'irrégularité du service des chemins de fer. Il est difficile pour les expéditeurs de grain d'élaborer des plans logistiques prenant en considération un temps de transit après chargement moyen particulier, disons six jours, alors que le temps réel peut être largement différent de cette norme.

Figure 55 : Volumes ferroviaires avec rabais d'encouragement



Alors que le temps de transit après chargement s'est amélioré de 25,5 % au cours de la dernière décennie et plus particulièrement au cours des trois dernières campagnes agricoles, diminuant d'une moyenne de 9,2 jours dans la campagne agricole 1999 à 2000 jusqu'à une moyenne de 6,8 jours dans la campagne agricole 2008 à 2009, la variabilité a révélé que les données des mesures sous-jacentes n'ont pas diminué d'autant.

Une analyse séparée entreprise par le Surveillant indiqua une réduction de 14,8 % seulement de la variabilité de la répartition des données sous-jacentes¹¹⁴. Cela signifie que les temps de transit après chargement individuels varient encore de manière sensible de la moyenne d'ensemble. Ceci reste une préoccupation constante des expéditeurs concernant la régularité du service qu'ils reçoivent des chemins de fer. Il reste à voir si les grandes améliorations de performance apportées par les chemins de fer lors de la campagne agricole 2008 à 2009 peuvent se renouveler matériellement à plus long terme.

¹¹⁴ Cette analyse a utilisé le coefficient de variation (CDV) pour évaluer la variabilité des répartitions sous-jacentes. Entre les campagnes agricoles 1999 à 2000 et 2008 à 2009, ce coefficient a baissé d'une valeur de 0,61 à 0,52, soit une amélioration de 14,8 %.

Blocs de wagons multiples

Pendant la campagne agricole 2008 à 2009, les chemins de fer ont manutentionné 21,1 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 augmentation de 24,7 % par rapport aux 16,9 millions de tonnes manutentionnées dans le cadre de ces programmes lors de la campagne précédente. Bien que ce gain ait été le reflet de l'augmentation d'ensemble du volume du trafic, il marqua aussi la première fois de l'histoire du PSG où le volume transporté dans le cadre des programmes d'encouragement des chemins de fer dépassa le seuil des 20 millions de tonnes.

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.

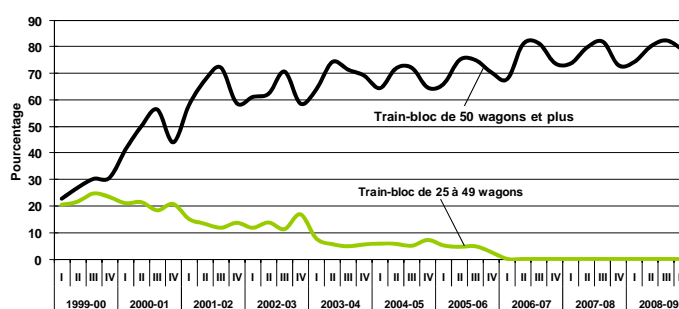
Dès le début du PSG, il fut évident que les blocs les plus longs étaient les plus populaires auprès des expéditeurs de céréales. Ceci est dû simplement au fait qu'ils fournissent les rabais financiers les plus grands, permettant aux sociétés céréalieres de réaliser la plus grande rentabilité financière. 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 plus sont passés de 7,6 % à 24,0 % du total. Face à ces progrès, les transports par blocs de 25 à 49 wagons commencèrent à diminuer, baissant de 22,6 % du total à juste 6,0 %. 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 expéditions¹¹⁵.

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 2003 à 2004, environ 75,1 % du grain transporté par rail gagna un rabais d'encouragement. À la fin de la campagne agricole 2008 à 2009, cette proportion n'avait que peu augmenté jusqu'à 78,9 %. Les plus grands gains ont été obtenus dans les trois premières campagnes du PSG lorsque cette part a augmenté d'une valeur estimée de 50,4 % pour l'année de base à 76,9 % dans la campagne agricole de 2001 à 2002¹¹⁶. Bien que les valeurs trimestrielles indiquent davantage de variabilité selon les saisons, les données suggèrent que la proportion de grain transportée dans le cadre de ces programmes s'est largement stabilisée, fluctuant dans une bande relativement étroite de 75 à 80 %. [Consulter le tableau 3C-8 à l'Annexe 5.]

Cependant, en raison de la restructuration des rabais d'encouragement offerts par CN et par CP dans la campagne agricole 2004 à 2005, le Surveillant n'a pas pu examiner les expéditions par blocs en fonction de la structure qui existait au début du PSG. L'élimination ou la redéfinition des trains-blocs utilisés par ces deux transporteurs a retiré toute possibilité d'établir des comparaisons directes. De ce fait, le Surveillant ne peut que fournir deux comparaisons d'ordre général : les expéditions d'encouragement dans des blocs de moins de 50 wagons, et celles dans des blocs de 50 wagons ou plus.

Figure 56 : Composition des blocs de wagons multiples avec encouragements



¹¹⁵ 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.

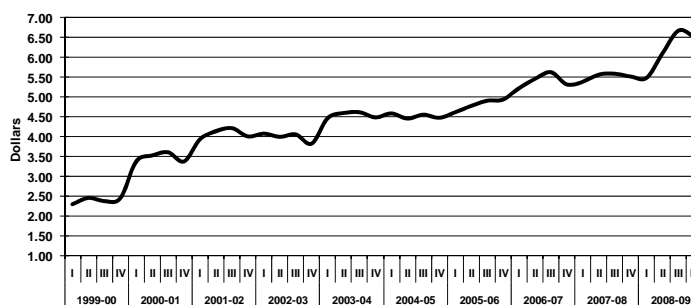
¹¹⁶ Les proportions annualisées pondèrent la fluctuation observée des valeurs trimestrielles, qui sont allées de 43,6 % au premier trimestre de la campagne agricole 1999 à 2000 à un sommet de 83,9 % au troisième trimestre de la campagne agricole 2001 à 2002.

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 78,9 % dans la campagne agricole 2008 à 2009. 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 taille inférieure 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 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 plus que quadruplé au cours de la dernière décennie, passant de 31,1 millions de dollars à une valeur estimée de 132,0 millions de dollars. Pourtant, seulement 19,6 millions de dollars ou 19,4 % de cette augmentation de 100,9 millions de dollars étaient dus au volume additionnel de grain expédié selon ces programmes. La majorité, soit 81,3 millions de dollars, provenait de la plus grande utilisation de trains-blocs plus longs et de l'application par les chemins de fer de plus grands rabais par tonne.

Le rabais moyen consenti souligne les gains progressifs réalisés par les sociétés céréalères. Entre les campagnes agricoles 1999 à 2000 et 2007 à 2008, le rabais moyen consenti en vertu de ces programmes a grimpé de 2,40 \$ la tonne jusqu'à une moyenne annualisée estimative de 5,51 \$ la tonne¹¹⁷. Pendant la campagne agricole 2008 à 2009, cette moyenne augmenta de 13,4 % de plus, pour atteindre le record de 6,25 \$ la tonne. Bien que cette augmentation reflète une croissance continue de la proportion de transports effectués par blocs de 50 wagons ou plus, une grande partie de ce gain provenait d'une augmentation de 1,00 \$ par tonne de rabais monétaires accordés à ces expéditions en plus grande quantité qui sont traités plus en détails, plus loin dans cette section. [Consulter le tableau 3C-9 à l'Annexe 5.]

Figure 57 : Rabais moyen consenti (dollars par tonne)



Densité du trafic

La densité du trafic constitue un indicateur général de l'efficacité du réseau ferroviaire. Avec une moyenne trimestrielle de 373,4 tonnes par route-mille, la densité globale au cours de la campagne agricole 2008 à 2009 a été supérieure de 23,2 % aux 303,1 tonnes par route-mille observées un an plus tôt. Cette valeur représentait en outre un nouveau record durant le PSG, s'élevant de 13,0 % au-dessus de la moyenne de 330,3 tonnes par route-mille enregistrée lors de la première année du PSG¹¹⁸.

La transformation limitée du réseau ferroviaire au cours de la dernière décennie a largement sensibilisé cet indicateur aux changements du volume de trafic¹¹⁹. Ceci est évident si l'on compare les changements trimestriels de la densité du trafic avec ceux du volume en grains. Ces modèles sont presque indiscernables. Pour cette raison, tout examen de la densité du trafic, que ce soit les différences entre les catégories de

¹¹⁷ Le rabais estimatif la tonne porte exclusivement sur les mouvements d'encouragement à destination des quatre ports situés dans l'Ouest canadien.

¹¹⁸ 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 canadien 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. La moyenne record précédente de 330,5 tonnes par route-mille fut enregistrée durant la campagne agricole 2005 à 2006 et elle n'était que légèrement supérieure au point de référence établi au cours de la première année du PSG.

¹¹⁹ Avec le volume du trafic maintenu constant, l'effet résultant de tous les changements de l'infrastructure ferroviaire a été une amélioration de 8,7 % de la densité du trafic pendant le PSG.

transporteurs ou entre les catégories de lignes de chemin de fer, ce sont les fluctuations liées au volume qui représentent les éléments clés.

Si l'on examine la densité du trafic par catégorie de transporteur ferroviaire, on constate une volatilité plus prononcée chez les transporteurs des catégories 2 et 3 que chez leurs homologues de catégorie 1. Initialement, ceci reflétait largement les changements sous-jacents plus importants aux infrastructures des transporteurs de catégories 2 et 3, 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. Malgré tout, les deux groupes ont vu une augmentation significative de la densité du trafic liée au volume durant la campagne agricole 2008 à 2009. La densité du trafic des transporteurs de catégorie 1 s'est élevée de 23,5 % à une moyenne de 369,4 tonnes par route-mille, alors que celle des transporteurs de catégories 2 et 3 s'est élevée de 29,5 % à une moyenne de 80,9 tonnes par route-mille.

De telles fluctuations sont largement pondérées si les réseaux 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 grain, combiné à une réduction de celui du réseau tributaire 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 du nombre de silos et de l'étendue physique du réseau tributaire du grain a en fait aidé à renforcer ses valeurs de densité.

Pour la campagne agricole 2008 à 2009, une augmentation de 14,1 % du volume, de concert avec une diminution de 7,3 % de l'infrastructure, s'est traduit par l'augmentation de la densité du trafic du réseau tributaire du grain de 23,2 %, pour monter à une valeur moyenne de 526,5 tonnes par route-mille, comparativement à 427,5 tonnes par route-mille pendant la campagne précédente. Pour le réseau non tributaire du grain, un gain de 24,2 % du volume de concert avec un déclin de 0,1 % de l'infrastructure a produit une augmentation de la densité de 24,3 %, laquelle s'est élevée à une valeur moyenne de 334,8 tonnes par route-mille, comparativement à 269,3 tonnes pendant la campagne précédente. [Consulter le tableau 3C-10 à l'Annexe 5.]

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

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

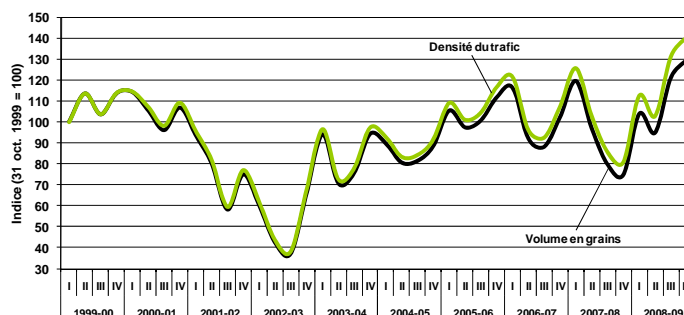
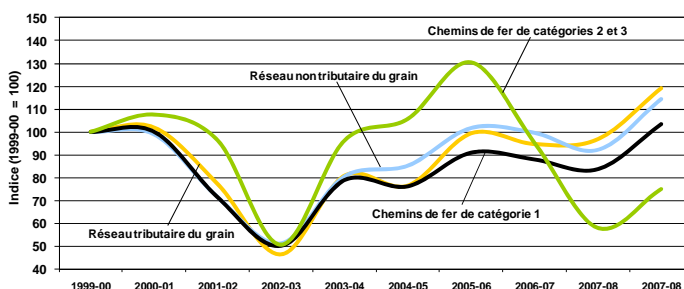


Figure 59 : Fluctuation relative de la densité du trafic ferroviaire



réglementer les tarifs ferroviaires marchandises maximums s'appliquant au transport du grain dans l'Ouest canadien. 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 canadien¹²⁰.

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. 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.

Comme indiqué dans les rapports précédents du Surveillant, les deux transporteurs ont interrompu la pratique consistant à avancer des ajustements de leurs tarifs de fret par wagon simple 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 multiples¹²¹. 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 procédé était sans aucun doute destiné à maximiser les revenus que les transporteurs avaient le droit de recevoir dans le cadre du plafond du revenu, le CN tout comme le CP étant passés maîtres dans cet art.

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 produit¹²². Et bien que le CP n'ait pas immédiatement pris la suite avec un changement similaire de sa structure, les deux transporteurs ont augmenté sensiblement leurs tarifs par wagon simple, face aux coûts croissants des carburants. En plus de la finalisation de la transition à la facturation par wagon, la campagne agricole 2007 à 2008 vit un accent renouvelé sur les différences de tarifs. Les augmentations de tarif plus importantes appliquées aux expéditions à Thunder Bay et Churchill, plutôt que celles vers la côte Ouest, en fournissaient une preuve spéciale. De plus, le CN renforça l'avantage sur les transports par wagon simple en faveur de Prince Rupert à environ 10 % de moins que pour Vancouver¹²³.

Un nouvel élément de complexité du transport du grain fut introduit avec une tendance vers des tarifs saisonniers qui dépendaient ainsi de la demande de capacité de transport par rail en cours, à divers moments de la campagne agricole. Au début de la campagne agricole 2008 à 2009, le CP lança une augmentation générale de ses tarifs par wagon simple, ceux du couloir de Vancouver augmentant en moyenne de 19,9 %, alors que ceux du couloir de Thunder Bay n'augmentaient que de 8,0 %¹²⁴. Le CN au contraire laissa ses tarifs

¹²⁰ 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 une base a été établie aux termes de la Loi sur les transports au Canada (2000) à un niveau global de 710,9 millions de dollars. Chaque année, l'Office des transports du Canada rajuste ce « niveau annuel de référence » selon les fluctuations découlant de l'inflation, du tonnage en grains réel transporté et la distance moyenne de transport.

¹²¹ 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 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.

¹²² 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.

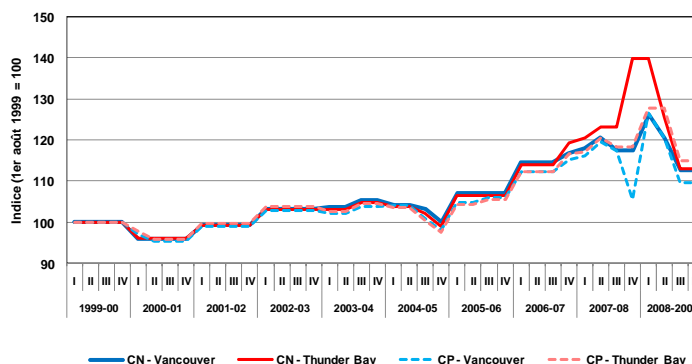
¹²³ Au commencement du PSG, les tarifs par wagon simple pour le grain transporté vers Prince Rupert étaient supérieurs d'environ 13 % à ceux appliqués aux transports vers Vancouver. Les actions suivies par le CN pour réduire ses tarifs dans le couloir de Prince Rupert au cours des dernières années indiquent un changement important dans sa stratégie des prix, changement qui a conduit à une augmentation importante du volume pour ce port situé plus au nord.

¹²⁴ Il est à noter que, vers la fin de la campagne agricole 2007 à 2008, le CP réduisit ses tarifs par wagon simple à destination de Vancouver d'un facteur de 10 %, alors qu'il ne modifia pas les tarifs applicables aux transports vers Thunder Bay. La montée des

sans modification dans tous les couloirs jusqu'à la fin du premier trimestre, puis augmenta ceux des transports vers l'ouest, vers Vancouver et Prince Rupert, en moyenne de 7,3 % et 9,8 % respectivement. À première vue, ces augmentations paraissent aller de pair avec une montée de 8,0 % de l'indice composite des prix liés au volume, comme déterminé auparavant par l'Office des transports du Canada¹²⁵.

Au second trimestre d'autres changements sont intervenus sur ces tarifs. Bien que les tarifs de transport du grain vers Churchill restent inchangés, le CN réduisit la plupart de ses autres tarifs vers la fin de novembre 2008. Bien qu'ils aient été dus en grande partie à l'initiative d'instauration de prix saisonniers par le transporteur, ces ajustements furent plus mitigés que par le passé, avec des réductions allant d'environ 6 % pour les transports vers la Côte ouest jusqu'à 10 % pour ceux à destination de Thunder Bay. Le transporteur fit suivre ces ajustements initiaux d'une augmentation d'environ 1 % sur les transports vers Vancouver à la mi-janvier 2009. Cependant, d'autres réductions furent effectuées au troisième trimestre, avec les tarifs de wagon simple réduits de nouveau d'environ 6 % sur les transports vers la Côte ouest et 10 % de plus sur ceux vers Thunder Bay.

Figure 60 : Tarifs ferroviaires – couloirs de Vancouver et de Thunder Bay



Ces ajustements effectués par le CP aux second et troisième trimestres produisirent des réductions tout aussi frappantes de la structure tarifaire. En décembre 2008, le CP réduisit ses tarifs de 5,0 % sur les transports vers Vancouver mais laissa inchangés ceux qui étaient applicables sur les transports vers Thunder Bay. En février 2009, le CP instaura une réduction de 9,0 % sur ses tarifs vers Vancouver. Elle fut suivie d'une réduction de 10,0 % sur ses tarifs vers Thunder Bay, en avril 2009.

Étant donné qu'aucun des transporteurs n'apporta de modifications supplémentaires à ses structures tarifaires au quatrième trimestre, les tarifs de fret pour wagon simple en vigueur à la fin de la campagne agricole 2008 à 2009 étaient sensiblement inférieurs à ceux observés à l'ouverture. On ne doit pas oublier que les deux compagnies de chemin de fer avaient décidé de faire appel de la décision de l'Office des transports du Canada concernant un ajustement unique de l'indice composite des prix liés au volume pour la campagne agricole 2007 à 2008¹²⁶. De plus, durant la période de l'appel, les deux transporteurs choisirent de ne pas incorporer à leur structure tarifaire en vigueur l'ajustement exigé par l'Office. Cela signifiait que le CN et le CP risquaient de nouveau de dépasser leur plafond du revenu d'un montant substantiel si le jugement n'était pas rendu en leur faveur. Lorsque la Cour d'appel fédérale se rangea du côté de l'Office, la situation fut propice à une forte baisse des structures tarifaires des transporteurs afin d'éviter un autre excédent important de revenu¹²⁷.

tarifs mentionnée ici pour les transports de grain à destination de Vancouver est amplifiée par une réduction antérieure. Si le CP avait maintenu ces tarifs de wagon simple aux niveaux existant vers la fin mai 2008, l'augmentation de 19,9 % notée sur les expéditions vers Vancouver au premier trimestre aurait été limitée à un niveau plus modéré de 7,9 % et ainsi plus en accord avec les tarifs pratiqués pour les expéditions vers Thunder Bay.

¹²⁵ Le plafond du revenu est rajusté annuellement en regard de l'inflation par l'Office des transports du Canada. Pour la campagne agricole 2008 à 2009, l'Office avait déterminé que l'indice des prix composite afférent au volume utilisé à cette fin serait augmenté de 8,0 %. Voir décision n° 207-R-2008 de l'Office des transports du Canada datée du 24 avril 2008.

¹²⁶ La décision de l'Office réduisit essentiellement les allocations d'entretien accordées au CN et au CP dans le cadre du plafond du revenu d'une somme combinée de 72,2 millions de dollars. Comme aucun des transporteurs ne tenta de modifier ses tarifs en vigueur face à cela, l'Office détermina plus tard que les transporteurs avaient dépassé leurs revenus admissibles de 59,8 millions de dollars pour la campagne agricole 2007 à 2008.

¹²⁷ Bien que la Cour d'appel fédérale confirma la décision de l'Office en novembre 2008, le CN et le CP firent appel auprès de la Cour suprême du Canada. Cependant, en avril 2009, la Cour suprême rejeta la demande des transporteurs, ce qui mit fin aux défis juridiques des compagnies de chemin de fer.

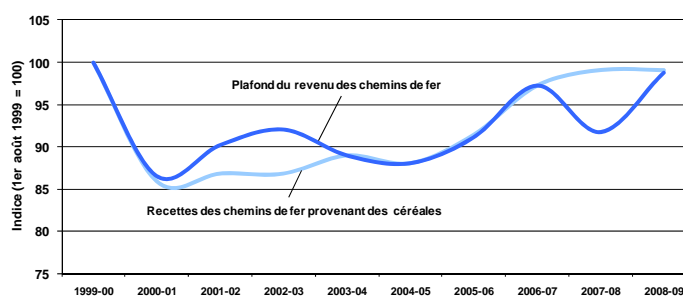
Les réductions apportées par le CN et le CP aux second et troisième trimestres ont en effet souligné leur rapidité d'action pour empêcher cet événement. À la fin du troisième trimestre, le CN avait introduit des réductions totales cumulées sur l'année d'environ 4,1 % sur ses tarifs pour wagon simple vers Vancouver, 2,3 % sur ceux vers Prince Rupert et 19,2 % sur ceux vers Thunder Bay. Les mesures correctives entreprises par le CP produisirent des résultats quelque peu différents, avec un gain de 3,7 % sur les expéditions par wagon simple vers Vancouver, alors que les tarifs vers Thunder Bay baissèrent de 2,8 %. [Consulter le tableau 3C-11 à l'Annexe 5.]

En outre, les deux transporteurs décidèrent d'augmenter les encouragements monétaires offerts pour les blocs de wagons multiples. À la fin du second trimestre, les rabais offerts par le CN sur le transport par blocs de 50 à 99 wagons étaient passés de 3,00 \$ par tonne à 4,00 \$ par tonne. Dans le même temps, l'encouragement lié aux expéditions de 100 wagons ou plus fut augmenté de 7,00 \$ par tonne à 8,00 \$ par tonne. Par comparaison, le CP augmenta le rabais offert sur les transports par blocs de 56 à 111 wagons, de 4,00 \$ par tonne à 5,00 \$ ainsi que sur les transports par blocs de 112 wagons de 7,00 \$ par tonne à 8,00 \$ par tonne. [Consulter le tableau 3C-12 à l'Annexe 5.]

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 lors d'une campagne agricole donnée ne doivent pas dépasser les maximums annuels respectifs de 348,0 millions de dollars et 362,9 millions de dollars¹²⁸. 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 milles¹²⁹.

Figure 61 : Conformité au plafond du revenu des chemins de fer



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 de transport, et des effets 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 CP¹³⁰. Pour la campagne agricole 2008 à 2009, les plafonds du revenu pour le CN étaient de 479,1 millions de dollars et pour le CP de 486,0 millions de dollars, soit 965,1 millions de dollars au total¹³¹. [Consulter le tableau 3C-13 à l'Annexe 5.]

En même temps, l'Office établit à 479,8 millions de dollars et à 484,8 millions de dollars respectivement les recettes prescrites sur les céréales du CN et du CP, soit 964,6 millions de dollars combinés. Dans ce cas, les revenus du CN se sont avérés être supérieurs de 0,7 million de dollars à ceux autorisés, alors que ceux du CP ont dépassé leur limite de 1,1 million de dollars. Cela veut dire que les recettes sur les céréales de l'industrie étaient de 0,5 million de dollars inférieures au maximum autorisé. En conséquence, l'Office ordonna au CN de verser ses recettes excédentaires, ainsi qu'une pénalité de 5 %, à la Western Grains Research Foundation.

¹²⁸ Les maximums stipulés mentionnés ici sont exprimés en dollars canadiens constants.

¹²⁹ Les valeurs citées servant à établir le plafond du revenu proviennent des statistiques de trafic ferroviaire pour l'année civile 1998.

¹³⁰ 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 2008 à 2009, l'Office a établi à 1,1493 son indice composite des prix rattaché au volume, ce qui représentait une hausse sur 12 mois de 8,0 %. Voir décision n° 207-R-2008 de l'Office des transports du Canada datée du 24 avril 2008.

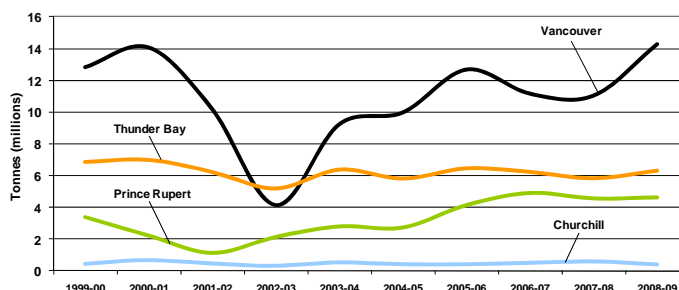
¹³¹ Voir décision n° 529-R-2009 de l'Office des transports du Canada datée du 31 décembre 2009.

Les résultats de la campagne agricole 2008 à 2009 ont marqué un retour à l'époque où les compagnies de chemin de fer ont géré leurs revenus de façon à ce qu'ils soient proches du maximum autorisé sous le plafond du revenu en vigueur. En fait, entre les campagnes agricoles 2003 à 2004 et 2006 à 2007, la différence n'était pas supérieure à 1,0 % sur une base combinée. La marge comparative par laquelle ces revenus approchaient de leur limite autorisée fut la plus étroite jamais encore observée durant le PSG, passant de 7,90 % une année plus tôt à juste 0,05 %¹³². Dans ce contexte plus large, on doit se souvenir que l'excédent de la campagne agricole précédente avait monté à la suite des circonstances uniques entourant un ajustement unique des allocations accordées aux compagnies de chemin de fer pour l'entretien des wagons-trémies¹³³.

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 25,6 millions de tonnes dans la campagne agricole 2008 à 2009¹³⁴. Ceci représentait une augmentation de 16,4 % par rapport aux 22,0 millions de tonnes de l'année précédente et le plus grand débit jamais enregistré durant le PSG. Comme il est mentionné dans d'autres sections de ce rapport, ce résultat d'ensemble fut fortement influencé par une activité bien plus grande dans la seconde moitié qui servit à compenser la réduction abrupte de volume enregistrée au cours des premiers mois de la campagne agricole 2008 à 2009. [Consulter le tableau 3D-1 à l'Annexe 5.]

Figure 62 : Ports de l'Ouest du Canada – débit des grains



Des augmentations nettes furent affichées par trois des quatre ports de l'ouest du SMTG. Pour le plus grand de ceux-ci, Vancouver, le total des expéditions maritimes grimpa de 29,3 %. Durant le PSG, le débit du port s'éleva ainsi à un niveau record de 14,3 millions de tonnes comparé à 11,1 millions de tonnes un an plus tôt¹³⁵. Cela représentait en outre un peu plus de la moitié : 55,6 % du débit total du SMTG pour la campagne agricole. Vancouver vit sa part augmenter de 5,5 %, alors que les expéditions à Prince Rupert augmentèrent de 1,4 %, restant pratiquement inchangées à 4,6 millions de tonnes. Globalement, le volume traversant ces deux ports de la côte ouest s'est élevé à 73,7 % du total général. Ceci a marqué la quatrième année consécutive que cette part a été en fait supérieure aux 68,8 % obtenus pendant la première campagne du PSG. Cela représentait aussi un nouveau record durant le PSG.

Il y eut évidemment un impact correspondant sur les parts accordées aux deux autres ports du SMTG. Les parts combinées du trafic s'effectuant par les ports de Thunder Bay et de Churchill diminuèrent jusqu'à 26,3 % comparativement à 29,1 % un an plus tôt. Bien que cela reste en accord avec les parts affichées dans les quelques premières années du PSG, ce chiffre se situe bien en dessous d'une part repère de 31,2 % au cours de la campagne agricole 1999 à 2000. À Thunder Bay, le port principal de l'Est, le débit dans la campagne agricole de 2008 à 2009 a augmenté de 8,4 % à 6,3 millions de tonnes, comparativement à 5,8 millions de

¹³² Considérés séparément, les revenus du CN étaient à 0,14 % au-dessus de son plafond alors que ceux du CP étaient inférieurs à celui-ci de 0,24 %.

¹³³ Mettant en doute la légalité de la démarche de l'Office pour la détermination de ces allocations, le CN et le CP choisirent de rehausser leurs tarifs de fret, face à cet ajustement unique de leur plafond du revenu pour la campagne agricole 2007 à 2008. Si leur appel auprès de la Cour d'appel fédérale avait été gagné, les compagnies de chemin de fer auraient peut-être pu esquisser une grande partie de la réduction de 72,2 millions de dollars qui fut exigée plus tard. Au lieu de cela, la situation était propice pour parvenir à une valeur record de 59,8 millions de dollars d'excédent de revenu.

¹³⁴ 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.

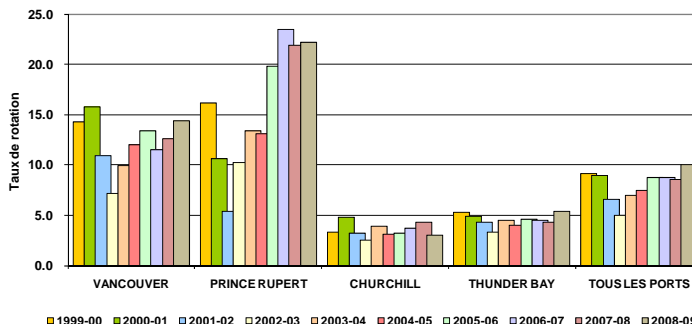
¹³⁵ Le record précédent avait été établi dans la campagne agricole 2000 à 2001, lorsque le débit de Vancouver atteignit 14,0 millions de tonnes.

tonnes lors de la campagne précédente. Churchill, le port qui a toujours enregistré les débits les plus bas, a vu son débit chuter de 28,4 % à 425 600 de tonnes, par rapport à 594 500 de tonnes.

Rotation aux silos

Un volume accru passant par les ports dans la campagne agricole 2008 2009, le taux de rotation du réseau augmenta de 17,6 %, jusqu'à un chiffre record de 10,0 rotations comparativement à 8,5 rotations un an plus tôt¹³⁶. Le taux du port de Thunder Bay montra l'augmentation la plus importante, grimpa de 25,6 % à 5,4 rotations comparativement à 4,3 rotations pendant la campagne précédente. Vancouver, avec un gain de 14,3 %, enregistra la deuxième plus grande augmentation, avec 14,4 rotations comparativement à 12,6 rotations l'année précédente. Le port de Prince Rupert enregistra un gain plus modeste de 1,4 % et vit son taux de rotation passer de 21,9 à 22,2 rotations. Le port de Churchill obtint des résultats opposés et vit son taux chuter de 30,2 % avec un débit réduit, baissant de 4,3 à 3,0 rotations. [Consulter le tableau 3D-2 à l'Annexe 5.]

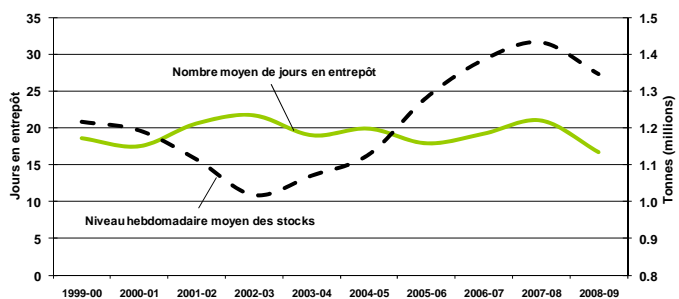
Figure 63 : Moyenne de rotation aux silos terminaux



Stocks des silos terminaux

Au cours de l'existence du PSG, la quantité de grain stockée aux silos terminaux ne s'est pas montrée excessivement sensible aux changements dans le nombre total de manutentions du système, s'éloignant rarement d'un pourcentage d'environ 6 % du débit total. Malgré une augmentation de débit de 16,4 % pour la campagne agricole 2008 à 2009, le niveau moyen hebdomadaire des stocks baissa de 6,0 % à un peu plus de 1,3 millions de tonnes. Cela était dû à une baisse marquée des stocks à Vancouver et à Thunder Bay qui diminuèrent de 6,5 % et 11,4 % respectivement. Ces diminutions ont été pondérées par des augmentations à Prince Rupert et Churchill, où le stock moyen a augmenté de 0,5 % et 33,9 % respectivement.

Figure 64 : Silos terminaux – niveau hebdomadaire des stocks et journées d'entreposage



Comme dans les années passées, c'étaient les stocks de blé qui constituaient la plus grande partie des stocks de produits de base, représentant juste un peu moins de la moitié du tonnage total. Bien que, depuis quelques années, le blé soit progressivement remplacé par d'autres produits de base, ses stocks remontèrent dans la campagne agricole 2008 à 2009, augmentant de 22,1 % jusqu'à presque 0,7 million de tonnes. Les stocks de canola ont été à nouveau les deuxièmes, bien qu'ils ont baissé de 41,5 % à une moyenne de 0,2 million de tonnes. Le blé dur et l'orge représentaient 0,3 million de tonnes de plus, tandis que l'avoine, les pois et le lin constituaient le stock restant de 0,1 million de tonnes. [Consulter le tableau 3D-3 à l'Annexe 5.]

De concert avec la baisse des stocks des terminaux, il s'est produit une diminution du temps d'entreposage du grain, le nombre moyen de jours en entreposage baissant de 20,5 % à un point bas record du PSG de

¹³⁶ 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'ampleur de la fluctuation constatée d'une année à l'autre, indiquée ici, n'est pas seulement liée à une fluctuation du débit.

16,7 jours, comparativement à 21,0 jours pendant la campagne précédente. La raison pour cela provenait en grande partie des fortes réductions de Vancouver et Thunder Bay, qui ont baissé respectivement de 29,2 % et 14,0 %. Alors que la moyenne du port de Prince Rupert baissait aussi, c'était une réduction de juste 4,1 %. Contrairement à cette tendance, Churchill a affiché une augmentation de 14,4 %. [Consulter le tableau 3D-4 à l'Annexe 5.]

Les durées moyennes trimestrielles d'entreposage rencontrées dans la seconde moitié de la campagne agricole 2008 à 2009 furent les plus courtes jusqu'alors observées durant le PSG. Au cours du seul troisième trimestre, la moyenne tomba à une durée record de 13,3 jours. L'augmentation progressive du débit trimestriel constitua la force principale donnant ces résultats.

Certains des changements plus accentués d'une année à l'autre enregistrés pour la campagne agricole 2008 à 2009 sont résumés dans le tableau ci-dessous :

	Durée d'entreposage	Changement	Commentaires
<u>Ports terminaux</u>			
Vancouver	12,1 jours	Baisse de 29,2 %	Nombre moyen le plus élevé de jours d'entreposage
Thunder Bay	27,6 jours	Baisse de 14,0 %	
Prince Rupert	11,7 jours	Baisse de 4,1 %	Plus faible nombre moyen de jours d'entreposage
Churchill	23,0 jours	Hausse de 14,4 %	
<u>Grains notables</u>			
Canola	10,7 jours	Baisse de 58,8 %	Plus faible nombre moyen de jours d'entreposage
Lin	17,3 jours	Baisse de 54,6 %	
Blé dur	15,8 jours	Baisse de 22,2 %	Nombre moyen le plus élevé de jours d'entreposage
Blé	16,9 jours	Baisse de 0,6 %	
Orge	60,4 jours	Hausse de 145,5 %	
Avoine	55,0 jours	Hausse de 33,2 %	

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 donnée¹³⁷. Pour Vancouver, le rapport moyen pour la plupart des céréales se situait confortablement au-dessus d'une valeur de 2,0. L'exception fut le canola, avec un rapport moyen de 1,4. En considérant le débit accru pour la plupart des céréales, de nombreux rapports moyens diminuèrent en fait, comparativement à ceux de l'année précédente. L'ampleur de ces réductions s'étendait de 2,9 % dans le cas du blé dur, à un pourcentage plus substantiel de 65,2 % pour le canola. Dans le cas des céréales pour lesquelles le débit diminua, il y eut une hausse générale du rapport correspondant. On notait des gains de 25,4 % et de 142,7 % des rapports pour l'orge et l'avoine respectivement. [Consulter le tableau 3D-5 à l'Annexe 5.]

Dans la même mesure, les rapports moyens affichés par Thunder Bay se situaient bien au-dessus d'une valeur de 2,0. Toutefois, puisque les stocks du port ont baissé, un certain nombre de rapports ont aussi décliné. Ce déclin est allé d'une diminution de 10,3 % du rapport pour le blé à une réduction plus importante de 36,7 % pour celui du lin. À Prince Rupert, qui maintient des niveaux de stock comparativement plus limités, les résultats ont indiqué une augmentation de 17,3 % dans le rapport du blé¹³⁸. Churchill vit une augmentation significative de son rapport pour le blé qui s'éleva de 140,6 %.

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

¹³⁷ À titre de multiple 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.

¹³⁸ 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 dix campagnes agricoles du PSG.

périodiquement. 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. [Consulter le tableau 3D-6 à l'Annexe 5.]

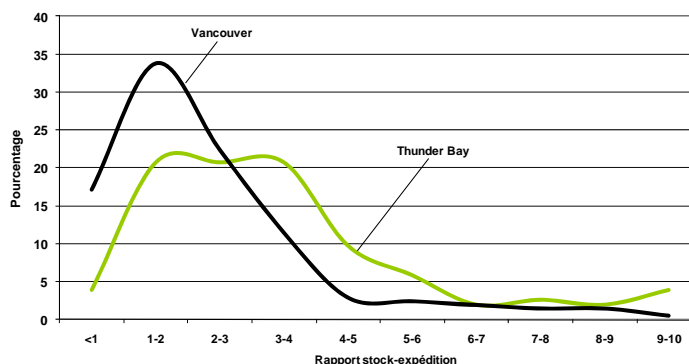
Lorsqu'on examine la fréquence avec laquelle les rapports hebdomadaires stock-expédition tombent au-dessous de 1,0, on voit que les ports de Vancouver et de Thunder Bay ont subi plus de ces événements dans la campagne agricole 2008 à 2009¹³⁹. Dans le cas de Vancouver, ceci se produisit environ 17,1 % du temps, deux fois plus souvent que le taux de 8,5 % affiché un an plus tôt. À Thunder Bay, de tels événements furent rares, bien que le taux augmenta à 3,9 % depuis zéro un an plus tôt.

Opérations portuaires

Un total de 802 navires ont mouillé pour charger du grain dans les ports de l'Ouest canadien durant la campagne agricole 2008 à 2009. Il s'agissait d'une augmentation de 5,4 % par rapport aux 761 navires qui ont mouillé pour charger du grain dans la campagne précédente. Bien que conforme à une augmentation de débit de 16,4 %, cela a aussi suggéré que les gros navires continuaient à jouer un rôle plus prédominant dans le transport du grain d'exportation. Cela a été plus évident pour le transport du grain depuis Prince Rupert, où 84,3 % des 89 navires arrivés ont pris des chargements de plus de 30 000 tonnes¹⁴⁰.

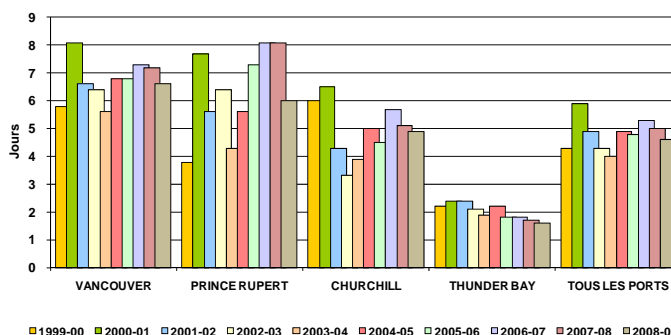
Le volume est devenu un facteur important qui détermine la durée passée par les navires au port. Durant la dernière décennie, cette moyenne a augmenté d'une manière générale. La moyenne trimestrielle se situait habituellement entre 4,0 et 4,5 jours, dans les cinq premières années du PSG. Une autre demi-journée s'est ajoutée à cette plage pour les moyennes plus récentes¹⁴¹. 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.

Figure 65 : Répartition du rapport hebdomadaire stock-expédition



À Vancouver, ceci se produisit environ 17,1 % du temps, deux fois plus souvent que le taux de 8,5 % affiché un an plus tôt. À Thunder Bay, de tels événements furent rares, bien que le taux augmenta à 3,9 % depuis zéro un an plus tôt.

Figure 66 : Temps moyen passé par les navires au port



¹³⁹ 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 (celles qui n'entrent pas en entreposage au terminal portuaire) peuvent effectivement répondre à la demande tout en ne nécessitant aucun entreposage.

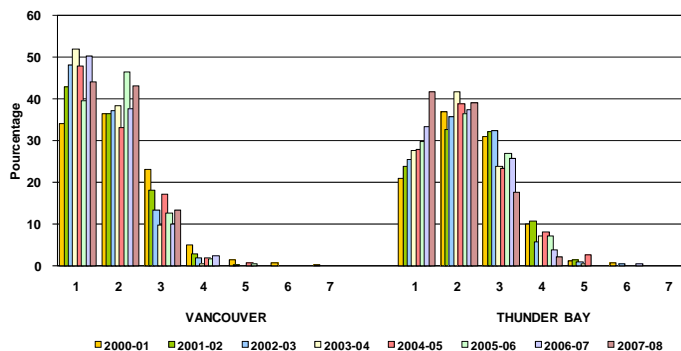
¹⁴⁰ Comparativement, seulement 66,2 % des navires qui ont été chargés à Prince Rupert au cours de la campagne agricole 2003 à 2004 ont pris des chargements de plus de 30 000 tonnes. Cette proportion a augmenté considérablement au cours des cinq dernières campagnes, atteignant un sommet de 86,2 % dans la campagne agricole 2007 à 2008.

¹⁴¹ 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.

Le temps moyen passé par les navires au port a baissé de 8,0 % dans la campagne agricole 2008 à 2009, en chutant à une moyenne de 4,6 jours. Une grande partie de cette diminution a été due à une amélioration importante d'une année à l'autre des valeurs affichées pendant les trois premiers trimestres de la campagne agricole. 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 20,8 % à une moyenne de 1,9 jour. La durée nécessaire à leur chargement était quelque peu différente de cela, augmentant de 3,8 % à une moyenne de 2,7 jours¹⁴².

Ces résultats ont reflété en majeure partie les améliorations dans chacun des quatre ports de l'Ouest canadien. Les améliorations plus importantes ont été affichées sur la côte Ouest, avec Prince Rupert atteignant une réduction de 25,9 % dans sa moyenne annualisée, qui est tombée à 6,0 jours, comparativement à 8,1 jours pendant la campagne précédente. Le temps passé par les navires dans le port de Vancouver diminua sensiblement de 8,3 %, à une moyenne de 6,6 jours comparativement à 7,2 jours.

Figure 67 : Nombre d'amarrages par navire



La plus petite diminution a été signalée par Churchill, où la moyenne a baissé de 3,9 % à 4,9 jours, comparativement à 5,1 jours pendant la campagne précédente. Ce résultat a été attribuable en grande partie à une baisse de 20,0 % de la période de temps de chargement des navires au port, qui a baissé à une valeur moyenne de 2,8 jours, comparativement à 3,5 jours un an auparavant. Toutefois, une grande partie de cette amélioration a été compensée par une augmentation de 31,3 % dans le temps d'attente des navires, qui a augmenté de 2,1 jours, comparativement à une moyenne de 1,6 jour pendant la campagne agricole précédente.

Avec une moyenne de 1,6 jour, la période totale de temps pour les navires à Thunder Bay a diminué de 5,9 % par rapport à celle de l'année précédente. Ceci a conduit à l'établissement d'un nouveau point bas record pendant le PSG. L'amélioration a été due entièrement à une diminution de 8,3 % dans le temps moyen de chargement, qui a baissé à 1,1 jour, comparativement à une moyenne de 1,2 jour pendant la campagne 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 canadien. 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. [Consulter le tableau 3D-7 à l'Annexe 5.]

En considérant les moyennes réduites mentionnées ci-dessus, la proportion des navires ayant besoin de plus de cinq jours pour partir resta largement inchangée, avec une très légère hausse de 29,6 % à 30,9 %. Il y eut néanmoins des fluctuations substantielles des proportions affichées par chaque port. À Vancouver, 51,1 % des navires arrivant au port restèrent plus de cinq jours, comparativement à 46,4 % un an plus tôt. Inversement, la proportion de Prince Rupert a diminué à 43,8 % de 54,0 %. Pour Thunder Bay qui voit traditionnellement très peu de navires rester au-delà de cinq jours, la proportion resta inchangée à juste 1,0 %. Le changement le plus notable fut publié par Churchill qui vit la proportion de navires restant au port plus de cinq jours tomber à juste 20,0 % comparativement à 45,0 % l'année précédente. [Consulter le tableau 3D-8 à l'Annexe 5.]

Il y eut aussi de modestes changements du nombre comparatif de navires ayant besoin d'amarrer à plusieurs terminaux, durant la campagne agricole 2008 à 2009¹⁴³. À Vancouver, cette proportion a augmenté à 59,9 %, comparé à 56,1 % un an auparavant. Il est intéressant de signaler que ces valeurs récentes sont quelque peu supérieures à celles observées trois ans auparavant. L'un des facteurs contribuant à cette augmentation

¹⁴² 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.

¹⁴³ 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.

pourrait trouver son origine dans 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 du port. En comparaison, la proportion de navires nécessitant plus d'un amarrage à Thunder Bay a augmenté à 59,1 % de 58,4 % pendant la campagne précédente. Ceci était encore bien inférieur au niveau repère de 75 % des premières années du PSG. [Consulter le tableau 3D-9 à l'Annexe 5.]

Surestaries et primes de célérité

Les membres de la WGEA et de la CCB ont fourni au Surveillant le total des frais de surestaries¹⁴⁴ des navires et des primes de célérité¹⁴⁵. Ce qui suit est conçu pour fournir quelques indications de l'efficacité avec laquelle le grain traversait les ports de l'Ouest canadien. Pour la campagne agricole de 2008 à 2009, les revenus nets ont augmenté de 335,2 % par rapport à ce qu'ils avaient été lors de la campagne précédente, augmentant à 26,4 millions de dollars comparé à 6,1 millions de dollars

Ceci fut attribuable à une diminution de 51,9 % des coûts de surestaries, qui ont baissé à 11,2 millions de dollars comparativement à 23,3 millions de dollars l'année précédente¹⁴⁶. Cette diminution totale a été causée principalement par une baisse de 64,6 % des frais de surestaries le long du littoral du Pacifique. Ces frais sont passés de 21,7 millions de dollars à 7,7 millions de dollars. Toutefois, cela a été partiellement compensé par une augmentation de 128,7 % des frais résultant des retards des navires à Churchill, à Thunder Bay et le long du Saint-Laurent qui montèrent à 3,5 millions de dollars comparativement à 1,5 million de dollars l'année d'avant.

Une augmentation de 28,2 % du total des primes de célérité qui s'élevèrent à 37,6 millions de dollars comparativement à 29,3 millions de dollars un an plus tôt, ajouta 8,3 millions de dollars de plus de gains financiers. Il est utile de remarquer que ceci a constitué un record pour les primes de célérité pendant le PSG. Une grande partie de ce gain était attribuable à une amélioration sur la côte ouest où les primes de célérité grimperent de 46,2 %, passant de 19,9 millions de dollars à 29,1 millions de dollars. À l'opposé de cela, une réduction de 9,9 % des primes de célérité a été affichée pour Churchill, Thunder Bay et la Voie maritime du Saint-Laurent, passant de 9,4 millions de dollars l'année précédente, à 8,5 millions de dollars. [Consulter le tableau 3D-10 à l'Annexe 5.]

Dans l'ensemble, la forte réduction des surestaries associée à l'augmentation substantielle des primes de célérité montre qu'un grand nombre de navires ont pu être chargés conformément aux périodes stipulées dans les chartes. La réduction du temps passé par les navires dans les ports corrobore cette opinion.

Frais moyens de manutention

À l'instar des taux publiés pour les activités de manutention de silos primaires, les tarifs aux silos terminaux 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 2008 à 2009, ceux-ci étaient compris entre une valeur basse de 8,08 \$ la tonne pour le blé livré à Churchill, et une valeur haute de 14,35 \$ pour le lin expédié à Vancouver. Les frais quotidiens d'entreposage ont aussi présenté de grands écarts : sur une plage allant d'une valeur basse d'environ 0,07 \$ par tonne pour la majorité des produits de base en stock à Churchill, jusqu'à une valeur haute de 0,14 \$ par tonne pour l'avoine en stock à Vancouver.

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 2008 à 2009. Les augmentations affichées par les silos terminaux de Vancouver allaient de 1,7 à 4,1 %. À Prince Rupert, cette

¹⁴⁴ Les surestaries et primes de célérité des navires sont établies par un contrat passé entre la compagnie de navigation et l'expéditeur, avec un « accord charte-partie ». Les surestaries sont passées au compte de l'expéditeur quand la durée de chargement du navire excède la période stipulée dans le contrat et les primes de célérité sont passées au compte de la compagnie de navigation lorsqu'un navire est chargé plus rapidement que dans la période stipulée dans le contrat.

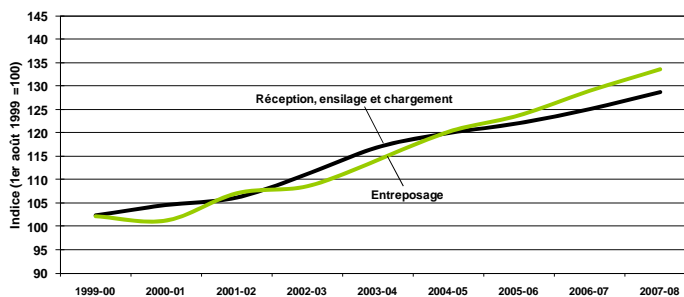
¹⁴⁵ Il faut signaler que les données (qui sont à la fois non vérifiées et cumulatives) concernent les expéditions qui ont lieu durant chaque campagne agricole et qu'à ce titre, elles peuvent différer des chiffres figurant dans les états financiers des organisations respectives.

¹⁴⁶ La somme de 23,3 millions de surestaries encourue dans la campagne agricole 2007 à 2008 fut la plus élevée enregistrée durant le PSG.

hausse allait de zéro à 8,9 %. Les ajustements de taux constatés à Thunder Bay furent plus mitigés, allant de réductions de 0,9 % à des augmentations de 4,9 %. Churchill, dont les tarifs sont restés inchangés pendant une cinquième 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 2,3 % au cours de la dernière campagne agricole, et que la valeur combinée de toutes les augmentations depuis le début du PSG atteint 31,6 %. [Consulter le tableau 3D-11 à l'Annexe 5.]

Les frais d'entreposage dans les silos terminaux ont également augmenté depuis le début du PSG. Au cours de la campagne agricole 2008 à 2009, ils ont progressé de 5,4 %, pour une augmentation cumulative des prix de 40,8 % au fil de la dernière décennie. Thunder Bay a déclaré à nouveau les hausses les plus marquées d'une année à l'autre, avec une augmentation de 8,3 %. Les silos terminaux à Vancouver et Prince Rupert ont suivi avec des augmentations moyennes de 7,1 % et 5,3 % respectivement. L'augmentation générale de l'indice composé des prix a été tempérée par le fait que Churchill a choisi de prolonger ses tarifs d'entreposage existants pour une cinquième année consécutive¹⁴⁷.

Figure 68 : Fluctuation relative des frais de manutention aux silos



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 2007 à 2008, il a été observé que ce processus nécessitait en moyenne 60,1 jours, soit quelque 2,0 jours de plus que pendant la campagne précédente.

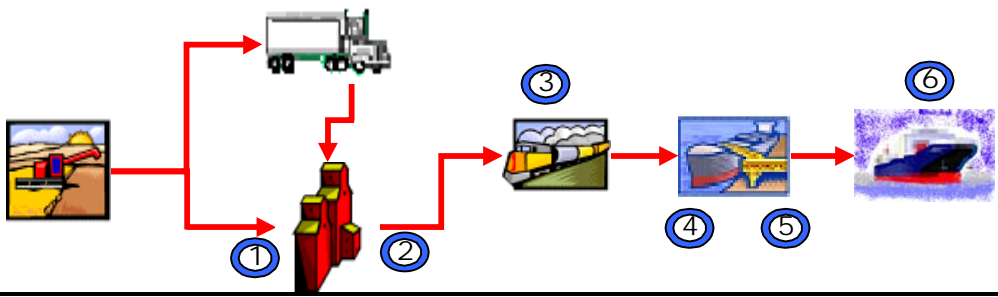
Le temps total pour transporter le grain dans la chaîne d'approvisionnement a baissé de 8,9 jours dans la campagne agricole 2008 à 2009, à une moyenne de 51,2 jours. Ce résultat a été dû en grande mesure à des réductions dans chacun des éléments principaux de la chaîne d'approvisionnement : le temps d'entreposage dans les silos de collecte qui diminua de 3,4 jours; le temps de transit après chargement qui diminua de 1,2 jour et le temps d'entreposage en silo terminal qui diminua de 4,3 jours. De plus, cette moyenne s'est révélée être la plus basse jamais signalée dans le PSG.

Il convient de faire quelques commentaires concernant la performance du SMTG dans la campagne agricole 2008 à 2009 :

- Tout d'abord, une récolte record de 60,4 millions de tonnes, combinée à petit stock de report de 5,6 millions de tonnes, provoqua le second plus important transport de grain (66,0 millions de tonnes) durant le PSG. Une réduction de la demande mondiale causée par de bonnes récoltes dans de nombreux pays et des stocks mondiaux remontés, eurent pour conséquence que des volumes moins importants passèrent par les ports de l'ouest du Canada durant les six premiers mois de la campagne agricole 2008 à 2009.

¹⁴⁷ 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.

Tableau 1 : Chaîne d'approvisionnement du SMTG



ÉLÉMENT DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT	TABLEAU	1999 à 2000	2004 à 2005	2005 à 2006	2006 à 2007	2007 à 2008	2008 à 2009	EFFET DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT	
LIÉ À LA VITESSE									
2	Silos terminaux – nombre moyen de jours en entreposage	3B-4	41,7	29,5	30,1	30,7	31,1	27,7	▼
3	Temps de transit moyen des wagons après chargement (jours)	3C-4	9,2	8,7	8,6	8,2	8,0	6,8	▼
5	Silos de collecte – nombre moyen de jours en entreposage	3D-4	18,6	19,9	17,9	19,2	21,0	16,7	▼
Moyenne du total des jours dans le SMTG			69,4	58,1	56,6	58,1	60,1	51,2	▼
LIÉ AUX SERVICES ET AUX BIENS									
1	Coefficient moyen de rotation aux silos de collecte	3B-2	4,8	5,6	6,2	6,5	6,0	6,7	▲
4	Coefficient moyen de rotation aux silos terminaux	3D-2	9,1	7,5	8,7	8,3	8,5	10,0	▲
3	Cycle moyen de rotation des wagons (jours)	3C-4	19,9	18,7	17,3	16,8	15,9	13,4	▼
6	Temps moyen passé par les navires au port (jours)	3D-7	4,3	4,9	4,8	5,3	5,0	4,6	▼

- Deuxièmement, l'arrivée de la crise financière coïncida avec le transport de la nouvelle récolte, ce qui entraîna une réduction de la demande et des prix de nombreux produits de base. Tandis que le grain échappa peut-être au pire de la crise, d'autres secteurs de l'économie du Canada n'y échappèrent pas et en conséquence, le trafic ferroviaire déclina fortement durant cette période. Cependant, du point de vue du SMTG, cette situation se révéla avantageuse car la capacité de transport ainsi libérée permit aux chemins de fer de transporter aisément le surplus de volume en grains aux troisième et quatrième trimestres. Le volume manutentionné par le SMTG durant la seconde moitié de la campagne agricole dépassa de loin tout volume d'une période comparable dans la dernière décennie et fit plus que compenser les faiblesses de la première moitié. Il en résulta le plus grand transport de grain effectué durant le PSG.
- Enfin, alors que l'allure à laquelle le grain fut transporté dans le SMTG fut plus lente dans la première moitié de la campagne agricole, elle accéléra rapidement, descendant d'une moyenne de 60,3 jours au premier trimestre à une durée record de 44,6 jours au quatrième. Une grande partie de cette amélioration venait d'une réduction du temps passé par le grain en stock, surtout aux terminaux portuaires. Ajoutée à celle-ci, il y eut une amélioration tout aussi significative du temps moyen de transit après chargement dans les chemins de fer. La performance du SMTG dans la campagne agricole 2008 à 2009 fut la meilleure durant le PSG et montra à quel point le système pouvait être efficace lorsque tous ses éléments fonctionnaient en plus grande harmonie.

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 2008 à 2009

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.
- Des stocks en baisse face à des volumes de grain en augmentation ont entraîné généralement des rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire.
 - Vancouver
 - Blé – 3,2; baisse de 10,8 % par rapport à la dernière campagne agricole.
 - Canola – 1,5; baisse de 60,5 %.
 - Thunder Bay
 - Blé – 4,5; baisse de 10,9 % par rapport à la dernière campagne agricole.
 - Canola – 5,5; baisse de 33,8 %.
- Les rapports stocks/expédition présentent des réductions similaires.
 - Vancouver
 - Grains de la CCB – 3,1; hausse de 6,5 % par rapport à la dernière campagne agricole.
 - Grains hors CCB – 2,5; baisse de 29,7 %.
 - Thunder Bay
 - Grains CCB – 4,6; baisse de 10,9 % par rapport à la dernière campagne agricole.
 - Grains hors CCB – 4,2; baisse de 25,6 %.
- Les revenus de manutention aux terminaux ont augmenté de 15,4 % à 369,2 millions de dollars.
 - Les revenus du terminal de Vancouver ont totalisé 284,8 millions de dollars.
 - Hausse de 19,3 % par rapport à la dernière campagne agricole.
 - Les revenus du terminal de Thunder Bay ont totalisé 84,4 millions de dollars.
 - Hausse de 4,0 % par rapport à la dernière campagne agricole.
- Les coûts d'entreposage de la CCB ont baissé de 48,0 % pour s'établir à 170,1 millions de dollars.
 - Les coûts d'entreposage le long du littoral pacifique ont totalisé 124,9 millions de dollars.
 - Hausse de 61,5 % par rapport à la dernière campagne agricole.
 - Les coûts d'entreposage à Thunder Bay ont totalisé 45,2 millions de dollars.
 - Hausse de 20,3 % par rapport à la dernière campagne agricole.

Série de mesures 4 – Fiabilité du service

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	CAMPAGNE AGRICOLE EN COURS (1)				
			RÉFÉRENCE 1999 à 2000	2007 à 2008	2008 à 2009	ÉCART en %	
Performance des ports [sous-série 4A]							
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen des exigences stock-navire – Vancouver – blé		3,1	3,6	3,2	-10,8 %	▼
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen des exigences stock-navire – Vancouver – canola		2,5	3,7	1,5	-60,5 %	▼
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen des exigences stock-navire – Thunder Bay – blé		5,6	5,0	4,5	-10,9 %	▼
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen des exigences stock-navire – Thunder Bay – canola		2,8	8,3	5,5	-33,8 %	▼
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	3,1	6,5 %	▲
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Vancouver – grains hors CCB		3,6	3,6	2,5	-29,7 %	▼
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Thunder Bay – grains CCB		4,6	5,2	4,6	-10,9 %	▼
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Thunder Bay – grains hors CCB		3,3	5,7	4,2	-25,6 %	▼
4A-4	Revenus de manutention des silos terminaux (millions \$) – Vancouver		192,7 \$	238,7 \$	284,8 \$	19,3 %	▲
4A-4	Revenus de manutention des silos terminaux (millions \$) – Thunder Bay		82,1 \$	81,2 \$	84,4 \$	4,0 %	▲
4A-4	Frais d'entreposage de la CCB (millions \$) – Littoral pacifique		63,3 \$	77,4 \$	124,9 \$	61,5 %	▲
4A-4	Frais d'entreposage de la CCB (millions \$) – Thunder Bay		31,3 \$	37,6 \$	45,2 \$	20,3 %	▲

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 jusqu'à 2008 à 2009 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

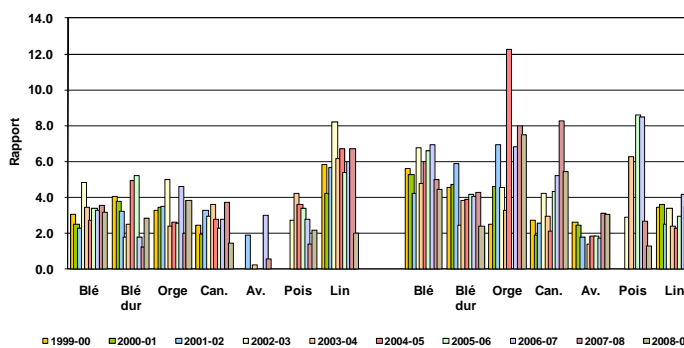
(2) – Les modifications des données indiquées ne peuvent être décrites dans le cadre de ce sommaire. On encourage le lecteur à consulter les données détaillées figurant à l'Annexe 5 au besoin.

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 suivante¹⁴⁸.

Pour ce qui est des rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire des grains entreposés au port de Vancouver, la campagne agricole 2008 à 2009 a produit certains changements marqués par rapport à la campagne précédente. Parmi les grains de la CCB, le rapport affiché pour le blé a reculé de 10,8 %, baissant à 3,2 comparativement à 3,6 l'année précédente. Ceci se compare à une augmentation de 125,7 % dans le rapport moyen pour le blé dur, qui a augmenté de 1,3 à 2,9, et une augmentation de 91,2 % dans celui de l'orge, qui a grimpé à 3,9, comparativement à 2,0 pendant la campagne précédente.

Figure 69 : Rapport hebdomadaire moyen des exigences stock-navire



¹⁴⁸ 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.

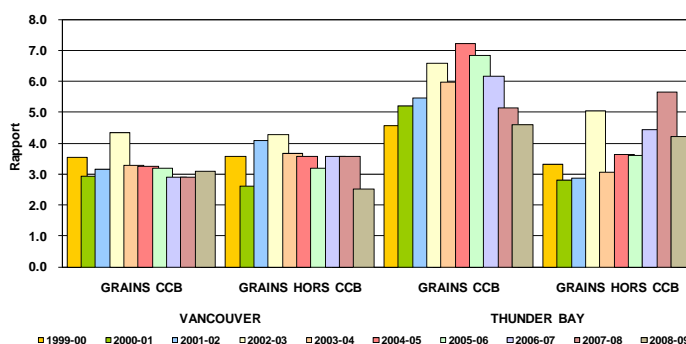
Dans le cas des grains hors CCB, tous les rapports associés ont été signalés bien au-dessus du seuil de 1,0. Les fluctuations de ces valeurs furent également mitigées, cependant, avec un gain de 52,7 % pour les pois, des réductions de 60,5 % pour le canola et 70,1 % pour le lin.

Les fluctuations des rapports d'une année à l'autre pour Thunder Bay montrèrent une baisse. La plus grande baisse pour les grains de la CCB fut enregistrée pour le rapport du blé dur qui tomba de 44,2 % à 2,4 comparativement à 4,3 un an plus tôt. Des réductions plus modérées de l'ordre de 10,9 % pour le blé et de 6,0 % pour l'orge produisirent des rapports de 4,5 et 7,5 respectivement. Quant aux grains hors CCB, les réductions furent généralement plus importantes. La diminution de rapport la plus sensible fut celle du rapport des pois qui baissa de 52,5 % à 1,3. Le lin, le canola et l'avoine suivirent de loin, avec des diminutions de 35,6 %, 33,8 % et 1,8 % respectivement. Les rapports de ces céréales allaient d'une valeur basse de 2,3 pour le lin à une valeur haute de 5,5 pour le canola. [Consulter le tableau 4A-1 à l'Annexe 5.]

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 canadien ». 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 en grande partie confinées au littoral pacifique et généralement limitées aux grades inférieurs de blé et de blé dur exportés par ses ports. [Consulter le tableau 4A-2 à l'Annexe 5.]

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 70 : 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 moyen stock-expédition pour les grains de la CCB à Vancouver a augmenté de 6,5 % dans la campagne agricole 2008 à 2009, augmentant de 2,9 à 3,1 de l'année précédente. À l'opposé de cela, on vit une réduction de 29,7 % du rapport pour les grains hors CCB qui chuta de 3,6 à 2,5. À Thunder Bay, les deux rapports diminuèrent : le rapport moyen pour les grains de la CCB passant de 5,2 à 4,6 (soit 10,9 %), tandis que le rapport moyen pour les grains hors CCB diminuait de 5,7 à 4,2 (soit 25,6 %). Dans tous les cas, ces valeurs indiquaient clairement que les stocks disponibles suffisaient amplement à satisfaire la demande à court terme. [Consulter le tableau 4A-3 à l'Annexe 5.]

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 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. [Consulter le tableau 4A-4 à l'Annexe 5.]

Les recettes totales du terminal pour la campagne agricole 2008 à 2009 ont augmenté de 19,3 % à Vancouver, passant de 238,7 millions de dollars à 284,8 millions de dollars. À Thunder Bay, les recettes totales du terminal ont augmenté de 4,0 %, passant de 81,2 millions de dollars à 84,4 millions de dollars.

Le total des coûts d'entreposage de la CCB le long du littoral pacifique a considérablement grimpé dans la campagne agricole de 2008 à 2009, en augmentant de 61,5 % à 124,9 millions de dollars, comparativement à 77,4 millions de dollars l'année précédente. Il en fut de même pour Thunder Bay, bien que les frais de transport y augmentèrent moins (20,3 %), passant de 37,6 millions de dollars l'année précédente à 45,2 millions de dollars.

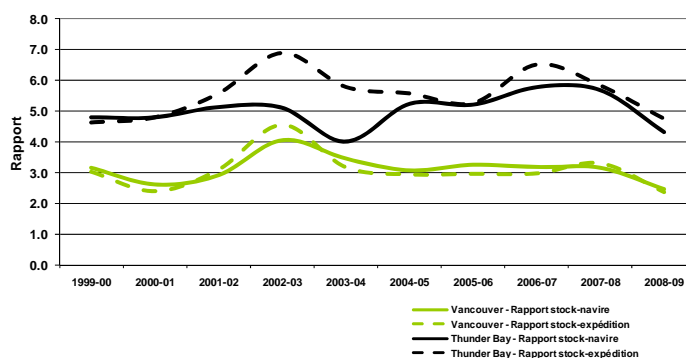
4.2 Observations sommaires

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 canadien. 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 pendant le 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 71 : 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 pendant le PSG et son intégration dans les principaux indicateurs du PSG a été approuvée par Transports Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada.



Points saillants – campagne agricole 2008 à 2009

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 :
 - Diminutions dues à des réductions de prix importantes.
 - Blé – diminution de 19,5 % à 253,06 \$ la tonne.
 - Blé dur – diminution de 30,3 % à 319,19 \$ la tonne.
- Prix final réalisé :
 - Des diminutions importantes attribuables à de plus gros stocks de grain mais aussi l'instabilité des marchés des matières premières face à une crise financière mondiale sans précédent.
 - Blé – diminution de 16,3 % à 311,36 \$ la tonne.
 - Blé dur – diminution de 26,2 % à 378,37 \$ la tonne.
- Seuil d'exportation :
 - Blé – diminution de 1,3 % à 66,74 \$ la tonne.
 - Blé dur – augmentation de 3,7 % à 87,57 \$ la tonne.
- Coûts directs moyens :
 - Augmentation des frais de transport pondérés applicables de 0,7 % pour le blé, et de 11,0 % pour le blé dur.
 - Augmentation des coûts de camionnage de 1,4 %.
 - Augmentation des coûts des silos primaires de 4,0 % pour le blé, et de 3,3 % pour le blé dur.
 - Coûts bruts de la CCB :
 - Blé – diminution de 12,9 %.
 - Blé dur – diminution de 4,3 %.
- Avantages totaux des producteurs :
 - Primes au camionnage moyennes :
 - Blé – augmentation de 11,2 % à 6,17 \$ la tonne.
 - Blé dur – augmentation de 3,7 % à 6,47 \$ la tonne.
 - Les économies de transport de la CCB ont été réduites de 3,4 % à 1,70 \$ la tonne.

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

- Revenu net des producteurs :
 - Diminutions dues à des réductions de prix importantes.
 - Canola – diminution de 17,2 % à 416,59 \$ la tonne.
 - Pois jaunes – diminution de 13,1 % à 222,63 \$ la tonne.
- Les prix des produits hors CCB diminuèrent à cause de l'augmentation des stocks et de l'instabilité des marchés des matières premières.
 - Canola – diminution de 16,4 % à 465,22 \$ la tonne.
 - Pois jaunes – diminution 5,1 % à 324,51 \$ la tonne.
- Seuil d'exportation moyen de l'Ouest du Canada pour les produits hors CCB :
 - Canola – diminution de 9,1 % à 48,63 \$ la tonne.
 - Pois jaunes – augmentation de 18,8 % à 101,57 \$ la tonne.

Chargement des wagons par les producteurs

- Le nombre d'installations de chargement des wagons par les producteurs a baissé de 3,7 % à 437.
 - Les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 affichent une réduction de 3,8 % à 333 sites.
 - Les chemins de fer d'intérêt local affichent une diminution de 3,7 % à 104 sites.
- Les expéditions de wagons des producteurs ont augmenté de 23,4 % à 13 243 wagons.
 - La part du transport total par wagon-trémie a augmenté à 4,5 %.
 - La part du transport par la CCB a augmenté à 7,3 %.

Série de mesures 5 – Conséquences sur les producteurs

Tableau	Description de l'indicateur	Notes	CAMPAGNE AGRICOLE EN COURS (1)				
			RÉF- RENCE 1999 à 2000	2007 à 2008	2008 à 2009	ÉCART en %	
Seuil d'exportation [sous-série 5A]							
Est du Manitoba							
5A-1A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	54,20 \$	66,91 \$	62,28 \$	-6,9 %	▼
5A-1B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	60,29 \$	77,05 \$	80,73 \$	4,8 %	▲
5A-1C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	61,58 \$	50,03 \$	52,83 \$	5,6 %	▲
5A-1D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	84,56 \$	100,72 \$	19,1 %	▲
Ouest du Manitoba							
5A-2A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	57,80 \$	70,02 \$	68,58 \$	-2,1 %	▼
5A-2B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	65,37 \$	81,59 \$	76,16 \$	-6,7 %	▼
5A-2C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	58,67 \$	54,32 \$	55,04 \$	1,3 %	▲
5A-2D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	84,56 \$	100,72 \$	19,1 %	▲
Nord-Est de la Saskatchewan							
5A-3A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	58,10 \$	73,02 \$	73,45 \$	0,6 %	–
5A-3B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	68,31 \$	86,33 \$	94,12 \$	9,0 %	▲
5A-3C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	54,38 \$	60,01 \$	56,41 \$	-6,0 %	▼
5A-3D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	85,66 \$	101,62 \$	18,6 %	▲
Nord-Ouest de la Saskatchewan							
5A-4A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	56,42 \$	70,12 \$	68,73 \$	-2,0 %	▼
5A-4B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	70,53 \$	88,48 \$	88,99 \$	0,6 %	–
5A-4C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	50,88 \$	57,61 \$	49,61 \$	-13,9 %	▼
5A-4D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,84 \$	85,50 \$	101,65 \$	18,9 %	▲
Sud-Est de la Saskatchewan							
5A-5A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	59,40 \$	74,38 \$	73,32 \$	-1,4 %	▼
5A-5B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	65,22 \$	83,56 \$	86,58 \$	3,6 %	▲
5A-5C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	57,47 \$	55,17 \$	52,58 \$	-4,7 %	▼
5A-5D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,72 \$	85,84 \$	101,83 \$	18,6 %	▲
Sud-Ouest de la Saskatchewan							
5A-6A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	57,22 \$	68,65 \$	69,74 \$	1,6 %	▲
5A-6B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	68,12 \$	84,46 \$	87,70 \$	3,8 %	▲
5A-6C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	55,75 \$	51,83 \$	46,22 \$	-10,8 %	▼
5A-6D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,66 \$	85,42 \$	101,43 \$	18,7 %	▲
Nord de l'Alberta							
5A-7A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	53,20 \$	63,12 \$	64,48 \$	2,2 %	▲
5A-7B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	71,67 \$	88,70 \$	91,07 \$	2,7 %	▲
5A-7C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	50,39 \$	47,31 \$	42,60 \$	-10,0 %	▼
5A-7D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,29 \$	85,51 \$	101,71 \$	19,0 %	▲
Sud de l'Alberta							
5A-8A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	48,81 \$	59,97 \$	60,50 \$	0,9 %	–
5A-8B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	66,06 \$	80,64 \$	82,45 \$	2,2 %	▲
5A-8C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	48,07 \$	42,54 \$	34,25 \$	-19,5 %	▼
5A-8D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	85,90 \$	101,88 \$	18,6 %	▲
Peace River							
5A-9A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	53,57 \$	68,08 \$	65,61 \$	-3,6 %	▼
5A-9B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	71,00 \$	91,82 \$	91,06 \$	-0,8 %	▼
5A-9C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	52,14 \$	57,42 \$	46,85 \$	-18,4 %	▼
5A-9D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	85,90 \$	101,80 \$	18,5 %	▲
Ouest canadien							
5A-10A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	54,58 \$	67,65 \$	66,74 \$	-1,3 %	▼
5A-10B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	67,63 \$	84,44 \$	87,57 \$	3,7 %	▲
5A-10C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	52,51 \$	53,47 \$	48,63 \$	-9,1 %	▼
5A-10D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,76 \$	85,51 \$	101,57 \$	18,8 %	▲
Chargement par les producteurs [sous-série 5B]							
5B-1	Installations de chargement par les producteurs (nombre) – transporteurs ferroviaires de catégorie 1		415	346	333	-3,8 %	▼
5B-1	Installations de chargement par les producteurs (nombre) – transporteurs ferroviaires de catégories 2 et 3		122	108	104	-3,7 %	▼
5B-1	Installations de chargement par les producteurs (nombre) – tous les transporteurs		537	454	437	-3,7 %	▼
5B-2	Expéditions des wagons des producteurs (nombre) – wagons-trémies couverts		3 441	10 729	13 243	23,4 %	▲

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 jusqu'à 2008 à 2009 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 » gagné par les producteurs¹⁴⁹. 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 canadien dépasse le millier¹⁵⁰. 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 extraordinaires. 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 pois¹⁵¹. 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 savoir¹⁵² :

- 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 et
- Peace River.

Ces zones sont illustrées à la figure 72. Dans ce contexte élargi, ces 43 postes de livraison des grains comportent actuellement¹⁵³ :

- 35 postes avec au moins un silo à grains de forte capacité;
- 19 postes avec au moins un silo de grain classique;

¹⁴⁹ 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.

¹⁵⁰ 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.

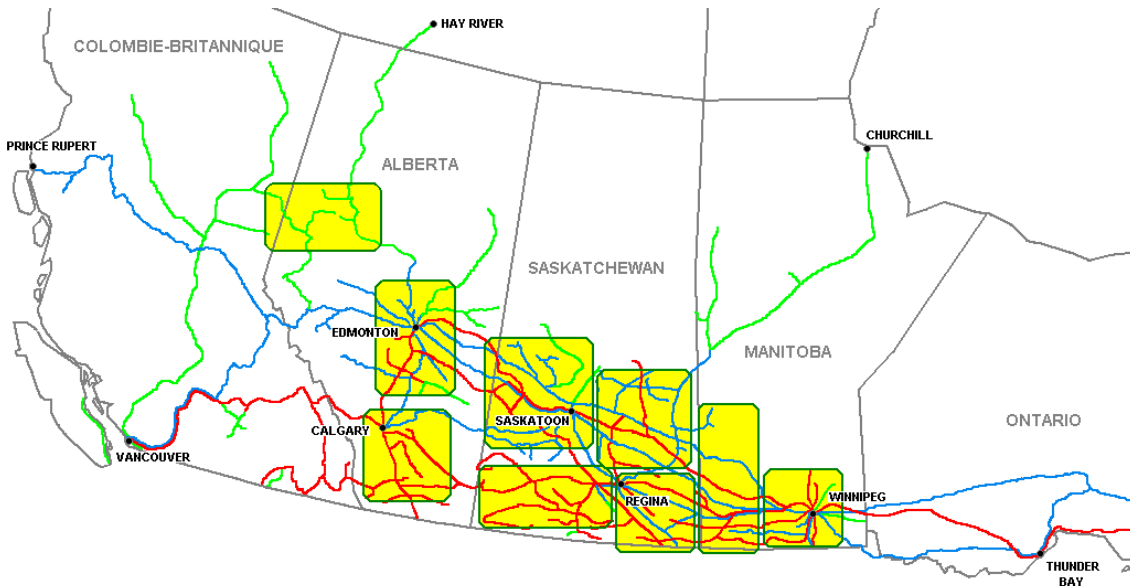
¹⁵¹ Outre les grains proprement dits, le PSG précise aussi les grades à utiliser, à savoir : 1 blé CWRS; 1 blé dur CWA; canola Canada n° 1; et gros pois jaunes canadiens (n° 2 ou supérieur).

¹⁵² 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.

¹⁵³ 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 dix postes qui étaient directement desservis par des transporteurs ferroviaires régionaux et d'intérêt local.

- 8 postes locaux du réseau d'embranchements ferroviaires tributaires du grain; et
- 2 postes directement desservis par des transporteurs ferroviaires régionaux et d'intérêt local.

Figure 72 : 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 2002¹⁵⁴.

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.

¹⁵⁴ 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 canadien) et du CWAD n° 1 (blé dur ambré de l'Ouest canadien) 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 Vancouver¹. 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 novembre³.</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 et Programme d'entreposage de Churchill	<p>Le rabais au titre du transport de marchandises par le port de Churchill (RTCF) 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> <p>Après la campagne agricole 2007 à 2008, le RTCF fut remplacé par le Programme d'entreposage de Churchill (CSP). Le CSP vise à rémunérer les producteurs pour entreposer le grain de façon à garantir son accessibilité durant la saison de navigation de Churchill (habituellement d'août à octobre). La campagne agricole 2008 à 2009 a été une campagne de transition, avec aucun versement ayant été effectué dans le cadre du CSP.</p>	
Coûts de camionnage	<p>Les coûts de camionnage sont fondés sur les taux de camionnage commerciaux à 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 utilisée⁶.</p>	<p>Les coûts de camionnage sont fondés sur les taux de camionnage commerciaux à 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 mise en commun figurant dans le rapport annuel de la CCG, plus la valeur ventilée de ses économies globales de transport⁷.</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 en silo de canola en Saskatchewan sont assujetties à un prélèvement de 0,75 \$ la tonne pour les frais de cotisation de l'association provinciale de canola. Le prélèvement applicable aux livraisons faites au Manitoba et en Alberta est un peu plus élevé, 1,00 \$ la tonne dans les deux provinces⁹.</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'Alberta⁹.</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'échantillonnage¹⁰. 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 des livraisons 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 de paiement 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 de paiement au comptant de toute livraison de grain et figurer sur le bon en tant qu'inscription distincte. Nous n'avons pas tenté d'intégrer ces déductions au cadre employé ici.</p>
<p>1) – 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 silo de collecte chaque semaine.</p> <p>2) – En raison des dispositions de contrat à terme et de livraison différée, il est impossible de pondérer de façon exacte les données touchant le prix du canola. Des essais ont été effectués sur les données hebdomadaires de livraison des producteurs et les données d'exportation mensuelles. En consultation avec la Bourse des marchandises de Winnipeg, la pondération en fonction des exportations mensuelles a été jugée la méthode la plus adéquate.</p> <p>3) – Données présentées par Stat Publishing. Une période ponctuelle de deux mois au cours de l'automne, lorsque les prix de la nouvelle récolte sont relativement élevés, a été jugée une représentation adéquate des prix des producteurs, permettant ainsi d'éviter l'intégration d'un facteur de pondération.</p> <p>4) – Les tarifs marchandises par wagon simple employés correspondent à ceux trouvés parmi les tarifs affichés à la fin de chaque campagne agricole (31 juillet).</p> <p>5) – Les facteurs d'ajustement du fret (FAF) ont été établis au cours de la campagne agricole 1995 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.</p> <p>6) – Un examen des coûts de camionnage réels des producteurs a été recommandé dans l'étude de Quorum Corporation intitulée <i>Report on the Identification of Producer Impacts Over and Above those Identified in the Producer Netback Methodology</i> (rapport pour identifier les impacts sur les producteurs en sus de ceux identifiés par la méthodologie de calcul du revenu net), mai 2002, qui peut être téléchargée à partir du site Web du Surveillant (www.quorumcorp.net). La question des coûts de camionnage est analysée plus en détail à la section 5.5.</p> <p>7) – Les coûts publiés dans le rapport annuel de la CCB sont nets des économies de transport. 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.</p> <p>8) – Le prélèvement de Saskatchewan a été augmenté de 0,50 \$ la tonne à 0,75 \$ la tonne au 1er janvier 2005. Le prélèvement d'Alberta a été augmenté de 0,50 \$ la tonne à 1,00 \$ la tonne au 1er août 2003. Le prélèvement du Manitoba a été augmenté de 0,50 \$ la tonne à 1,00 \$ la tonne au 1er août 2008.</p> <p>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 1er août 2002 et à 1,0 % le 1er août 2003. Le prélèvement de l'Alberta a aussi augmenté à 1,0 % le 1er août 2003.</p> <p>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.</p>		

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

5.21 Blé CWRS n° 1

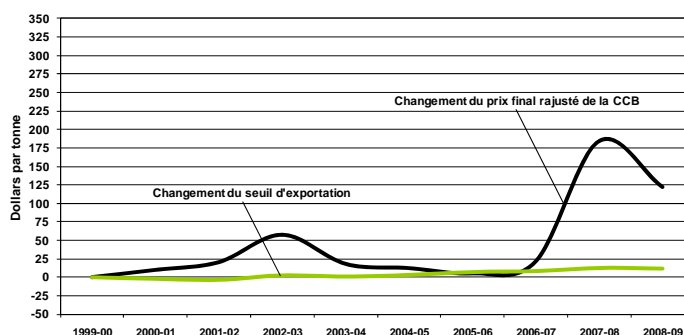
Toutes les données assemblées par le Surveillant lors de la dernière décennie ont démontré régulièrement que le rendement financier des producteurs a été fortement influencé par le prix courant du grain. Bien que le seuil d'exportation ait indiscutablement augmenté, c'est la volatilité des prix dans les marchés des produits de base qui a eu le plus d'influence sur la hausse et la baisse de ces rendements. Dans le cas du blé CWRS n° 1, une montée des prix durant les quatre premières années du PSG entraîna une montée du revenu net des producteurs qui passa d'une moyenne de 143,25 \$ la tonne dans la campagne agricole 1999 à 2000 jusqu'à 198,07 \$ la tonne à la fin de la campagne agricole 2002 à 2003. En comparaison, le seuil d'exportation pendant la même période 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 à 160,28 \$ la tonne. Si cette pression à la baisse s'est relâchée quelque peu au cours des deux campagnes agricoles suivantes, le prix du CWRS n° 1 a continué à diminuer. Associé à d'autres augmentations du 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.

Grâce à une autre hausse du prix du blé CWRS n° 1 dans la campagne agricole de 2006 à 2007, le revenu net des producteurs augmenta de 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 montée continue des prix entraîna d'autres gains, le revenu net des producteurs atteignant un chiffre record du PSG de 314,29 \$ la tonne dans la campagne agricole 2007 à 2008. Représentant les troubles des marchés occasionnés par la crise financière mondiale, le prix du blé CWRS n° 1 diminua au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. Le revenu net des producteurs diminua d'autant, jusqu'à une moyenne de 253,06 \$ la tonne. En dépit de cette réduction, le revenu par tonne des producteurs était encore bien supérieur à ce qu'il avait été une décennie plus tôt.

Une augmentation du seuil d'exportation de 12,16 \$ la tonne, qui passa de son niveau repère de 54,58 \$ la tonne à 66,74 \$ la tonne durant la même période, ne porta pas atteinte aux avantages d'un gain de prix de 121,97 \$ la tonne. L'augmentation du seuil d'exportation suivit largement des mesures de l'inflation plus grandes, tandis que le gain du prix du blé CWRS n° 1 s'avéra bien plus remarquable. En même temps, on ne doit pas oublier que l'augmentation du seuil d'exportation fut aussi tempérée par des gains encore plus substantiels des avantages financiers venant de primes au camionnage plus élevées et d'économies de la CCB. Les forces qui furent à la source de ces résultats sont résumées dans le tableau ci-dessous.

Figure 73 : Changement dans les composantes du revenu net – blé CWRS n° 1



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

							2008 à 2009/ 1999 à 2000		
	1999 à 2000	2004 à 2005	2005 à 2006	2006 à 2007	2007 à 2008	2008 à 2009	ÉCART en \$	ÉCART en %	
Prix final de la CCB	192,43 \$	205,10 \$	195,14 \$	212,89 \$	372,06 \$	311,36 \$	118,93 \$	61,8 %	▲
Plus : Coûts (nets) de la CCB	5,40	5,01	7,84	6,35	9,88	8,44	3,04	56,3 %	▲
Prix final de la CCB rajusté	197,83	210,11	202,98	219,24	381,94	319,80	121,97	61,7 %	▲
Coûts directs	56,90	62,94	67,69	70,14	74,96	74,61	17,71	31,1 %	▲
Moins : Primes au camionnage	-2,32	-3,68	-4,56	-5,15	-5,55	-6,17	-3,85	165,9 %	▲
Économies de la CCB	0,00	-1,49	-1,32	-1,79	-1,76	-1,70	-1,70	s.o.	▲
Seuil d'exportation	54,58	57,77	61,81	63,20	67,65	66,74	12,16	22,3 %	▲
Revenu net des producteurs	143,25 \$	152,34 \$	141,17 \$	156,04 \$	314,29 \$	253,06 \$	109,81 \$	76,7 %	▲

Prix final réalisé

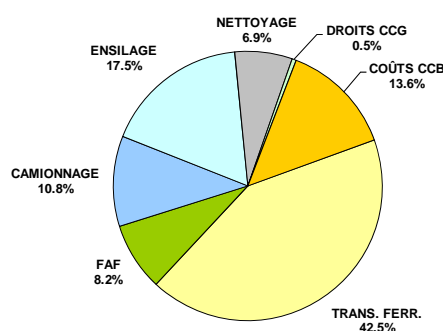
La hausse des prix a été la principale raison de l'amélioration sous-jacente du revenu net des producteurs pour le blé CWRS n° 1 pendant une grande partie du PSG. À partir du prix de référence de 192,43 \$ la tonne de la campagne agricole 1999 à 2000, les stocks de blé mondiaux en diminution et la perspective d'approvisionnements réduits ont contribué à faire monter le prix final du blé CWRS n° 1 (13,5 % de protéine) à un sommet de 250,20 \$ lors de la campagne agricole 2002 à 2003. Bien que les prix s'effondrèrent au cours des trois années suivantes, ils commencèrent à remonter au cours de la campagne agricole 2006 à 2007 suite à la production mondiale réduite. La pénurie de production aux États-Unis, en Europe et en Australie contribua à faire monter encore plus les prix lors de la campagne agricole 2007 à 2008, le prix final du blé CWRS n° 1 atteignant un chiffre record de 372,06 \$ la tonne.

De bonnes récoltes assurant une production de blé mondiale record et des pressions concurrentielles accrues au cours de la campagne agricole 2008 à 2009 exercèrent une pression sensible sur la baisse des prix du blé. En outre, l'instabilité créée par la crise financière mondiale ne fit qu'ajouter à ces pressions. Tout ceci, associé à la force relative du dollar canadien, contribua à une baisse supplémentaire des prix. En conséquence, le prix final du blé CWRS n° 1 tomba à 311,36 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. Malgré cette réduction de 16,3 % de la valeur du prix final, il était encore bien au-dessus de la moyenne historique, se classant en seconde place seulement derrière celui de la campagne agricole précédente.

Seuil d'exportation

Le seuil d'exportation a augmenté de manière régulière depuis le début du PSG, mais surtout pendant les sept dernières campagnes agricoles. En fait, partant d'un point bas de 50,88 \$ la tonne durant la campagne agricole 2001 à 2002, le seuil d'exportation du blé CWRS n° 1 a augmenté progressivement pour atteindre un sommet de 67,65 \$ la tonne dans la campagne agricole 2007 à 2008. La campagne agricole 2008 à 2009 vit le seuil d'exportation descendre de 1,3 % jusqu'à 66,74 \$ la tonne. Cette valeur reste supérieure de 22,3 % au prix de 54,58 \$ la tonne atteint une décennie plus tôt.

Figure 74 : Seuil d'exportation du blé – coûts directs



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

CCG, ainsi que les coûts de fonctionnement connexes de la CCB. Le deuxième composante 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 céréalères, ainsi que toute économie de transport transmise par la CCB par l'entremise de ses comptes des livraisons en commun¹⁵⁵. C'est l'augmentation la plus substantielle de ces derniers éléments qui a contribué à contenir la croissance des coûts directs et une augmentation potentiellement supérieure du seuil d'exportation lui-même.

Au cours des dix dernières campagnes agricoles, les coûts directs du seuil d'exportation a augmenté de 31,1 %, d'une moyenne de 56,90 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, à 74,61 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. 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 et le rabais au titre du rabais au transport de fret par le port de Churchill (RTFC)¹⁵⁶. Au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, le transport ferroviaire applicable pondéré moyen pour le blé CWRS n° 1 dans l'Ouest canadien s'était élevé à 31,87 \$ la tonne, ce qui représentait 56,0 % des coûts directs totaux. Même si la moyenne la tonne a grimpé à 37,83 \$ à la fin de la campagne agricole 2008 à 2009, son importance par rapport aux coûts directs totaux a décru très légèrement à 50,7 %.

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 36,2 % au cours des dix dernières années, passant de 5,94 \$ la tonne au début du PSG à 8,09 \$ la tonne dans la campagne agricole 2008 à 2009. 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 10,8 %.
- 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 dix années suivantes ont effectivement haussé le coût d'ensilage de 33,5 %, à une moyenne de 13,02 \$ la tonne dans la campagne agricole 2008 à 2009. La part des coûts totaux directs augmenta aussi, quoique légèrement, à 17,5 %. Il faudrait noter que les tarifs affichés sont les tarifs maximums que les sociétés céréalères peuvent imposer aux producteurs pour ces services à leurs installations. Si les sociétés céréalères 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 était en moyenne de 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 44,7 % au cours de la dernière décennie, à une moyenne de 5,15 \$ la tonne pour la campagne agricole 2008 à 2009, leur contribution aux coûts directs totaux a augmenté seulement légèrement à 6,9 %. Comme pour les tarifs de silo de collecte, les tarifs affichés représentent le maximum que les sociétés céréalères 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 dix dernières campagnes agricoles. Proportionnellement, ils représentent un faible 0,5 % des coûts directs totaux¹⁵⁷.

¹⁵⁵ 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 des livraisons en commun de la CCB.

¹⁵⁶ La campagne agricole 2007 à 2008 fut la dernière du Rabais au transport de fret par le port de Churchill (RTFC). Au début de la campagne agricole 2008 à 2009, le RTFC fut remplacé par le Programme d'entreposage de Churchill (PEC). Aucun paiement réel ne fut effectué dans le cadre du PEC durant cette année de transition.

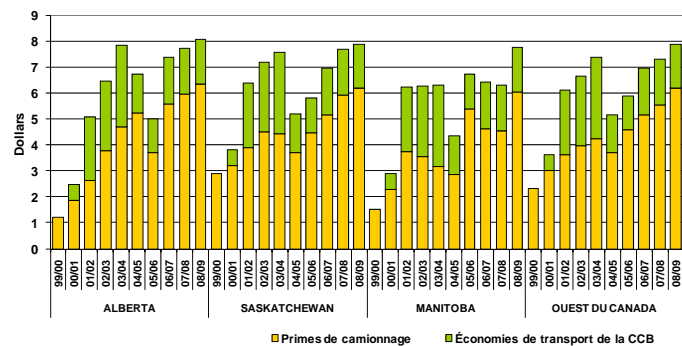
¹⁵⁷ Les coûts de pesée et d'inspection du CCG indiqués ici ont été rajustés pour éviter les chevauchements avec la portion de tels coûts évaluée par les sociétés céréalères par l'entremise de leurs tarifs de silos de collecte ainsi qu'une distorsion possible du seuil d'exportation.

- 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 des livraisons 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 agricole 2008 à 2009, ces coûts avaient augmenté à une moyenne de 10,14 \$ la tonne et représentaient un pourcentage comparativement plus grand de 13,6 % des coûts directs totaux.

Pendant le 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 CCB¹⁵⁸. 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.

Pour la plus grande part, les primes au camionnage payées par les sociétés céréalières pour la livraison du blé CWRS n° 1 dans chacune des neuf zones d'échantillonnage ont plus que doublé au cours des dix dernières années, passant d'une moyenne de 2,32 \$ la tonne dans la campagne agricole 1999 à 2000 à 6,17 \$ la tonne dans la campagne agricole 2008 à 2009. 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 8,3 % au cours de la campagne agricole 2008 à 2009.

Figure 75 : Seuil d'exportation du blé – avantages du producteur (dollars la tonne)



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 agricole, 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 cinq campagnes agricoles suivantes ont montré une réduction considérable dans la valeur de ces économies. À la fin de la campagne agricole 2008 à 2009, ces économies ont baissé à 1,70 \$ la tonne, ce qui a réduit à 2,3 % la valeur de compensation des coûts directs.

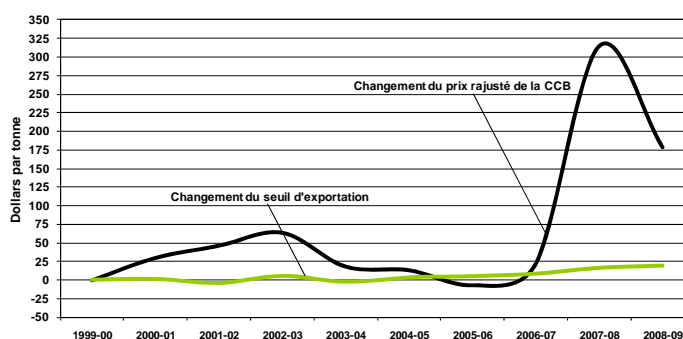
À cause de ces forces, l'avantage financier obtenu par les producteurs dans la campagne agricole 2008 à 2009 était en moyenne de 7,87 \$ la tonne, soit plus de trois fois la valeur de 2,32 \$ la tonne enregistrée dans la première année du PSG. De plus, la valeur de compensation de ces avantages financiers a également augmenté, à 10,5 % des coûts directs totaux comparativement à 4,1 % dix ans auparavant.

¹⁵⁸ 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 du producteur 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.

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. Poussés par une augmentation du prix du blé dur, les rendements des producteurs grimperont d'une moyenne de 160,48 \$ la tonne durant la campagne agricole 1999 à 2000 jusqu'à 218,96 \$ la tonne au cours de la campagne 2002 à 2003. Mais lorsque les prix ont commencé à chuter, le revenu net des producteurs a commencé à chuter également. Au cours des trois campagnes agricoles suivantes, les rendements financiers des producteurs de blé dur CWA n° 1 baissèrent régulièrement, tombant finalement à un point bas du PSG de 148,94 \$ la tonne dans la campagne agricole 2005 à 2006.

Figure 76 : 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 montée du prix du blé dur s'accéléra dans la campagne agricole 2007 à 2008, le revenu net des producteurs s'élevant à une valeur record du PSG de 458,04 \$ la tonne. Le prix du blé dur CWA n° 1 chuta brutalement dans la campagne 2008 à 2009. Cependant, la valeur résultante de 319,19 \$ la tonne reçue par les producteurs se révéla être le double de ce qu'elle avait été dix ans auparavant. Ce gain important fut réalisé malgré une augmentation de 19,94 \$ la tonne du seuil d'exportation qui monta au-dessus de son point de référence de 67,63 \$ la tonne à 87,57 \$ la tonne pendant la même période. Là aussi, on doit se souvenir que les primes au camionnage et les économies de la CCB supérieures contribuèrent à tempérer la hausse d'ensemble du seuil d'exportation.

Les fluctuations du revenu net des producteurs pour le blé dur CWA n° 1 sont résumées dans le tableau joint.

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

	1999 à 2000	2004 à 2005	2005 à 2006	2006 à 2007	2007 à 2008	2008 à 2009	2008 à 2009/ 1999 à 2000		
							ÉCART en \$	ÉCART en %	
Prix final de la CCB	206,79 \$	220,37 \$	199,35 \$	227,55 \$	512,81 \$	378,37 \$	171,58 \$	83,0 %	▲
Plus : Coûts (nets) de la CCB	21,32	21,30	22,20	22,76	29,67	28,39	7,07	33,2 %	▲
Prix final de la CCB rajusté	228,11	241,67	221,55	250,31	542,48	406,76	178,65	78,3 %	▲
Coûts directs	70,77	76,46	78,69	83,39	92,44	95,74	24,97	35,3 %	▲
Moins : Primes au camionnage	-3,14	-4,24	-4,76	-5,42	-6,24	-6,47	-3,33	106,1 %	▲
Économies de la CCB	0,00	-1,49	-1,32	-1,79	-1,76	-1,70	-1,70	s.o.	▲
Seuil d'exportation	67,63	70,73	72,61	76,18	84,44	87,57	19,94	29,5 %	▲
Revenu net des producteurs	160,48 \$	170,94 \$	148,94 \$	174,13 \$	458,04 \$	319,19 \$	158,71 \$	98,9 %	▲

Prix final réalisé

Les approvisionnements limités en blé dur de mouture de haute qualité suite à une production nord-américaine réduite ont été largement responsables de la poussée continue du prix final du blé dur CWA n° 1 (13,5 % en protéines) qui est passé, dans les quatre premières années du PSG, d'une valeur initiale de 206,79 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000 à un point haut de 266,88 \$ la tonne au cours de la campagne

agricole 2002 à 2003. Toutefois, les prix du blé dur commencèrent à baisser dans la campagne agricole 2003 à 2004 à la suite d'abondantes récoltes en Afrique du Nord, la plus grande région importatrice de blé dur au monde. Les prix ont continué à s'affaiblir au cours des deux années suivantes, le prix final pour le blé dur CWA n° 1 baissant finalement à 199,35 \$ la tonne dans la campagne agricole 2005 à 2006. Un resserrement des stocks fit monter les prix une année plus tard, mais ce fut la pénurie mondiale subséquente qui propulsa le prix final du blé dur CWA n° 1 à un niveau bien supérieur : chiffre record du PSG de 512,81 \$ la tonne, au cours de la campagne agricole 2007 à 2008.

Une grande récolte, de bonne qualité, en Europe, complétée par une production supérieure en Amérique du Nord, amena une pression à la baisse sur les prix dans la campagne agricole 2008 à 2009. De plus, l'instabilité provoquée par la crise financière mondiale a exacerbé la situation, affaiblissant encore les prix. En conséquence, le prix final du blé dur CWA n° 1 tomba à 378,37 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. Malgré cette réduction de 26,2 % de la valeur du prix final, il était encore bien au-dessus de la moyenne historique, se classant en seconde place seulement derrière celui de la campagne agricole précédente.

Seuil d'exportation

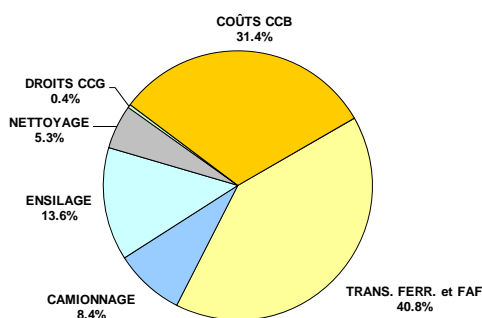
Comme indiqué précédemment en ce qui concerne le blé CWRS n° 1, le seuil d'exportation pour le blé dur CWA n° 1 a aussi augmenté assez régulièrement pendant l'ensemble du PSG. En fait, l'effet cumulatif de ces augmentations a été une hausse de 29,5 %, le seuil d'exportation pour la campagne agricole 2008 à 2009 atteignant 87,57 \$ 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 les deux mêmes 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. 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 2008 à 2009, ces coûts avaient atteint une moyenne de 95,74 \$ 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 coûts¹⁵⁹. Pour la campagne agricole 2008 à 2009, les taux moyens pondérés pour le transport du blé dur CWA n° 1 ont totalisé 39,10 \$ la tonne, seulement 30,0 % de plus que le prix de 30,07 \$ la tonne dix ans auparavant. Pourtant, la part des coûts directs totaux a en fait un peu baissé, passant de 42,5 % pendant la première campagne du PSG à 40,8 %.

Les coûts bruts de la CCB ont également augmenté au cours de la dernière décennie : de 21,32 \$ la tonne au cours de la première année du PSG à 30,09 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. En dépit des variations annuelles, la part de cet élément dans les coûts directs totaux a augmenté de façon marginale, passant de 30,1 % à 31,4 %.

Figure 77 : Seuil d'exportation du blé dur – coûts directs



¹⁵⁹ 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 agricole 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 agricole 2008 à 2009. Lorsqu'il a été traité comme un crédit, le FAF réduit les coûts de transport payés par les producteurs.

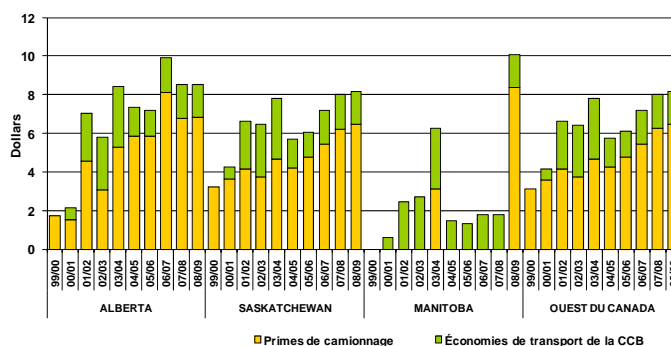
Les autres changements dans les coûts directs attribuables au blé dur CWA n° 1 ont inclus les suivants :

- Coûts de camionnage : les coûts commerciaux liés à un trajet de 40 milles ont augmenté à 8,09 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. Ces coûts sont les mêmes que les coûts indiqués pour le blé, et sont de 36,2 % supérieurs aux coûts pour la campagne agricole 1999 à 2000. Sur une base proportionnelle, ceux-ci représentaient 8,4 % des coûts totaux directs durant la campagne agricole 2008 à 2009, sans changement par rapport à la part enregistrée dix ans auparavant.
- Coûts des silos de collecte : ces coûts étaient en 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 37,7 %, pour une moyenne de 13,00 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. 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. À la campagne agricole 2008 à 2009, ces coûts avaient augmenté de 40,3 %, constituant une moyenne de 5,08 \$ la tonne, la part des coûts totaux directs ayant augmenté seulement légèrement à 5,3 %.
- 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 céréalieres pour les livraisons de blé dur CWA n° 1 ont augmentées régulièrement au cours des dix dernières années. Entre les campagnes agricoles 1999 à 2000 et 2007 à 2008, ces primes sont passées d'une moyenne de 3,14 \$ la tonne à 6,24 \$ la tonne. La campagne agricole 2008 à 2009 vit encore une augmentation de ces primes, la moyenne s'élevant encore de 3,7 % à un niveau record de 6,47 \$ la tonne. Ceci permet de protéger 6,8 % du total des coûts directs que les agriculteurs devaient subir pour exporter leur grain, ce qui était relativement supérieur à la compensation de 4,4 % de la première année du PSG¹⁶⁰.

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 1,70 \$ la tonne, elles restaient toujours à un niveau 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 1,8 %.

Figure 78 : Seuil d'exportation du blé dur – avantages du producteur (dollars la tonne)



Sur une base combinée, ces avantages du producteur ont augmenté de façon constante d'un total de 3,14 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000 à un chiffre record de 8,17 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. Ces avantages financiers ont plus que doublé au cours de la dernière

¹⁶⁰ 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. Les primes au camionnage que l'on dit avoir été versées aux producteurs du Manitoba au cours des campagnes agricoles 2003 à 2004 et 2008 à 2009 provenaient de livraisons effectuées à un seul poste de la zone d'échantillonnage du sud-ouest du Manitoba. Ce furent les seuls cas où un poste du Manitoba signala avoir reçu une livraison de blé dur.

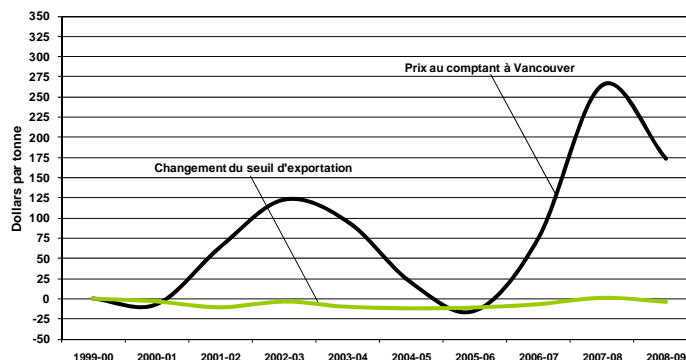
décennie. De plus, en tant que compensation de 8,5 % des coûts directs totaux, ils ont aidé à contenir l'escalade du seuil d'exportation au cours de la même période.

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

5.31 *Canola Canada n° 1*

Comme ce fut le cas pour les grains de la CCB discutés précédemment, le revenu net des producteurs venant de la livraison du canola Canada n° 1 a fluctué sensiblement au cours de la dernière décennie. Ceci provenait en grande partie des prix courants. À la campagne agricole 2002 à 2003, le revenu net des producteurs avait monté d'un point de référence de 239,10 \$ la tonne à 365,39 \$ la tonne. Toutefois, ces gains initiaux 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.

Figure 79 : Variation des composantes du revenu net – canola Canada n° 1



Alors que les prix commencèrent à monter au cours de la campagne agricole 2006 à 2007, il sembla que ce cycle recommençait. Une augmentation renouvelée des prix fit monter encore plus haut le revenu net des producteurs à un niveau record de 503,29 \$ la tonne, durant la campagne agricole 2007 à 2008. Cependant, les prix reculèrent durant la campagne agricole 2008 à 2009, provoquant une réduction du revenu financier des agriculteurs qui tomba à 416,59 \$ la tonne.

Ceci représenta toujours une augmentation nette de 177,49 \$ la tonne, ou 74,2 %, comparativement à la valeur du revenu net de la première année du PSG. Ce gain fut largement causé par une augmentation nette de 173,61 \$ la tonne du prix au comptant à Vancouver du canola Canada n° 1, en plus d'une petite diminution du seuil d'exportation, qui a baissé de 3,88 \$ la tonne pendant cette même période. Les changements de ces composantes individuelles sont résumés dans le tableau suivant.

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

	1999 à 2000	2004 à 2005	2005 à 2006	2006 à 2007	2007 à 2008	2008 à 2009	2008 à 2009/ 1999 à 2000	
							ÉCART en \$	ÉCART en %
Prix au comptant à Vancouver	291,61 \$	311,19 \$	276,38 \$	367,25 \$	556,76 \$	465,22 \$	173,61 \$	59,5 % ▲
Coûts directs	54,99	41,31	42,19	46,30	53,96	49,83	-5,16	-9,4 % ▼
Moins : primes au camionnage	-2,48	-0,34	-0,43	-0,50	-0,49	-1,20	1,28	-51,6 % ▼
Seuil d'exportation	52,51	40,97	41,76	45,80	53,47	48,63	-3,88	-7,4 % ▼
Revenu net des producteurs	239,10 \$	270,22 \$	234,62 \$	321,45 \$	503,29 \$	416,59 \$	177,49 \$	74,2 % ▲

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. Entre les campagnes agricoles 1999 à 2000 et 2002 à 2003, le prix au comptant moyen à Vancouver passa de 291,61 \$ la tonne à 414,36 \$ la tonne. Cette amélioration était due en grande partie au resserrement des stocks mondiaux. Mais une année plus tard, une augmentation des stocks internationaux fit diminuer le prix du canola Canada n° 1. Ces mêmes forces se retrouvèrent lors des campagnes agricoles 2004 à 2005 et 2005 à 2006, le prix au comptant moyen à

Vancouver tombant finalement à un point bas du PSG de 276,38 \$ la tonne. 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.

Cependant, la campagne agricole de 2006 à 2007 a amené un changement important des conditions du marché. Bien qu'une sécheresse sévère diminua la production en Australie, la demande de canola était stimulée par un besoin croissant de matière biologique pour la production de biodiésel aux États-Unis et en Europe. Durant la campagne agricole 2007 à 2008, la diminution des stocks d'oléagineux associée à la montée de la consommation firent monter les prix du canola encore plus haut, le prix au comptant moyen à Vancouver atteignant un record du PSG de 556,76 \$ la tonne.

Une production canadienne record ainsi que de plus forts rendements en Australie, Russie et Ukraine permirent de penser à une surabondance durant la campagne agricole 2008 à 2009. Ceci ainsi que l'augmentation de la production d'huile de palme dans des régions comme l'Indonésie contribuèrent à faire diminuer les prix mondiaux. L'instabilité provoquée par la crise financière mondiale n'a pas aidé les choses. Même une montée soudaine sans précédent de la demande chinoise n'offrit qu'un soutien partiel des prix. Par la suite, le prix au comptant à Vancouver a baissé à une moyenne de 465,22 \$ la tonne. Malgré cette réduction de 16,4 %, le prix moyen restait encore bien au-dessus du point de référence de 291,61 \$ la tonne enregistré durant l'année de base du PSG.

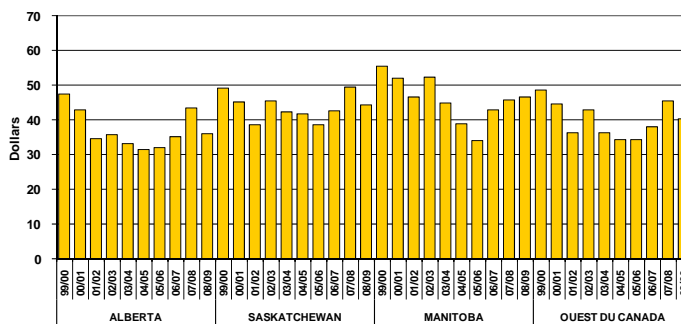
Seuil d'exportation

Au cours de la dernière décennie, le seuil d'exportation relatif au canola Canada n° 1 a diminué de 7,4 %, allant d'une valeur moyenne de 52,51 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, à 48,63 \$ la tonne pour la campagne 2008 à 2009. Ceci est toutefois quelque peu trompeur dans la mesure où une réduction assez régulière dans les six premières années du PSG fut suivie d'augmentations. La plus récente de ces augmentations entraîna la montée du seuil d'exportation à une valeur haute de 53,47 \$ la tonne, au cours de la campagne agricole 2007 à 2008. En dépit de ce pic récent, le seuil d'exportation baissa de 9,1 % suivant la forte demande de canola durant la campagne agricole 2008 à 2009.

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.

Contrairement aux tendances observées pour le blé et le blé dur, les coûts directs associés au canola Canada n° 1 ont largement baissé depuis la campagne agricole 1999 à 2000. Les coûts directs totaux de la campagne agricole 2008 à 2009 se tenaient à 9,4 % en dessous de ceux enregistrés lors de la première année du PSG, ayant baissé à une moyenne de 49,83 \$ la tonne comparativement à 54,99 \$ la tonne dix ans auparavant. Même en comparaison de cette baisse plus générale, on doit noter que les coûts directs totaux augmentent de manière générale depuis un point bas de 41,31 \$ la tonne durant la campagne agricole 2004 à 2005.

Figure 80 : Canola Canada n° 1 – écart de prix (dollars la tonne)

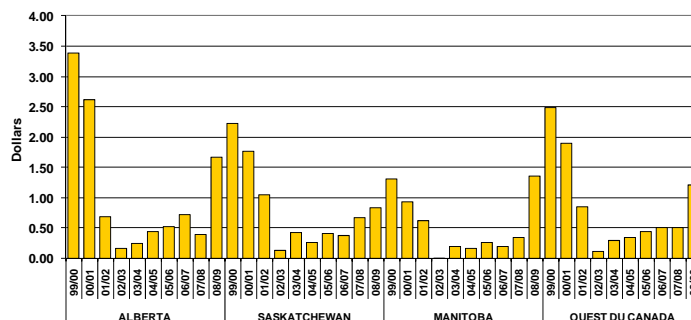


Cela est dû en grande partie aux changements d'écart de prix. Comme tout rétrécissement de l'écart de prix indique effectivement que le produit est demandé et que les acheteurs sont disposés à abandonner une plus grande proportion du prix à Vancouver au producteur afin d'acquiescer des stocks suffisants, la réduction de plus

grande envergure souligne le renforcement de la demande d'exportation du canola canadien. Au cours des dix dernières années, cet écart s'est rétréci, passant d'une moyenne de 48,55 \$ la tonne à 40,82 \$ la tonne. De plus, la part des coûts directs totaux a baissé de 88,3 % à 81,9 %.

Le deuxième élément en importance des coûts directs relatifs au canola est le coût du camionnage de 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 36,2 % dans les dix dernières campagnes agricoles, augmentant à une moyenne de 8,09 \$ 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 agricole 2008 à 2009 ont représenté une proportion quelque peu supérieure des coûts directs totaux, soit 16,2 % par rapport à 10,8 % pour la campagne agricole 1999 à 2000. Les autres coûts directs, qui ne représentaient que 1,8 % du total global, provenaient d'un prélèvement au niveau provincial servant à financer la Canola Growers' Association.

Figure 81 : Canola Canada n° 1 – avantages du producteur (dollars la tonne)



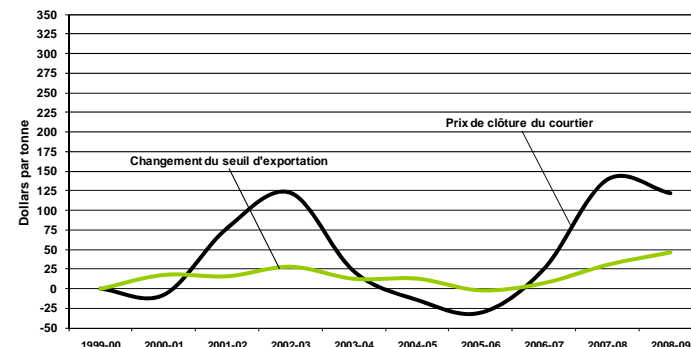
Contrairement à ce qui se passe pour les grains de la CCB, les primes au camionnage ne sont pas utilisées de façon aussi accrocheuse pour attirer les livraisons de produits hors CCB. En fait, avant la campagne agricole 2008 à 2009, les primes au camionnage pour le transport du canola avaient pratiquement été toutes éliminées, ayant chuté d'une moyenne de 2,48 \$ la tonne la première année du PSG à juste 0,49 \$ la tonne à la fin de la campagne agricole 2007 à 2008. Mais la campagne agricole 2008 à 2009 vit une brusque remontée de leur valeur, la prime moyenne versée pour les livraisons de canola Canada n° 1 ayant plus que doublé, montant à 1,20 \$ la tonne. De façon similaire, sa valeur de compensation des coûts directs totaux augmenta aussi, passant de 0,9 % un an plus tôt à 2,4 %.

Malgré la récente augmentation des primes au camionnage, il est intéressant de noter que celles-ci ont considérablement baissé en même temps que l'écart de prix s'est rétréci. Cela est compatible avec les commentaires reçus des sociétés céréalères 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. Bien que leur remontée durant la campagne agricole 2008 à 2009 fut le signal d'un environnement plus concurrentiel, les primes au camionnage n'avaient qu'une influence limitée pour contenir le seuil d'exportation du canola.

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 notées dans quatre des dix dernières campagnes agricoles. D'une façon très similaire à celle mentionnée précédemment, cette volatilité a été due 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.

Figure 82 : Variation des composantes du revenu net – gros pois jaunes



Mais une autre remontée importante des prix permet de soutenir le rendement des agriculteurs dans les campagnes agricoles 2006 à 2007 et 2007 à 2008 pour atteindre finalement 256,31 \$ la tonne. Et bien que le prix aient baissé de 5,1 % dans la campagne agricole 2008 à 2009, la réduction ne fut pas aussi prononcée que pour d'autres produits de base. De plus, une augmentation de 18,8 % du seuil d'exportation accentua la réduction du revenu net visible des producteurs venant de la livraison des gros pois jaunes, baissant de 13,1 % à 222,63 \$ la tonne. 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 (dollars la tonne)

	1999 à 2000	2004 à 2005	2005 à 2006	2006 à 2007	2007 à 2008	2008 à 2009	2008 à 2009/ 1999 à 2000		
							ÉCART en \$	ÉCART en %	
Prix de clôture du courtier	202,54 \$	188,17 \$	171,69 \$	227,43 \$	341,82 \$	324,51 \$	121,97 \$	60,2 %	▲
Coûts directs	54,94	68,12	53,07	62,41	85,90	101,88	46,94	85,4 %	▲
Moins : Primes au camionnage	-0,18	-0,14	-0,13	-0,24	-0,39	-0,31	-0,13	72,2 %	▲
Seuil d'exportation	54,76	67,98	52,94	62,17	85,51	101,57	46,81	85,5 %	▲
Revenu net des producteurs	147,78 \$	120,19 %	118,75 \$	165,26 \$	256,31 \$	222,63 \$	74,85 \$	50,6 %	▲

Prix de clôture du courtier

Comme pour le canola, le prix s'est avéré être le facteur déterminant pour le revenu net des producteurs de gros pois jaunes au cours de la dernière décennie. De plus, bien que sensibles aux influences plus vastes du marché international, les stocks canadiens ont un effet significatif sur le marché. Représentant les effets d'une réduction des stocks mondiaux, le prix de clôture du courtier s'éleva de 202,54 \$ la tonne à 325,14 \$ la tonne, au cours des quatre premières années du PSG. Cependant, commençant avec la campagne agricole 2003 à 2004, l'augmentation des stocks exerça une pression vers le bas sur les prix, le prix moyen des gros pois jaunes baissant jusqu'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.

Sur le fond de la crise financière mondiale, le prix marchand des gros pois jaunes baissa durant la campagne agricole 2008 à 2009. La demande inférieure en Inde, marché traditionnellement sensible aux prix, fut une cause déterminante de la pression vers le bas sur le prix, le prix de clôture du courtier tombant à une moyenne de 324,51 \$ la tonne. Malgré cela, la réduction de 5,1 % s'avéra relativement modeste; le prix moyen restant bien au-dessus de la valeur de référence de 202,54 \$ la tonne de l'année de base du PSG.

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 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, pour atteindre une valeur haute de 62,17 \$ la tonne. En outre, cet élan vers le haut continua de se manifester dans les deux campagnes agricoles 2007 à 2008 et 2008 à 2009, le seuil d'exportation atteignant une valeur record du PSG de 101,57 \$ 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 de prix entre celui de clôture du courtier et celui 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. Cela fut suivi d'augmentations plus substantielles dans les campagnes agricoles 2007 à 2008 et 2008 à 2009, l'écart s'élevant à 75,25 \$ la tonne et à 91,46 \$ la tonne respectivement.

Comptant pour 89,8 % des coûts directs totaux lors de la campagne agricole 2008 à 2009, cette proportion se révéla seulement quelque peu supérieure à la part de 87,8 % enregistrée durant l'année de base.

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 8,09 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. Sur une base comparative, cet élément a représenté 7,9 % des coûts directs totaux par rapport à 10,8 % au début du PSG. Les 2,3 % restants provenaient d'un prélèvement effectué par les associations provinciales 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 agricole 2005 à 2006. Toutefois, les deux campagnes agricoles suivantes virent l'augmentation de ces primes, atteignant finalement une moyenne générale de 0,39 \$ la tonne à la fin de la campagne agricole 2007 à 2008. Les primes diminuèrent quelque peu durant la campagne agricole 2008 à 2009, revenant à une moyenne de 0,31 \$ la tonne et une compensation des coûts directs de seulement 0,3 %. Cela s'avéra inchangé par rapport à la valeur de compensation enregistrée dix ans plus tôt.

5.4 Analyse des bons de paiement au comptant

Afin de valider l'analyse précédente, un certain nombre de sociétés céréalères 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 céréalères ont fourni de grands échantillons.

Figure 83 : Gros pois jaunes – écart de prix (dollars la tonne)

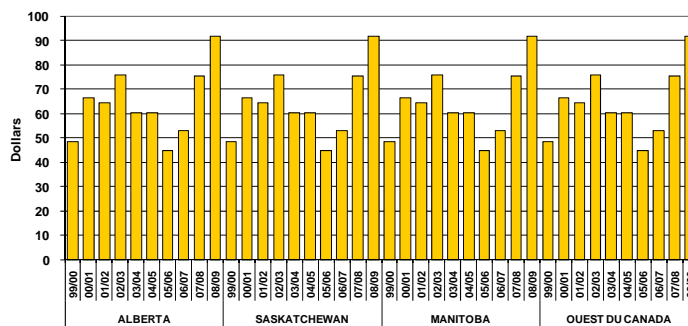
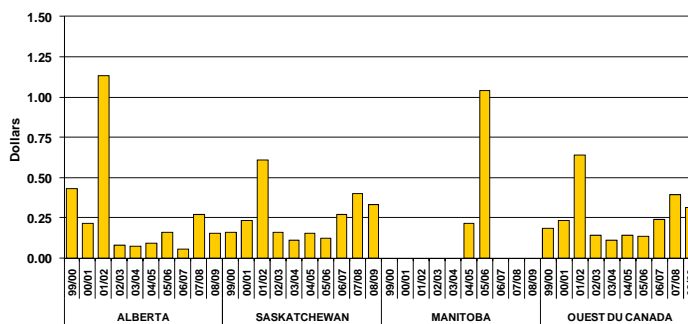


Figure 84 : Gros pois jaunes – avantages du producteur (dollars la tonne)

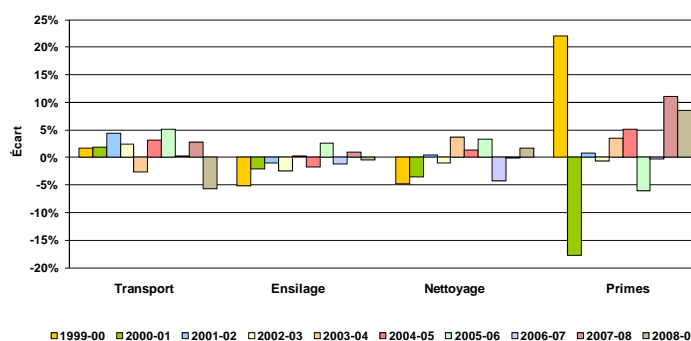


La figure 85 illustre la variance observée dans le cadre de la comparaison des déductions et des primes indiquées sur les bons de paiement au comptant, et les moyennes établies dans le calcul du seuil d'exportation relatif au blé. Lors de la campagne agricole 2008 à 2009, les variances observées pour l'ensilage et le nettoyage étaient minimales, inférieures à 2,0 % pour ces deux opérations. Pour le fret, la variance était quelque peu supérieure, de l'ordre de 5,6 %. À 8,6 %, la variabilité des primes concurrentielles resta la plus prononcée, bien qu'elle ait été réduite par rapport à celle observée un an plus tôt.

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 2008 à 2009 étaient marginalement supérieures aux déductions reflétées par les moyennes pondérées utilisées pour les frais de transport applicables dans l'analyse du seuil d'exportation¹⁶¹. Les frais d'ensilage et de nettoyage figurant 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.

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 céréalières¹⁶². 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 augmenta 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. La campagne agricole 2008 à 2009 se révéla différente car la variance tomba à 8,5 %. Une grande partie du gain plus grand observé ces dernières années semble liée à la réception de données de moindre qualité. 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.

Figure 85 : Variances des bons de paiement au comptant



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

5.5 Calculatrice du revenu net

Comme en faisait état le Surveillant dans son rapport pour la campagne 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.

¹⁶¹ 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.

¹⁶² 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.

À l'origine du concept de la CRNP, on trouve des groupes de producteurs de l'Ouest canadien 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.

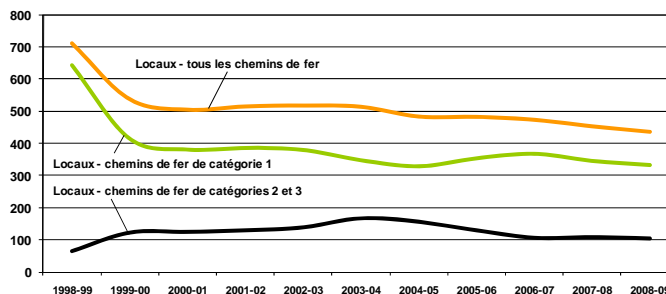
Après des consultations considérables auprès d'un large échantillon d'intervenants de l'industrie, le travail de conception détaillée et de développement du système commençait en août 2003. Terminé au début de 2004, le système était officiellement lancé à la mi-mars, et il fait l'objet d'une promotion 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 livraison¹⁶³. 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 38,4 % depuis le début de la campagne agricole 1999 à 2000, reculant d'une valeur estimée de 709 à 437 à la fin de la campagne agricole 2008 à 2009. 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 48,3 % durant la même période, passant de 644 à 333. Inversement, le nombre de sites locaux des plus petits transporteurs de catégories 2 et 3 a augmenté de 65 à 104. [Consulter le tableau 5B-1 à l'Annexe 5.]

Figure 86 : Emplacements de chargement des wagons des producteurs



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 59,9 % et 49,2 %. Le rythme de baisse en Saskatchewan a été nettement inférieur, puisque le nombre de sites y n'a reculé que de 18,1 % au cours de la même période de dix ans. Ces statistiques dissimulent le fait que même si le nombre global de sites de chargement 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 13,5 %.

¹⁶³ Pour un survol plus complet de la Calculatrice du revenu net des producteurs, consulter l'Annexe 3.

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 d'un nombre de référence de 3 441 à 12 529 wagons complets au cours de la campagne agricole 2006 à 2007. Bien que les volumes baissent quelque peu dans la campagne agricole 2007 à 2008, jusqu'à 10 729 wagons complets, ils augmentèrent de 23,4 % au cours de la campagne agricole 2008 à 2009, atteignant un record du PSG de 13 243 wagons complets.

Plus important encore, leur part du volume total transporté par wagon-trémie couvert a également augmenté. Cette proportion, estimée à 1,2 % pour la campagne agricole 1999 à 2000, a grimpé à un niveau record du PSG de 4,8 % du total des mouvements pour la campagne agricole 2006 à 2007. Comparée au nombre total d'expéditions de grain de la CCB, cette part a atteint un pourcentage supérieur de 7,4 %. Bien que ces proportions aient quelque peu diminué dans la campagne agricole 2008 à 2009, de 4,5 % et 7,3 % respectivement, les forces soulignant la croissance du chargement des wagons des producteurs mènent à penser que d'autres incursions seront faites. [Consulter le tableau 5B-2 à l'Annexe 5.]

Figure 87 : Expéditions des wagons des producteurs

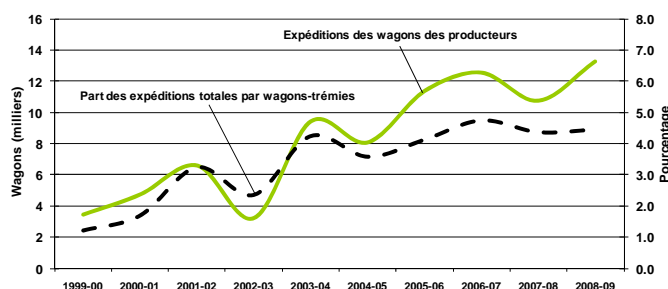
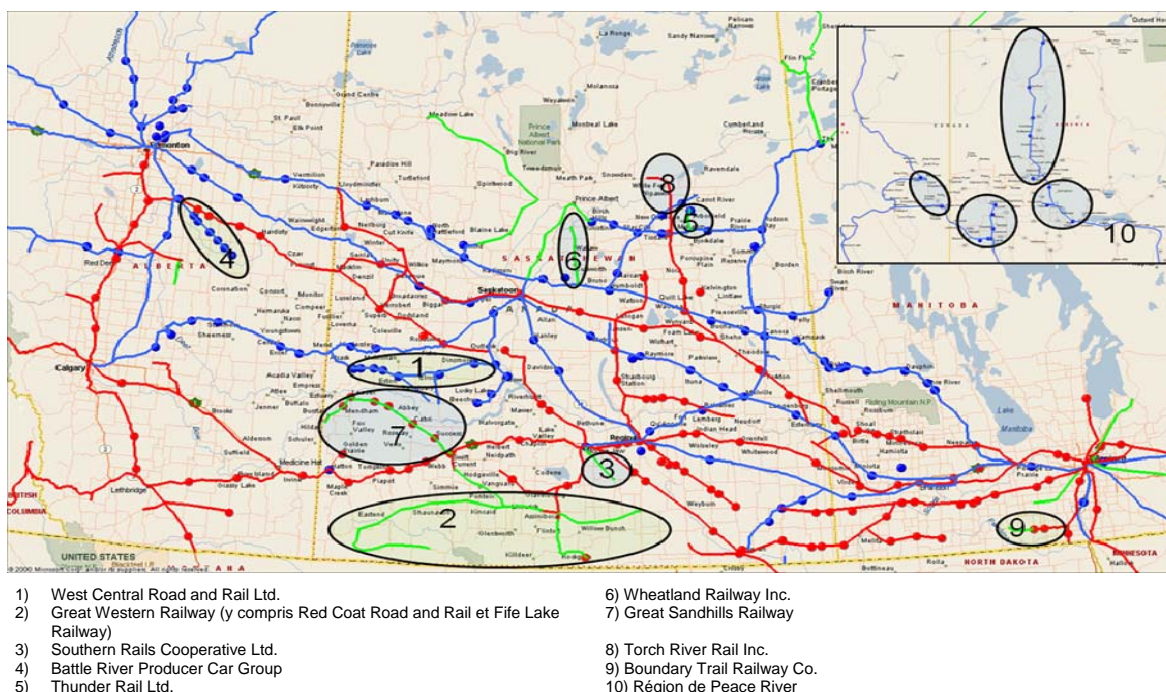


Figure 88 : Les dix plus grands groupes de chargement de wagons de producteurs de l'Ouest canadien



Cette augmentation des expéditions des wagons des producteurs est due à de nombreux facteurs, parmi lesquels un très important : la formation de groupes de chargement de wagons de producteurs. Bien qu'ils revêtent une variété de formes, les plus courants de ceux-ci voient des producteurs locaux collaborer, soit par l'intermédiaire d'un agent soit par une entité à contrôle centralisé, pour superviser le chargement de leurs

wagons en blocs plus grands qu'il ne serait possible individuellement. Ces groupes divers vont de petits groupes chargeant leurs propres wagons à l'aide de vis sans fin mobiles sur une voie d'évitement désignée, jusqu'à des organisations beaucoup plus sophistiquées ayant des investissements importants dans des installations d'entreposage et de chargement de wagons fixes, desservies par une voie ferrée. Certains ont même été jusqu'à acheter des lignes secondaires abandonnées par le CN ou le CP et à établir un chemin de fer d'intérêt local qui est alors devenu partie intégrante d'une opération importante de manutention du grain.

Une des raisons pour lesquelles ces producteurs se sont associés a été la peur de perdre le service sur les rails de réemploi sur ligne secondaire à cause de l'abandon qui suit généralement la fermeture des silos à grain locaux. Bien que tous les groupes de chargement de wagons de producteurs reconnaissent le besoin de générer du trafic afin de conserver le service des chemins de fer, bon nombre d'entre eux ont conclu que le meilleur moyen pour ce faire est d'acheter et d'exploiter ces voies eux-mêmes. Le financement de telles entreprises est venu de la vente de parts à des entités locales, mais a aussi compris un financement par emprunt bancaire (dans de nombreux cas, avec l'appui du gouvernement).

De manière générale, la plupart de ces groupes de producteurs se situent en Saskatchewan, mais un certain nombre se trouve aussi au Manitoba et en Alberta. Les principaux sont illustrés à la figure 88.

Quelques-uns des groupes les plus importants :

Le Great Western Railway : avec plus de 400 route-milles de voie ferrée, la Great Western Railway est le plus long chemin de fer d'intérêt local en Saskatchewan. Le GWR dessert aussi le plus grand nombre de sites de chargement de wagons de producteurs de chemin de fer d'intérêt local de l'Ouest canadien. Ces dernières années, cette compagnie a aussi assumé la responsabilité de l'exploitation de Red Coat Road and Rail et de Fife Lake Railway. La compagnie transporta quelque 2 800 wagons de producteurs au cours de la campagne agricole 2008 à 2009, soit environ 21 % du total d'ensemble.

La région de Peace River : bien qu'encore dépendante du service de chemin de fer fourni par le CN, il existe un certain nombre d'opérations de transbordement indépendantes dans cette région. Ces opérateurs de transbordement passent des contrats pour leurs services de chargement de wagons pour le compte des producteurs locaux. Les plus importants de ces opérateurs se trouvent dans le district de Smokey River-Fahler. Bien que d'envergure relativement petite, ces opérations expédièrent un total combiné de 2 400 wagons de producteurs lors de la campagne agricole 2008 à 2009, soit environ 18 % du volume expédié.

West Central Road and Rail : À une période où le CN semblait vouloir abandonner sa subdivision d'Elrose, des producteurs locaux s'associèrent pour former une organisation qui financerait et construirait des installations d'ensilage, d'entreposage et de chargement de wagons desservies par une voie ferrée, en des points stratégiques, le long de cette voie. La première fut à Elrose en Saskatchewan, mais d'autres apparurent plus tard à Beechy et à Lucky Lake. Une quatrième, située à Dinsmore, doit se construire en 2010. Au cours de la campagne agricole 2008 à 2009, la compagnie expédia quelque 2 300 wagons de producteurs, soit environ 17 % du volume d'ensemble des wagons de producteurs.

Le succès de ces groupes de chargement de wagons de producteurs a stimulé la création d'autres groupes. Parmi les plus notables, on compte : Torch River Rail Inc., établi en 2007 par l'achat de l'ancienne subdivision White Fox du CP ; le Boundary Trail Railway au sud du Manitoba qui commença à fonctionner sur une partie de l'ancienne subdivision La Rivière du CP en 2009 ; et le Great Sandhills Railway qui remplaça les subdivisions Burstall et Empress du CP la même année. Alors que la campagne agricole 2008 à 2009 prenait fin, d'autres projets furent avancés pour établir de nouvelles opérations de chemin de fer d'intérêt local possédées par les producteurs. Parmi ceux-ci, les efforts du groupe de chargement de wagons de producteurs de Battle River pour prendre le contrôle de la subdivision Alliance du CN en Alberta, ainsi qu'un arrangement similaire présenté par Mobil Grain pour exploiter la subdivision Craik du CN en Saskatchewan.

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 50,6 % pour les gros pois jaunes à une valeur haute de 98,9 % pour le blé dur CWA n° 1. Dans tous les cas, ces améliorations ont été causées par des augmentations substantielles du prix du marché du produit lui-même.

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. Malgré cela, tout le terrain perdu fut récupéré plus tard, lorsque le revenu net des producteurs remonta de nouveau à des niveaux record, durant le PSG, dans la campagne agricole 2007 à 2008. Ces mouvements étaient tous liés à de vastes oscillations des prix des produits de base.

La sensibilité du revenu net des producteurs aux variations des prix fut de nouveau mise en évidence au cours de la campagne agricole 2008 à 2009, lorsqu'une crise financière qui bouleversa les marchés mondiaux des produits de base contribua à perturber les ventes de grain et à déstabiliser les prix. Cependant, en comparaison des effondrements qui se produisirent dans d'autres marchés de produits de base, les dommages subis par les prix du grain s'avérèrent minimes. Ceux-ci allèrent d'une réduction de seulement 5,1 % pour le prix des gros pois jaunes à une diminution plus sensible de 26,2 % du prix final du blé dur CWA n° 1. Toutes ces baisses furent reflétées par des réductions correspondantes des revenus financiers des producteurs.

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 grains de la CCB, le changement net a été une hausse de 22,3 % (ou de 12,16 \$ la tonne) pour le blé, et de 29,5 % (ou 19,94 \$ la tonne) pour le blé dur. En ce qui concerne les produits hors CCB, ils ont fait l'objet de changements plus différenciés : diminution de 7,4 % (ou 3,88 \$ la tonne) en ce qui concerne le canola, et augmentation de 85,5 % (ou 46,81 \$ 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 sont de 7,87 \$ la tonne et de 8,17 \$ 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 du producteur illustre dans quelle mesure la concurrence entre les sociétés céréalères s'est accrue. La volonté des grandes sociétés céréalères 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 produits hors CCB. Le canola et les gros pois jaunes font l'objet de primes la tonne largement inférieures à celles accordées aux grains de la CCB. Fait plus important, les primes au camionnage versées pour les deux types de denrées ont passablement diminué au cours de la dernière décennie. En ce qui concerne le canola, les primes au camionnage avaient 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. Pourtant, lors de la campagne agricole 2008 à 2009, ces primes ont plus que doublé, montant jusqu'à 1,20 \$ la tonne, reflétant la demande inhabituellement forte pour le canola. Cependant, la diminution d'ensemble est conforme à la préférence déclarée des sociétés céréalères 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.

Il est aussi intéressant de noter le degré de variation du seuil d'exportation, que ce soit en termes absolus ou relatifs, entre les neuf régions géographiques d'échantillonnage utilisées durant le PSG. Ces fluctuations englobent une multitude de différences distinctes touchant les frais applicables de transport, le FAF, les frais de levage et les avantages du producteur. En bout de ligne, le seuil d'exportation d'une région donnée peut varier considérablement par rapport à la moyenne de l'Ouest canadien.



Membres du Conseil consultatif de la Quorum Corporation

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)
Kelowna (Colombie-Britannique)*

A. Bruce McFadden

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

Shelley J. Thompson

*Présidente, SJT Solutions
Souhey (Saskatchewan)*

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

Mark Hemmes

Président

Marcel Beaulieu

Directeur – Recherche et analyse

Bruce McFadden

Directeur – Recherche et analyse

Vincent Roy

Agent technique principal

Bureaux de la société

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

Téléphone : 1-780-447-2111

Télécopieur : 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 grain soumissionné de la Commission canadienne du blé; et
- le remplacement du barème des tarifs maximums pour le grain par un plafond du revenu annuel des compagnies de chemin de fer tiré du transport du grain réglementé.

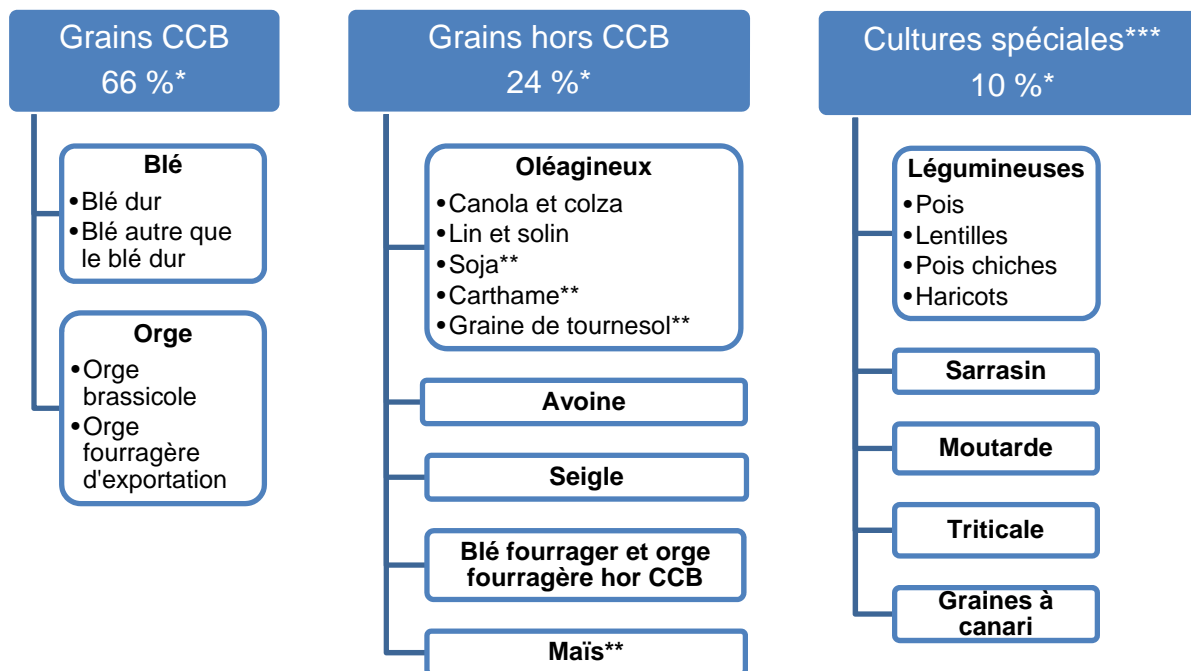
De manière plus générale, ces réformes devraient modifier les relations commerciales entre les principaux intervenants du SMTG : producteurs, la Commission canadienne du blé, les sociétés céréalières, les compagnies de chemin de fer et les exploitants des silos terminaux portuaires. En se fondant sur 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'aux navires (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 de trafic et les changements dans les infrastructures du SMTG (silos de collecte et terminaux ainsi que 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 : Guide des produits

Pour faciliter la lecture des rapports du Surveillant des grains, une description des divers produits de base traités se trouve ci-après. Ces sélections sont prises dans le *Guide officiel du classement des grains* de la CCG, chapitre 27.



* Pourcentage d'expéditions (volume par chemin de fer) vers quatre ports de l'ouest au cours des cinq dernières années

** Peuvent aussi être considérées comme cultures spéciales

*** Les cultures spéciales telles que définies par CCG ne sont pas toutes incluses sous l'égide de l'Association canadienne des cultures spéciales.

Grain CCB : Les grains CCB sont les grains produits dans l'ouest qui sont commercialisés sous le contrôle de la Commission canadienne du blé (CCB). Parmi ceux-ci : le blé et l'orge de l'ouest destinés au marché de l'exportation, ainsi que le blé et l'orge destinés à la vente sur le marché intérieur, pour la consommation humaine. Le blé fourrager et l'orge fourragère destinés à un usage interne peuvent se vendre soit sur le marché libre, soit être livrés à la CCB.

Canola : C'est la Western Canadian Oilseed Crushers' Association qui a créé la marque de commerce « canola » en 1978 pour différencier les nouvelles variétés supérieures à faible teneur en acide érucique et à faible teneur en glucosinolate et leurs produits d'autres variétés de colza.

Grain hors CCB : Le grain hors CCB est le grain commercialisé sur le marché libre. Il comprend le blé fourrager et l'orge fourragère, le seigle, les oléagineux et les produits de cultures spéciales destinés à la vente sur le marché intérieur.

Oléagineux : Ils comprennent le lin et le solin, le canola et le colza, le soja, le carthame et les graines de tournesol.

Légumineuses : Ce sont les plantes cultivées pour leurs graines comestibles telles que pois, lentilles, pois chiches ou haricots.

Criblures : Ce sont des impuretés ou matières extraites du grain par nettoyage.

Cultures spéciales : Les cultures spéciales sont celles de haricots, sarrasin, pois chiches, maïs, féveroles à petits grains, lentilles, moutarde, pois, carthame, soja, tournesol et triticales.

Annexe 3 : 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'exportation¹⁶⁴. 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 données 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.).

The screenshot shows the 'net back calculator' interface for Quorum Corporation. The page title is 'Calcul du revenu net du producteur'. Below the title, there is a navigation menu with buttons for 'Mon Profil', 'Nouveau Calcul', 'Mon Historique', 'Quitter', and 'Aide'. The main content area is titled 'Calcul du revenu net du producteur' and includes a sub-header '(Inscrire l'information de base sur la livraison que vous voulez évaluer)'. The form contains several sections of input fields: 'Origine' with radio buttons for 'Utiliser mon domicile' and 'Utiliser cet endroit', and dropdown menus for 'Quartier', 'Section', 'Canton', 'Gamme', 'Méridien', and 'Province'; 'Point de livraison et silo' with a text input and a 'Recherche des silos' link; 'Distance au silo (milles)' with a text input and a 'Calculer le millage' button; 'Produit' with a dropdown menu; 'Catégorie en cellule de stockage' and 'Catégorie payée' with dropdown menus; 'Évaluation des impuretés (%)' with a dropdown menu; 'Tonnes brutes à livrer' with a text input; 'Tarif de camionnage' with a dropdown menu and a text input; 'Nombre de voyages' with a text input; 'Mode de camionnage' with a dropdown menu; 'Type de camion' with a dropdown menu; 'Prime de camionnage prévue (laisser vide si aucune)' with a text input and a label '(\$ par tonne nette)'; and 'Autres Primes' with a text input and a label '(\$ par tonne nette)'. At the bottom of the form is a 'Calculer l'évaluation' button.

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

¹⁶⁴ Le PSG intègre actuellement les coûts de camionnage en fonction des tarifs commerciaux de camionnage à courte distance 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 compte-rendu 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 4 : 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	Infrastructure et Transports du Manitoba
Agriculture et Agroalimentaire Canada	Mission Terminal Inc.
Alberta Agriculture, Food and Rural Development	Syndicat national des cultivateurs
Alberta Infrastructure and Transportation	North East Terminal Ltd.
Alliance Grain Terminal Ltd.	North West Terminal Ltd.
Alliance Pulse Processors Inc.	OmniTRAX Canada, Inc.
Canadian Canola Growers Association	Parrish & Heimbecker Ltd.
Commission canadienne des grains	Paterson Grain
Chambre de commerce maritime du Canada	Port de Churchill
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	Port de Prince Rupert
Chemin de fer Canadien Pacifique	Port de Thunder Bay
Canadian Ports Clearance Association	Port de Vancouver
Association des armateurs canadiens	Prairie West Terminal
Association canadienne des cultures spéciales	Prince Rupert Grain Ltd.
Office des transports du Canada	Red Coat Road and Rail Ltd.
Commission canadienne du blé	Richardson Pioneer 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.
Keystone Agricultural Producers	Western Grain Elevator Association
Kinder Morgan Canada	Weyburn Inland Terminal Ltd.
Louis Dreyfus Canada Ltd.	Wild Rose Agricultural Producers
Agriculture, Alimentation et Développement rural du Manitoba	