



# Rapport annuel

---

## Campagne agricole 2009 à 2010

Surveillance du système canadien de  
manutention et de transport du grain

### 1 Rapport sommaire



Government  
of Canada

Gouvernement  
du Canada



### Quorum Corporation

9707, 110<sup>e</sup> Rue, bureau 701  
Edmonton (Alberta)  
T5K 2L9

Téléphone : 780-447-2111  
Télécopieur : 780-451-8710  
Site Web : [www.quorumcorp.net](http://www.quorumcorp.net)  
Courriel : [info@quorumcorp.net](mailto:info@quorumcorp.net)

---

### 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  
Southey (Saskatchewan)

---

### Membres de l'Équipe de surveillance du grain

Mark Hemmes    Président

Marcel Beaulieu    Directeur - Recherche et analyse  
Bruce McFadden    Directeur - Recherche et analyse  
Vincent Roy    Agent technique principal

Des copies additionnelles de ce rapport peuvent être téléchargées du site Web de Quorum Corporation.

---

## Message du Surveillant

Quorum Corporation se rapproche rapidement du dixième anniversaire de sa nomination par le gouvernement fédéral comme Surveillant du système canadien de manutention et de transport du grain (SMTG). Pendant cette période, Quorum Corporation a produit plus de 40 rapports aux fins du Programme de surveillance du grain (PSG) du gouvernement. Bien que ces rapports aient été bien reçus, la communauté des intervenants a offert un certain nombre de suggestions sur la manière dont ils pourraient être améliorés.

En plus des indicateurs proprement dits, un grand nombre de ces suggestions se sont concentrées sur la manière dont ils sont structurés et présentés. La publication de notre dixième rapport annuel semblait être non seulement un jalon approprié sur lequel nous pouvions restructurer et réorganiser la présentation des rapports, mais aussi un jalon sur lequel nous pouvions commencer à nous appuyer sur quelques-unes de ces idées d'amélioration.

Ainsi, le rapport du Surveillant pour la campagne agricole 2009 à 2010 a été entièrement réétudié dans un effort de le rendre plus lisible et informatif. En plus d'un nouvel aspect, le rapport a été restructuré afin d'en faciliter la navigation.

Nous avons aussi amélioré la disponibilité électronique des données accumulées depuis le début du PSG. Jusqu'à présent, leur accès a été limité au téléchargement des tableaux de données dans un format .PDF standard. Les intervenants peuvent désormais télécharger ces tableaux, qui contiennent onze années de données trimestrielles, en tant que tableurs .XLSX.

Nous espérons que ces améliorations seront appréciées par tous les intervenants et nous serons heureux de recevoir tout commentaire que vous souhaiterez nous fournir sur la manière de les améliorer davantage.

QUORUM CORPORATION

---

## 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 2010, en particulier des divers événements, enjeux et tendances qui ont marqué le transport du grain de l'Ouest canadien l'an dernier. Il s'agit du dixième 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.

Comme les rapports trimestriels et annuels précédents du Surveillant, le rapport ci-après est structuré autour d'un certain nombre d'indicateurs de mesure. Depuis le début du PSG, ces indicateurs ont été traditionnellement groupés en cinq séries définies par le Gouvernement du Canada. Toutefois, pour la campagne agricole 2009 à 2010, les indicateurs ont été regroupés en six nouvelles séries, à savoir :

- Série 1 - Production et approvisionnement
- Série 2 - Trafic et déplacements
- Série 3 - Infrastructure
- Série 4 - Relations commerciales
- Série 5 - Efficacité et fiabilité du système
- Série 6 - Conséquences sur les producteurs

Comme par le passé, chaque série repose sur les données recueillies par le Surveillant auprès des divers intervenants de l'industrie, et utilise des comparaisons d'une année à l'autre pour situer cette analyse en contexte. Cela explique que l'activité durant la campagne agricole 2009 à 2010 est en grande partie évaluée par rapport au rendement de la campagne agricole 2008 à 2009. Mais le PSG visait également à comparer l'activité récente dans un cadre chronologique élargi. Depuis la campagne agricole 1999 à 2000, définie comme année de « référence » du PSG, le Surveillant a recueilli des données fiables sur le rendement trimestriel dans une série chronologique s'étalant sur onze 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.

Bien que les tableaux de données présentés dans l'Annexe 5 de ce rapport puissent seulement décrire une portion de cette série chronologique, la série complète peut être obtenue sous forme de tableur .XLSX sur le site Web du Surveillant ([www.quorumcorp.net](http://www.quorumcorp.net)). Avec les changements apportés l'année précédente, l'indice des tableaux de données référence à la fois les chiffres des mesures en cours et ceux utilisés au cours des 9 années précédentes. Des copies .PDF additionnelles de ce rapport, ainsi que celles de tous les rapports précédents, peuvent être téléchargées du site Web du Surveillant.

QUORUM CORPORATION  
Edmonton (Alberta)  
Décembre 2010

## Table des matières

<b>Résumé .....</b>	<b>1</b>
<b>Section 1 : Production et approvisionnement de l'Ouest canadien .....</b>	<b>8</b>
PRODUCTION ET APPROVISIONNEMENT .....	9
<b>Section 2 : Trafic et déplacements.....</b>	<b>14</b>
DÉBIT DES SILOS DE COLLECTE .....	15
TRAFIC FERROVIAIRE.....	15
DÉBIT DES SILOS TERMINAUX.....	18
<b>Section 3 : Infrastructure .....</b>	<b>22</b>
INFRASTRUCTURE DES SILOS DE COLLECTE .....	23
INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE.....	28
INFRASTRUCTURE DES SILOS TERMINAUX.....	32
<b>Section 4 : Relations commerciales .....</b>	<b>34</b>
TARIFS DE CAMIONNAGE .....	35
FRAIS DE MANUTENTION DES SILOS DE COLLECTE .....	35
TARIFS FERROVIAIRES MARCHANDISES .....	36
FRAIS DE MANUTENTION DES SILOS TERMINAUX .....	39
PROGRAMME D'APPELS D'OFFRES.....	40
PROGRAMME D'ATTRIBUTIONS DE WAGONS À L'AVANCE.....	48
DÉVELOPPEMENTS COMMERCIAUX .....	50
<b>Section 5 : Efficacité et fiabilité du système .....</b>	<b>56</b>
OPÉRATIONS DES SILOS DE COLLECTE .....	57
OPÉRATIONS FERROVIAIRES .....	59
OPÉRATIONS DES SILOS TERMINAUX .....	63
OPÉRATIONS PORTUAIRES .....	66
FIABILITÉ DU SYSTÈME .....	71
<b>Section 6 : Conséquences sur les producteurs.....</b>	<b>74</b>
CALCUL DU SEUIL D'EXPORTATION .....	75
PRODUITS CCB.....	78
PRODUITS HORS CCB.....	84
ANALYSE DES BONS DE PAIEMENT AU COMPTANT .....	89
CHARGEMENT PAR LES PRODUCTEURS.....	90
<b>Annexe 1 : Contexte du programme.....</b>	<b>92</b>
<b>Annexe 2 : Guide des produits.....</b>	<b>93</b>
<b>Annexe 3 : Calculatrice du revenu net des producteurs .....</b>	<b>94</b>
<b>Annexe 4 : Remerciements.....</b>	<b>96</b>



## Résumé

### PRODUCTION ET APPROVISIONNEMENT

Dès le début, la campagne agricole 2009 à 2010 est apparue comme une campagne qui serait difficile. Après un printemps sec, les températures anormalement froides qui ont suivi ont suscité de grandes inquiétudes sur la taille et la qualité des récoltes qui seraient faites en automne. Mais un mois de septembre exceptionnellement chaud a protégé la fin du développement des plantes des effets potentiels d'une gelée meurtrière, ce qui a préservé en grande partie à la fois la quantité et la qualité du grain récolté. La production totale de grain pour la campagne agricole 2009 à 2010 a été de 56,1 millions de tonnes, soit une diminution de 7,0 % par rapport à la production record de la campagne agricole précédente de 60,4 millions de tonnes.

La production plus grande de la campagne agricole 2008 à 2009 a entraîné une augmentation des quantités de grain reportées à la campagne agricole 2009 à 2010, qui ont totalisé quelque 9,5 millions de tonnes environ. Combinées aux 56,1 millions de tonnes de nouvelle production, l'approvisionnement en grain a atteint 65,7 millions de tonnes, soit une légère réduction de 0,5 % par rapport aux 66,0 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. Ce résultat représentait le troisième approvisionnement le plus important enregistré dans le PSG.

### TRAFIC ET DÉPLACEMENTS

Étant donné une modeste augmentation de l'approvisionnement en grain, les manutentions totales du SMTG dans la campagne agricole 2009 à 2010 se sont avérées seulement modérément différentes de celles de la campagne précédente. Toutefois, un certain nombre de caractéristiques distinctives sont apparues, dû à la répartition de la production et aux conditions prédominantes du marché.

- La capacité des silos de collecte, telle qu'évaluée par tous les transports par rail et par route des silos primaires situés dans tout l'Ouest canadien, a diminué de 4,2 %, tombant à 33,9 millions de tonnes à partir du record PSG de 35,3 millions de tonnes. Une grande partie de la diminution pouvait être imputée à une réduction induite par la sécheresse des volumes de l'Alberta, où les transports ont baissé de 17,8 %.
- La quantité de grain transporté par train vers les ports de l'Ouest canadien a augmenté de 4,0 %; le total a atteint un niveau record de 28,4 millions de tonnes comparativement aux 27,3 millions de tonnes transportées au cours de la campagne précédente. Comme dans les années passées, la grande majorité de ce trafic, soit quelque 27,8 millions de tonnes, a été transportée par wagons-trémies couverts. L'autre 0,7 million de tonnes a été transporté avec diverses formes de matériel ferroviaire, la forme prédominante étant les conteneurs. Une grande partie de l'augmentation de volume était imputable au transport ferroviaire de plus grands volumes au cours du premier et deuxième trimestre.

- Le port de Vancouver est resté la destination d'exportation principale pour le grain de l'Ouest du Canada, en recevant 17,7 millions de tonnes, une augmentation par rapport aux 15,7 millions de tonnes de l'année précédente. Prince Rupert a aussi enregistré une augmentation de volume, avec des expéditions totales augmentant à 4,8 millions de tonnes, comparé à 4,7 millions de tonnes. Le volume du trafic à destination de Thunder Bay a largement baissé. Une diminution de 17,2 % dans la campagne agricole 2009 à 2010 a réduit son volume ferroviaire à 5,4 millions de tonnes, au lieu de 6,5 millions de tonnes l'année précédente. Au contraire, les expéditions ferroviaires vers Churchill ont augmenté de 21,7 %, pour passer de 0,4 million de tonnes à 0,5 million de tonnes.
- Le débit portuaire, mesuré par le volume du grain expédié depuis les installations de silos terminaux et de chargement en vrac situées dans ces quatre ports, a été de 25,8 millions de tonnes. Bien que ceci représente un gain de seulement 0,5 % comparé aux 25,6 millions de tonnes de l'année précédente, un deuxième record consécutif de volume a été établi par le PSG. Vancouver a représenté 59,4 % de ce volume, avec des expéditions maritimes totales passant de 14,3 millions de tonnes lors de la campagne agricole précédente à un chiffre record de 15,3 millions de tonnes. À cela se sont ajoutées 4,7 millions de tonnes supplémentaires exportées par Prince Rupert. Thunder Bay n'a pas enregistré les mêmes résultats positifs car son débit a baissé de 17,0 %, pour passer de 6,3 millions de tonnes l'année précédente à 5,2 millions de tonnes. Churchill a enregistré une augmentation de ses manutentions de 24,4 %, passant de 0,4 million de tonnes à 0,5 million de tonnes.

## INFRASTRUCTURE

L'infrastructure qui définit le SMTG dans l'Ouest canadien a subi des changements importants au cours des onze dernières années. Une grande partie de ceux-ci reflète la rationalisation du réseau de silos de collecte, qui à la fin de la campagne agricole 2009 à 2010 a été réduit de 1 004 installations à 365 seulement. Une grande partie de cette transformation a eu lieu au cours des premières années du PSG, et seulement des changements modestes ont été apportés depuis. Mais l'évolution continue, et les changements suivants ont été notés pour la campagne agricole 2009 à 2010.

- Le nombre total de silos de collecte a été réduit d'une unité seulement dans la campagne agricole 2009 à 2010, de 366 l'année précédente à 365. Ceci a amené la perte cumulative de 639 installations, soit 63,6 %, depuis le début du PSG. La portée limitée des changements effectués au cours des dernières années continue à suggérer que la plupart des sociétés céréalières ont conclu leur programme de rationalisation de silos. Il en est essentiellement de même pour la baisse du nombre de points de livraison de grain, qui a diminué largement de concert avec le nombre de silos. Malgré cela, la perte en termes de capacité d'entreposage associée a été considérablement moindre, à seulement 9,9 %. Ceci est dû au fait que, pendant que les sociétés céréalières procédaient méthodiquement à la fermeture d'un grand nombre de petits silos, elles procédaient aussi à l'expansion ou la construction de grands silos. L'expansion de plusieurs silos au cours de la campagne agricole 2009 à 2010 a engendré une capacité d'entreposage supplémentaire de 273 600 tonnes dans le système, le chiffre total augmentant à plus de 6,3 millions de tonnes pour la première fois depuis la campagne agricole 2001 à 2002.

- Bien que le réseau ferroviaire de l'Ouest canadien ait changé au cours des onze dernières années, l'étendue de ce changement s'est révélée comparativement modeste par rapport au système de silos qu'il dessert. La campagne agricole 2009 à 2010 n'ayant pas enregistré d'abandon, la réduction totale de route-milles ferroviaires au cours de cette période s'élève à seulement 8,0 %, avec 17 904,7 route-milles restant sur les 19 468,2 route-milles d'origine. 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. Pourtant, la campagne agricole 2009 à 2010 a constaté un nouveau décalage dans l'équilibre entre les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 et les autres, du fait de la création de deux nouveaux chemins de fer locaux, Last Mountain Railway et Battle River Railway. Ceci a servi à réduire l'infrastructure gérée par le CN et le CP à 15 403,7 route-milles, ou 86,0 %, tout en augmentant celle contrôlée par les chemins de fer locaux à 2 501,0 route-milles, ou 14,0 %.
- Aucune autre modification du réseau de silos terminaux n'a été signalée pendant la campagne agricole 2009 à 2010, et ce dernier comprenait encore 15 installations agréées dotées d'une capacité d'entreposage de 2,5 millions de tonnes. Ces valeurs se sont avérées être seulement marginalement supérieures à celles de l'année de référence du PSG, qui ont été référencées à 14 silos avec 2,6 millions de tonnes de capacité d'entreposage. Thunder Bay, qui possédait sept silos dotés d'une capacité d'entreposage de 47,3 %, continuait de détenir la majeure partie de 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 %.

## RELATIONS COMMERCIALES

La campagne agricole 2009 à 2010 a constaté des changements importants du coût de la plupart des services commerciaux. Les tarifs de manutention des silos de collecte et terminaux ont augmenté alors que le coût du fret ferroviaire a généralement diminué.

- Malgré la réduction des coûts de carburant qui a suivi l'effondrement des prix du pétrole brut au deuxième semestre 2008, les tarifs de camionnage commercial pour le transport du grain sont restés largement inchangés depuis le premier trimestre de la campagne agricole 2008 à 2009. Ils ont été soutenus par les volumes de grain comparativement larges qui ont continué à être transportés. Par conséquent, l'indice de prix composite pour le camionnage à courte distance à la fin de la campagne agricole 2009 à 2010 est resté au même niveau que dix-huit mois plus tôt, à savoir 132,2.
- Les tarifs de fret ferroviaire ont généralement baissé au début de la campagne agricole 2009 à 2010 mais ils ont rebondi considérablement à la fin. Bien qu'une grande partie de cela ait reflété les initiatives de prix saisonnières introduites par les chemins de fer trois ans auparavant, ces actions ont aussi semblé accentuer les différences de prix qui s'étaient manifestées dans certains couloirs. Dans une grande mesure, ces actions ont donné un plus grand degré de complexité aux tarifs ferroviaires et ont souligné une augmentation possible de la concurrence entre le CN et le CP dans des lieux spécifiques du réseau. Dans leur ensemble, ces tendances continuent à suggérer que les chemins de fer sont plus favorablement disposés à la manutention du grain transporté vers l'Ouest, et qu'ils sont devenus plus désireux d'utiliser les tarifs dans le but d'influencer ce transport.

- L'Office des transports du Canada (l'Office) a déterminé que les revenus statutaires provenant du transport du grain réglementé par le CN et le CP, dont le total combiné était de 918,0 millions \$, a baissé à 5,4 millions \$ au-dessous de la limite légalement prescrite. Le CN était responsable de la majeure partie de cette pénurie, ses revenus ayant baissé à 3,7 millions \$, ou 0,8 %, au-dessous de sa limite de 467,6 millions \$. La pénurie du CP, qui était de 1,7 million \$, indiquait une baisse moindre de 0,4 % par rapport à sa limite de 455,7 millions \$.
- Les tarifs par tonne perçus par les sociétés céréalères pour une diversité d'activités de manutention aux silos primaires ont augmenté modérément dans la campagne agricole 2009 à 2010. Ceux perçus pour la réception, l'ensilage et le chargement du grain ont augmenté en moyenne de 0,6 %; pour l'enlèvement des impuretés, de 3,5 %; et pour l'entreposage dans les silos, de 5,4 %.
- La plupart des silos terminaux du SMTG ont augmenté leurs tarifs par tonne pour la réception, l'ensilage et le chargement du grain dans la campagne agricole 2009 à 2010. La seule exception fut celle des tarifs à Churchill, qui sont restés inchangés pour la sixième année consécutive. Dans l'ensemble, ces actions sur les prix ont causé l'augmentation de l'indice des prix composé de 1,2 % de plus. Les frais d'entreposage ont aussi augmenté d'environ 1,9 %.

#### Appels d'offres

La CCB émit un total de 233 appels d'offres pour l'expédition d'environ 2,4 millions de tonnes de céréales durant la campagne agricole de 2009 à 2010. Ceci a représenté une réduction de 28,8 % par rapport aux 3,4 millions de tonnes soumissionnées l'année précédente. Comme pour les années passées, la majorité de ce tonnage, soit 74,8 %, concernait le blé, Ceci concernait un transport potentiel de 1,8 million de tonnes, soit 18,0 % en dessous des 2,2 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. Le blé dur était deuxième, avec des appels d'offres émis pour plus de 0,4 million de tonnes. Ce nombre représentait 16,9 % du total, comparativement à 7,6 % seulement l'année précédente. Les appels d'offres portant sur l'orge, qui ont chuté à une part relative de 8,3 % du niveau de 27,5 % observée un an plus tôt, représentaient le solde de 0,2 million de tonnes.

Les appels d'offres lancés par la CCB ont donné lieu à 759 soumissions relatives au mouvement de 5,0 millions de tonnes de grain, environ un peu plus de deux fois la quantité recherchée. La plupart des soumissions, dans une proportion de 71,2 %, faisaient suite à des appels concernant le blé. Un pourcentage de 26,8 % des soumissions se rapportaient aux appels d'offres portant sur le blé dur, tandis que les autres 2,0 % touchaient aux appels d'offres portant sur l'orge. Finalement, ceci a conduit à l'adjudication de 342 contrats pour le transport de 2,5 millions de tonnes de grain. Ceci a représenté un gain de près de 0,3 million de tonnes sur les 2,2 millions de tonnes adjudgées l'année précédente. La plus grande proportion, soit 52,5 %, a été dirigée vers le port de Vancouver. Il a été suivi par Prince Rupert, puis par Thunder Bay, qui ont enregistré des parts de marché respectives de 26,8 % et 20,7 %. Ces cargaisons représentent 16,4 % du total des tonnages expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada au cours de la campagne agricole 2009 à 2010.

### Wagons attribués à l'avance

Le tonnage transporté total au titre du programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB a chuté de 13,9 % pendant la campagne agricole 2009 à 2010, soit de 1,9 million de tonnes l'année précédente à 1,6 million de tonnes. Ceci a représenté 10,8 % du total des tonnages expédiés aux quatre ports de l'Ouest canadien par la CCB, comparé à une part de 12,1 % l'année précédente.

Conjointement avec les 2,5 millions de tonnes transportées au titre du programme d'appels d'offres de la CCB, un montant total de 4,1 millions de tonnes de grain de la CCB furent transportés sous l'égide de ces deux programmes. Ensemble, ceci a représenté 27,2 % des expéditions totales de grain de la CCB à destination des quatre ports. Ceci était bien en dessous de la cible de 40 %, mais légèrement au-dessus des 26,5 % manutentionnés par ces mêmes deux programmes l'année précédente. Ce fut le premier redressement de cette part en trois ans.

### Développements commerciaux

Il y a eu un certain nombre de développements commerciaux qui ont affecté le SMTG dans la campagne agricole 2009 à 2010, y compris les suivants :

- La restriction concernant l'importation de divers grains canadiens vers l'Union européenne, les États-Unis et la Chine du fait de l'imposition de nouvelles barrières non associées aux tarifs, qui visent toutes à limiter la propagation du lin génétiquement modifié ou du canola et du tourteau de canola potentiellement contaminés. À la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, on reconnaissait de plus en plus que ces questions pourraient avoir des conséquences profondes pour l'ensemble du SMTG. En outre, l'industrie a pris conscience du fait que de telles barrières commerciales pouvaient être instaurées rapidement, en laissant aux mercatiers peu de délai pour développer des alternatives de stratégie commerciale.
- La réaction de plusieurs groupes de producteurs à la décision du CN de délister 53 sites de chargement de wagons de producteur a été largement négative. Bien qu'un certain nombre de producteurs aient exprimé des objections, et qu'un producteur ait même contesté le droit du chemin de fer d'agir de la sorte auprès de l'Office des transports du Canada, l'Office a déterminé qu'aucun chemin de fer n'était obligé à maintenir et exploiter tous ses sites existants, encore moins un site particulier quelconque demandé par un producteur. Il suffit plutôt que le chemin de fer fournisse une accommodation adéquate et appropriée pour le trafic offert.
- Bien que les plaintes concernant le service ferroviaire aient diminué, elles n'ont pas complètement disparu. En réponse aux préoccupations soulevées par un grand nombre d'expéditeurs au sujet de l'état du service ferroviaire au Canada, le gouvernement fédéral s'est engagé au début de 2008 à réaliser une étude du service ferroviaire. L'objectif général de cette étude était d'examiner la performance du système de la logistique de transport de marchandises au Canada en vue d'identifier tous les problèmes ou questions au sujet du service ferroviaire. Des représentants de tous les secteurs de l'industrie du grain ont participé activement au processus d'examen, en exprimant de nouveau les préoccupations de longue date de l'industrie du grain concernant la nature erratique du service ferroviaire existant et le besoin de mesures régulatrices plus fortes. Bien que ces

travaux aient été largement complétés à la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, il n'était pas anticipé que le rapport final du panel examinateur serait publié avant la fin 2010.

### EFFICACITÉ ET FIABILITÉ DU SYSTÈME

Bien que l'approvisionnement en grain ait baissé de 0,5 %, chutant de 66,0 millions de tonnes à 65,7 millions de tonnes, les 28,4 millions de tonnes de grain transportées dans la campagne agricole 2009 à 2010 se sont révélées être le plus grand volume de l'histoire du PSG. De ce fait, les pressions exercées sur le SMTG pendant cette période se sont révélées être les plus fortes jamais éprouvées. Ceci a été reflété par une activité généralement accrue des silos de collecte, des chemins de fer et des silos terminaux. À l'exception du système des silos de collecte, chacun de ces éléments a enregistré une amélioration modeste en efficacité et fiabilité.

- Le temps total pour transporter le grain dans la chaîne d'approvisionnement a augmenté de 4,6 % dans la campagne agricole 2009 à 2010, passant d'une moyenne de 49,9 jours l'année précédente à 52,2 jours. Ceci était dû principalement au temps supplémentaire pendant lequel le grain était entreposé dans le système des silos de collecte, qui a augmenté en moyenne de 2,8 jours. Ceci a été partiellement compensé par une réduction de 0,5 jour du temps passé dans les silos terminaux. Malgré cette augmentation d'ensemble, le temps de transport du grain dans le SMTG pendant la campagne agricole 2009 à 2010 reste l'une des meilleures valeurs enregistrées depuis le début du PSG.
- Un domaine de faiblesse dans la chaîne d'approvisionnement concernait le temps moyen des navires dans les ports, lequel a augmenté de 34,8 % dans la campagne agricole 2009 à 2010, augmentant de 4,6 jours l'année précédente à une moyenne de 6,2 jours. Les augmentations les plus significatives ont été enregistrées par les ports de la côte ouest, Prince Rupert enregistrant une augmentation de 38,3 % et Vancouver une augmentation de 24,2 %. Ensuite venait Churchill, qui a enregistré une augmentation de 18,4 %, puis Thunder Bay, qui a indiqué une augmentation de 12,5 %. Cette augmentation générale s'est reflétée par des augmentations dans le temps passé par les navires attendant d'être chargés et le chargement proprement dit. Les navires ont attendu en moyenne 3,0 jours pour être chargés, une augmentation de 57,9 % par rapport à la moyenne de 1,9 jour de la campagne agricole précédente. Pour le chargement, l'augmentation a été plus faible à 18,5 %, passant d'une moyenne de 2,7 jours l'année précédente à 3,2 jours.

### CONSÉQUENCES SUR LES PRODUCTEURS

Toutes les données réunies depuis le début du PSG 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 au fil du temps, c'est le prix courant du produit de base qui continue à avoir le plus d'influence sur ces rendements. Ceci était vrai également pour la campagne agricole 2009 à 2010, pendant laquelle les prix en baisse du grain ont été principalement responsables de la réduction des revenus nets des producteurs.

- Le revenu net des producteurs pour les grains de la CCB a fortement décliné dans la campagne agricole 2009 à 2010, avec une réduction de 28,5 % du blé CWRS n° 1 produisant un rendement de 181,05 \$ la tonne, et une réduction de 51,9 % du blé dur CWA n° 1 produisant un rendement de 153,59 \$ la tonne. Dans une certaine mesure, ces rendements plus bas ont été amortis par de modestes réductions du seuil d'exportation des deux produits, celui du blé baissant de 1,3 % à 65,86 \$ la tonne et celui du blé dur déclinant de 9,2 % à 79,52 \$ la tonne.
- Pour les produits hors CCB, une réduction de 10,1 % du canola Canada n° 1 a diminué le revenu net des producteurs à 374,46 \$ la tonne, et une baisse de 17,7 % des gros pois jaunes a réduit ses revenus à 183,40 \$ la tonne. Les changements du seuil d'exportation ont été mixtes, celui du canola augmentant de 2,3 % à 49,73 \$ la tonne, alors que celui des gros pois jaunes baissait de 22,9 % à 78,32 \$ la tonne.

Le chargement de wagons par les producteurs a considérablement augmenté depuis le début du PSG. Parmi les nombreux facteurs servant à expliquer ceci, on remarque particulièrement la formation de groupes de mise en wagon par les producteurs. Ces groupes divers vont de petits groupes chargeant les wagons à l'aide de vis sans fin mobiles sur une voie d'évitement désignée, jusqu'à des organisations plus sophistiquées ayant des investissements importants dans des installations d'entreposage et de chargement de wagons fixes, desservies par une voie ferrée. Un certain nombre d'entre eux ont même développé d'autres opérations, en construisant de nouveaux chemins de fer locaux pour les raccorder aux transporteurs ferroviaires de catégorie 1.

- Le nombre de sites de chargement par les producteurs situés dans l'ensemble de l'Ouest canadien a diminué fortement depuis le début du PSG, chutant de 709 à 378. Mais le taux de réduction a diminué considérablement au cours des dernières années. Toutefois, la décision du CN de fermer 53 de ses installations dans la campagne agricole 2009 à 2010 et la fermeture de six autres par les autres transporteurs ont causé une réduction de 13,5 % pour cette seule année, soit la deuxième plus grande réduction enregistrée depuis le début du PSG.
- Même avec un nombre réduit de sites de chargement par les producteurs, les expéditions de wagons de producteurs ont presque quadruplé depuis le début du PSG, en atteignant une valeur crête de 13 243 wagons complets dans la campagne agricole 2008 à 2009. Mais les expéditions des wagons des producteurs ont diminué de 7,9 % dans la campagne agricole 2009 à 2010, en baissant à 12 198 wagons complets comparés au record du PSG établi l'année précédente seulement.

## Section 1 : Production et approvisionnement de l'Ouest canadien

Description de l'indicateur	Tableau	2009 à 2010									
		1999 à 2000	2007 à 2008	2008 à 2009	T1	T2	T3	T4	Année en cours	ÉCART en %	
<b>Production et approvisionnement</b>											
Production agricole (milliers de tonnes)	1A-1	55 141,7	48 517,3	60 351,7	56 144,2					56 144,2	-7,0 %
Stocks de report (milliers de tonnes)	1A-2	7 418,2	7 450,6	5 646,6	9 515,3					9 515,3	68,5 %
Approvisionnement en grain (milliers de tonnes)		62 559,9	55 967,9	65 998,3	65 659,5					65 659,5	-0,5 %
Production agricole (milliers de tonnes) - Cultures spéciales	1A-3	3 936,7	4 404,3	5 157,4	5 573,7					5 573,7	8,1 %



À l'encontre de ces pertes de tonnage, des gains comparativement modestes ont été enregistrés par la Saskatchewan et la Colombie-Britannique. La Saskatchewan, qui est restée la plus grande province productrice de grain de l'Ouest canadien, a enregistré une hausse totale de production de 0,3 % seulement, de 29,8 millions de tonnes à 29,9 millions de tonnes. Bien que la Colombie-Britannique ait enregistré une augmentation de production de 22,4 %, passant de 155 900 tonnes l'année précédente à 190 800 tonnes, le gain incrémentiel du tonnage a été de 34 900 tonnes seulement.

### Répartition des produits

Bien que l'impact de la baisse de production ait été géographiquement dispersé, certaines zones étant plus touchées que d'autres, la baisse de la production de grain s'est aussi reflétée dans la diminution de la production de toutes les récoltes majeures, sauf le lin. La production de grains de la CCB a enregistré la plus grande perte relative, avec une baisse de 8,5 % par rapport à 4,5 % pour les grains hors CCB.<sup>2</sup> Avec la production totale de grain de la CCB baissant de 36,7 millions de tonnes l'année précédente à 33,6 millions de tonnes, ce secteur a représenté 3,1 millions de tonnes de la perte générale de production. Le déclin dans la production du grain hors CCB, qui a baissé d'un record du PSG de 23,6 millions de tonnes lors de la campagne agricole précédente à 22,6 millions de tonnes, a représenté les autres 1,1 million de tonnes restants.

La baisse de 3,1 millions de tonnes dans la production de grain de la CCB a été largement causée par un déclin de 20,4 % dans le volume d'orge récolté, qui a baissé de 11,2 millions de tonnes l'année précédente à 8,9 millions de tonnes. Ceci a été aggravé par les effets d'une réduction

<sup>2</sup> 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.

Figure 3 : Production de grain - Grains de la CCB et hors CCB

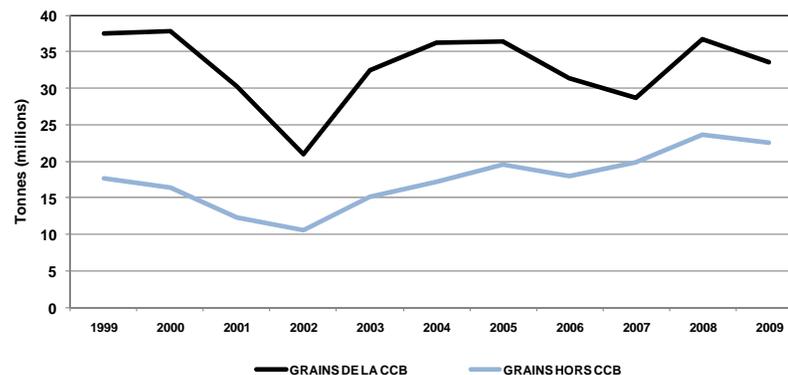
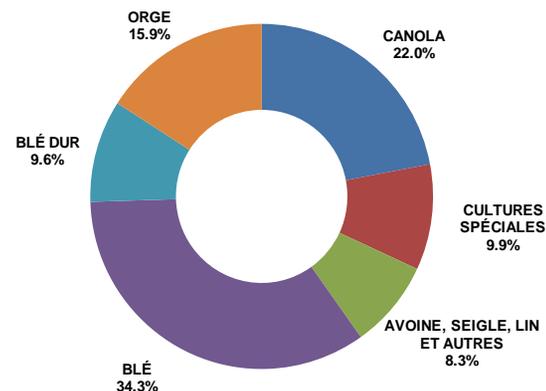


Figure 4 : Production des grains majeurs - Campagne agricole 2009 à 2010



de 3,6 % dans la production du blé, qui a constaté une baisse de 20,0 millions de tonnes l'année précédente à 19,3 millions de tonnes. Une réduction de 2,2 % dans la production du blé dur a contribué 0,1 million de tonnes supplémentaires à la baisse.

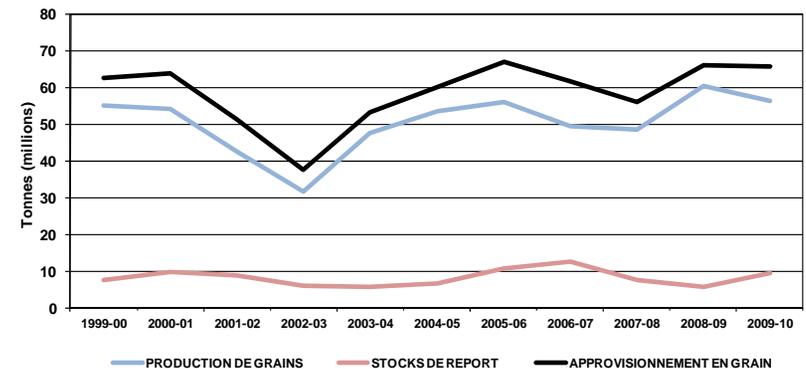
Avec une production de 12,4 millions de tonnes, le canola a compté pour un peu plus de la moitié des 22,6 millions de tonnes de la récolte en grains hors CCB de la campagne agricole 2009 à 2010. En outre, une diminution de 0,2 million de tonnes dans la taille de la récolte de canola a représenté seulement un sixième de la diminution de 1,1 million de tonnes dans la production des grains hors CCB. Ceci a été le résultat d'une importante série de déclin de production, y compris une perte de 0,4 million de tonnes dans la production d'avoine ainsi qu'une baisse de 0,2 million de tonnes du volume de pois secs récoltés.

### Cultures spéciales

À l'encontre de cette tendance générale se trouve la production des cultures spéciales, qui a enregistré une augmentation de 8,1 % et a augmenté à 5,6 millions de tonnes, un record pour le PSG.<sup>3</sup> Une grande partie de ce gain de 0,4 million de tonnes provenait d'une augmentation de 64,2 % dans la production des lentilles, qui a augmenté de 0,9 million de tonnes l'année précédente à 1,5 million de tonnes, un record pour le PSG. Bien que des gains significatifs aient aussi été constatés pour la production de graine de moutarde, de pois chiches et de haricots secs, ceux-ci ont été largement compensés par des réductions dans la production d'autres produits. La baisse la plus significative est venue d'une réduction de 5,4 % de la production des pois secs, la plus grande récolte du secteur, qui a baissé de 0,2 million de tonnes par rapport à 3,4 millions de tonnes. [Tableau 1A-3]

<sup>3</sup> 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.

Figure 5 : Approvisionnement de grains de l'Ouest canadien



### Stocks de report et approvisionnement de l'Ouest canadien

Bien que la production de grain ait un impact immédiat sur l'approvisionnement en grain, il est aussi affecté par le volume de grain en stock provenant de la campagne agricole précédente. En fait, ces stocks de report comptent, typiquement, pour environ un sixième de l'approvisionnement global en grain.<sup>4</sup> Ces stocks ont tendance à évoluer avec les changements dans la production de grain, bien qu'avec du retard.

<sup>4</sup> 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<sup>er</sup> août). Les stocks de report mentionnés ici reposent sur les données fournies par Statistique Canada et par la Commission canadienne des grains.

Une production plus élevée pendant la campagne agricole 2008 à 2009 a provoqué une augmentation des stocks reportés à la campagne agricole 2009 à 2010. Ces stocks, d'un total de quelque 9,5 millions de tonnes, se sont avérés être 68,5 % supérieurs aux 5,6 millions de tonnes qui ont été reportées à partir de l'année précédente. Une grande partie de cette augmentation de 3,9 millions de tonnes était due à une augmentation globale de l'approvisionnement mondial en grain, qui a aussi contribué à l'affaiblissement des prix des produits. Combiné aux 56,1 millions de tonnes de nouvelle production, l'approvisionnement en grain a atteint 65,7 millions de tonnes, soit une réduction de 0,5 % par rapport aux 66,0 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. Ceci a constitué le troisième approvisionnement en grain le plus important enregistré depuis le début du PSG. [Tableau 1A-2]

Des augmentations ont été enregistrées dans les stocks de report de chaque province à l'exception de la Colombie-Britannique, qui a enregistré une baisse de 51,9 %. Les augmentations enregistrées par les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan se sont révélées être les plus substantielles, en augmentant respectivement de 82,8 % et 85,7 %. Avec un gain de quelque 2,3 millions de tonnes, la Saskatchewan a représenté juste un peu plus de 60 % de l'augmentation d'ensemble des stocks de report. Le deuxième contributeur a été l'Alberta qui, malgré l'enregistrement d'un gain comparativement plus petit de 43,5 %, a ajouté 0,9 million de tonnes supplémentaires aux stocks de fin d'année. Il a été suivi par le Manitoba, avec une augmentation de 0,6 million de tonnes.

---



## Section 2 : Trafic et déplacements

Description de l'indicateur	Tableau	2009 à 2010								
		1999 à 2000	2007 à 2008	2008 à 2009	T1	T2	T3	T4	Année en cours	ÉCART en %
<b>Débit des silos de collecte</b>										
Débit de grain (milliers de tonnes) - Silos primaires	2A-1	32 493,9	31 886,4	35 349,1	8 246,5	8 064,1	8 813,1	8 737,7	33 861,4	-4,2 %
<b>Trafic ferroviaire</b>										
Expéditions ferroviaires (milliers de tonnes) - Ensemble des grains	2B-1	26 439,2	22 766,3	27 338,4	7 345,0	6 467,1	6 776,7	7 855,0	28 443,8	4,0 %
Expéditions ferroviaires (milliers de tonnes) - Wagons-trémies	2B-1	25 664,6	22 115,9	26 792,6	7 252,1	6 336,9	6 574,3	7 614,6	27 777,8	3,7 %
Expéditions ferroviaires (milliers de tonnes) - Autres types de wagons	2B-1	774,7	650,4	545,8	93,0	130,2	202,4	240,5	666,0	22,0
Expéditions de cultures spéciales (milliers de tonnes) - Ensemble des grains	2B-2	2 102,9	2 480,7	2 945,4	722,7	688,4	603,1	704,8	2 718,9	-7,7 %
Expéditions de cultures spéciales (milliers de tonnes) - Wagons-trémies	2B-2	1 844,1	2 353,6	2 851,8	711,1	672,7	588,7	692,8	2 665,3	-6,5 %
Expéditions de cultures spéciales (milliers de tonnes) - Autres types de wagons	2B-2	258,7	127,2	93,6	11,6	15,6	14,4	11,9	53,5	-42,9 %
Expéditions des wagons-trémies (milliers de tonnes) - Province d'origine	2B-3									
Expéditions des wagons-trémies (milliers de tonnes) - Produits primaires	2B-4	25 664,6	22 115,9	26 792,6	7 252,1	6 336,9	6 574,3	7 614,6	27 777,8	3,7 %
Expéditions des wagons-trémies (milliers de tonnes) - Analyse détaillée	2B-5									
Expéditions des wagons-trémies (milliers de tonnes) - Réseau tributaire du grain	2B-6	8 685,9	6 653,1	7 597,9	2 358,6	1 995,7	2 044,5	2 343,0	8 741,9	15,1 %
Expéditions des wagons-trémies (milliers de tonnes) - Réseau non tributaire du grain	2B-6	16 978,7	15 462,8	19 194,7	4 893,4	4 341,2	4 529,8	5 271,5	19 035,9	-0,8 %
Expéditions des wagons-trémies (milliers de tonnes) - Transporteurs ferroviaires de catégorie 1	2B-7	23 573,5	21 533,4	26 019,6	7 050,6	6 170,9	6 341,9	7 382,4	26 945,8	3,6 %
Expéditions des wagons-trémies (milliers de tonnes) - Transporteurs ferroviaires des autres catégories	2B-7	2 091,0	582,5	773,0	201,5	166,0	232,4	232,2	832,0	7,6 %
<b>Débit des silos terminaux</b>										
Débit de grain (milliers de tonnes) - Tous les produits	2C-1	23 555,5	22 026,4	25 639,0	6 457,0	5 971,5	6 084,3	7 247,6	25 760,4	0,5 %
Wagons-trémies déchargés (nombre) - Ensemble des transporteurs	2C-2	278 255	245 213	294 335	74 059	66 422	68 691	77 458	286 630	-2,6 %
Wagons-trémies déchargés (nombre) - CN	2C-2	144 800	123 121	144 943	35 333	33 256	37 887	38 418	144 894	0,0 %
Wagons-trémies déchargés (nombre) - CP	2C-2	133 455	122 092	149 392	38 726	33 166	30 804	39 040	141 736	-5,1 %

## DÉBIT DES SILOS DE COLLECTE

Le débit des silos de collecte, évalué par toutes les expéditions par route et par rail des silos primaires situés dans l'ensemble de l'Ouest canadien, a diminué de 4,2 % dans la campagne agricole 2009 à 2010, baissant d'un record de PSG de 35,3 millions établi seulement l'année précédente à 33,9 millions de tonnes. Avec des expéditions trimestrielles qui suivaient étroitement celles de la campagne agricole précédente jusqu'à la fin du premier semestre, il semblait qu'un nouveau volume record pourrait bien être atteint pour la campagne agricole 2009 à 2010. Toutefois, les débits supérieurs à la normale des troisième et quatrième trimestres de la campagne agricole 2008 à 2009 ne se sont pas répétés. Ceci a produit une perte comparative de volume de 1,5 million de tonnes. Pourtant, la campagne agricole 2009 à 2010 a enregistré le deuxième mouvement le plus important enregistré depuis le début du PSG.

Bien que les conditions positives du marché aient encouragé les grands mouvements de volume, des effets ont aussi résulté de la production réduite. Une grande partie de la diminution de débit d'ensemble pouvait être attribuée à une réduction des volumes de l'Alberta, où les expéditions ont baissé de 17,8 %, du record de 11,4 millions de tonnes enregistré l'année précédente à 9,4 millions de tonnes. Toutes les provinces productrices de grain, sauf l'Alberta, ont enregistré une augmentation des expéditions des silos primaires. Bien que la Colombie-Britannique ait enregistré une augmentation de 22,1 %, les gains de tonnage les plus importants ont été signalés par la Saskatchewan et le Manitoba. Le Manitoba a affiché une augmentation de 3,2 % de débit en expédiant un total de 6,8 millions de tonnes, comparativement à 6,6 millions de tonnes l'année précédente. La Saskatchewan a enregistré une augmentation des expéditions de 1,7 %, de 17,2 millions de tonnes à 17,5 millions de tonnes. [Tableau 2A-1]

## TRAFIC FERROVIAIRE

La quantité de grain réglementé transporté par train vers les ports de l'Ouest canadien a augmenté de 4,0 % au cours de la campagne agricole 2009 à 2010; le volume total a atteint un niveau record de 28,4 millions

Figure 6 : Débit des silos primaires

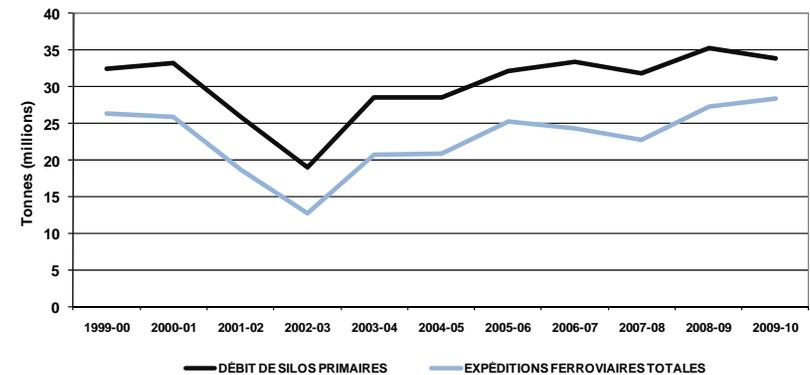
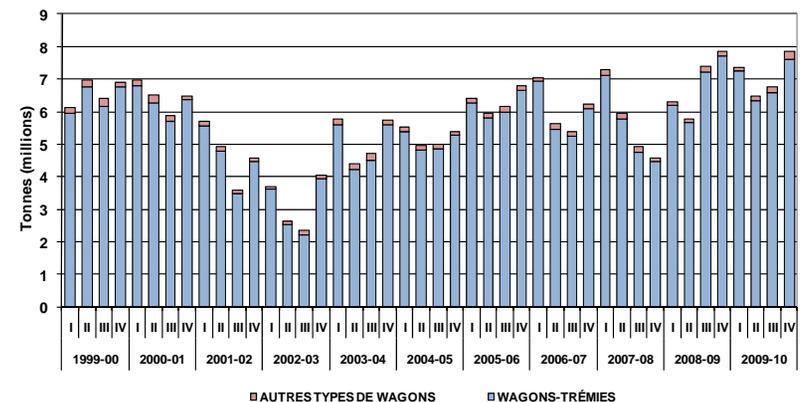


Figure 7 : Expéditions ferroviaires - Wagon-trémies et autres wagons



de tonnes comparativement aux 27,3 millions de tonnes transportées au cours de la campagne précédente. Comme dans les années passées, la grande majorité de ce trafic, soit quelque 27,8 millions de tonnes, a été transportée par wagons-trémies couverts. Les autres 0,7 million de tonnes ont été transportées avec diverses formes de matériel ferroviaire, la forme prédominante étant les conteneurs. Grâce à l'augmentation de 22,0 % dans le mouvement des conteneurs, leur part des expéditions ferroviaires totales a augmenté de 2,0 % l'année précédente à 2,3 %. [Tableau 2B-1]

Les cultures spéciales ont enregistré des tendances contraires, avec le total des expéditions baissant de 7,7 %, de 2,9 millions de tonnes l'année précédente à 2,7 millions de tonnes. Les expéditions par les autres wagons ont représenté une portion plus petite du total des mouvements, soit 2,0 % seulement. Les déplacements des autres wagons ont aussi enregistré une baisse plus importante de volume, chutant de 42,9 %, comparé à un déclin beaucoup moindre de 6,5 % pour les mouvements des wagons-trémies. [Tableau 2B-2]

### Mouvements des wagons-trémies

Les expéditions de wagons-trémies de l'Ouest canadien ont augmenté de 3,7 % dans la campagne agricole 2009 à 2010, augmentant de 26,8 millions de tonnes l'année précédente à un record du PSG de 27,8 millions de tonnes. Ce gain se compare au déclin de 7,0 % de la production de grain et à la réduction de 0,5 % de l'approvisionnement global du grain. Une grande partie de cela était imputable à des mouvements comparativement importants au cours des premier et deuxième trimestres.

La plus importante augmentation nominale du tonnage, comportant 1,5 million de tonnes supplémentaires, était affichée par la Saskatchewan, dont les expéditions s'établissaient à un record du PSG de 14,7 millions de tonnes, en hausse de 11,5 %. Une autre augmentation de 0,2 million de tonnes provenait d'une hausse des expéditions du Manitoba, qui sont passées à 3,7 millions de tonnes, en hausse de 5,3 %. La Colombie-Britannique a contribué 0,2 million de tonnes additionnelles avec les

Figure 8 : Expéditions par wagons-trémies - Port de destination

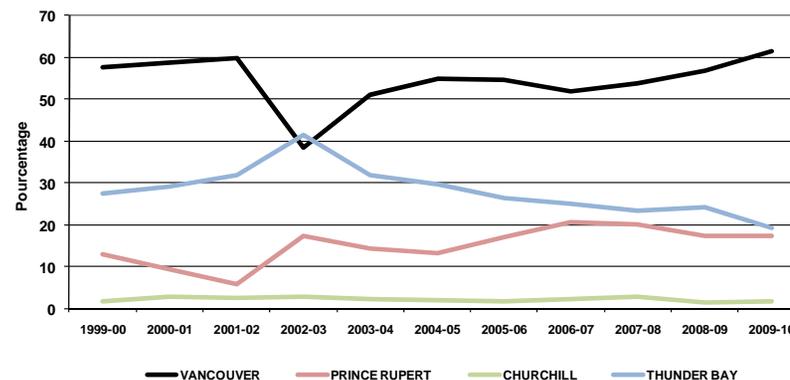
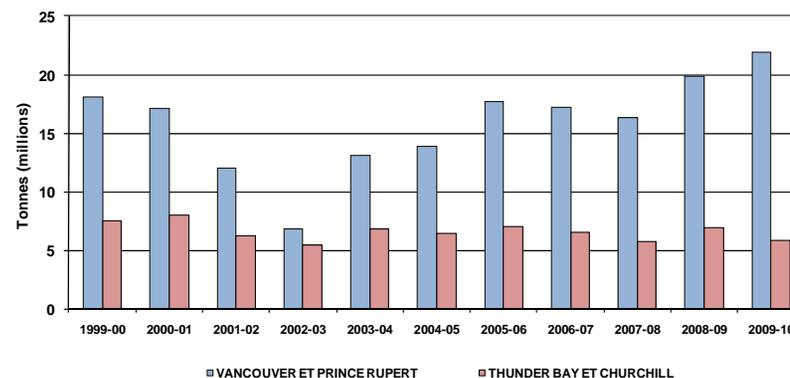


Figure 9 : Expéditions des wagons-trémies - Orientation vers la côte ouest



expéditions augmentant d'un pourcentage important de 120,4 %. À l'encontre de ces augmentations, l'Alberta a enregistré des mouvements qui ont diminué de 9,0 %, ou près de 0,9 million de tonnes, à 9,0 millions de tonnes. [Tableaux 2B-3 à 2B-5]

### Ports de destination

Le port de Vancouver est toujours resté la principale destination pour les exportations de grain de l'Ouest canadien pendant la campagne agricole 2009 à 2010. Le trafic vers Vancouver a totalisé 17,1 millions de tonnes, soit un gain de 12,6 % par rapport aux 15,2 millions de tonnes expédiées au cours de la campagne précédente. Il s'agissait là du plus important volume jamais enregistré depuis le début du PSG, la part des expéditions ferroviaires totales du port ayant en fait augmenté pour atteindre 61,6 %, comparativement à 56,7 % pendant la campagne précédente. Prince Rupert a aussi éprouvé une augmentation de 2,1 % en volume, avec le total des expéditions vers ce port septentrional augmentant de 4,7 millions de tonnes à 4,8 millions de tonnes. Toutefois, à cause d'un taux de croissance plus faible, la part d'ensemble de Prince Rupert a baissé marginalement de 17,5 % à 17,2 %. Néanmoins, ces deux ports combinés ont reçu 78,8 % du grain transporté pour exportation dans des wagons-trémies couverts, soit un gain assez important comparé à la part de 70,6 % qu'ils avaient enregistrée lors de l'année de base du PSG.

Considérant les gains obtenus par les ports de la côte ouest, le volume et la part du trafic à destination de Thunder Bay ont largement baissé. Bien que le port ait constaté une baisse de 17,2 % dans les expéditions ferroviaires pour la campagne agricole 2009 à 2010, il était toujours classé deuxième destination pour le grain d'exportation, en réceptionnant 5,4 millions de tonnes, au lieu de 6,5 millions de tonnes l'année précédente. Au contraire, les expéditions ferroviaires vers Churchill ont augmenté de 21,7 %, pour passer de 0,4 million de tonnes à 0,5 million de tonnes. Ceci s'est traduit par une proportion marginalement plus grande, qui a augmenté de 1,5 % l'année précédente à 1,8 %.

Nonobstant ces changements d'une année à l'autre, l'utilisation et la position commerciale de ces ports ont commencé à changer. Prince

Figure 10 : Expéditions de wagons-trémies - Changements d'origine du réseau

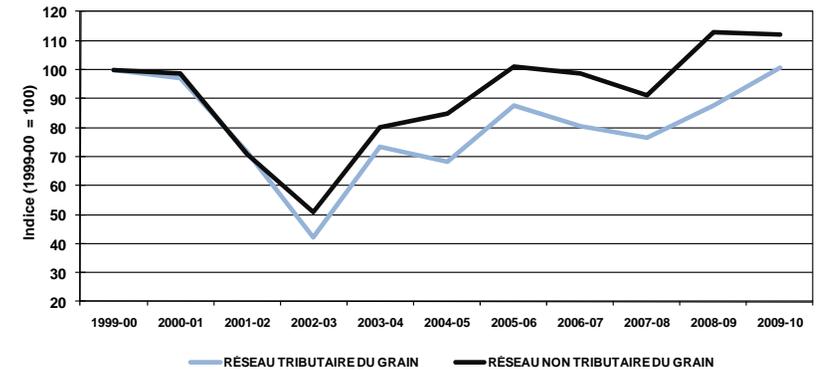
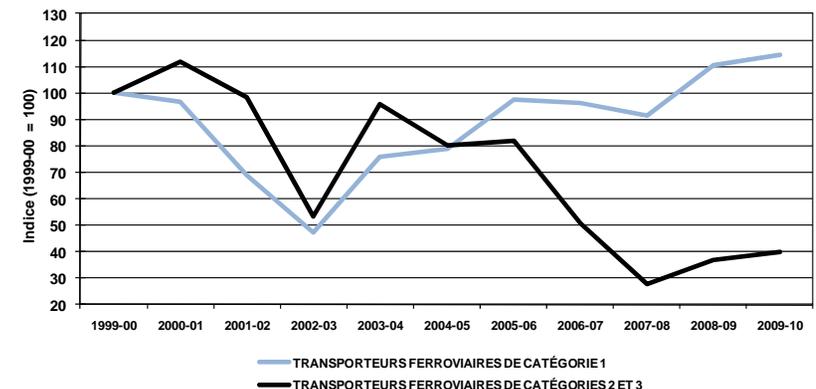


Figure 11 : Expéditions de wagons-trémies - Changements d'origine ferroviaire



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 existe tout de même des influences commerciales prédominantes, telles que le changement des marchés des grains canadiens d'une conjoncture eurocentrique à une centrée sur les marchés asiatiques, qui ont aussi eu une incidence importante sur les expéditions de la côte ouest. Tant que cette demande se maintient, le SMTG continuera à envoyer la majorité de ses expéditions de grain à des lieux d'exportation sur la côte ouest.

### Origines tributaires et non tributaires du grain

Le trafic déplacé par le SMTG continue à refléter les changements qui ont été apportés aux réseaux des silos et ferroviaire. Pendant la campagne agricole 2009 à 2010, le tonnage provenant du réseau non tributaire du grain a baissé de 0,8 % par rapport à l'année précédente, passant de 19,2 millions de tonnes à 19,0 millions de tonnes. Par contre, le volume issu de postes le long du réseau tributaire du grain a en fait augmenté de 15,1 %, passant de 7,6 millions de tonnes à 8,7 millions de tonnes.

Ce dernier gain a aidé à combler la brèche ouverte entre les deux réseaux sept ans auparavant. Au terme de la campagne agricole 2009 à 2010, le tonnage provenant des postes situés le long du réseau non tributaire du grain avait augmenté de 12,1 % par rapport à sa situation au cours de l'année de référence du PSG. Par contre, la part du volume de grain acheminé par le réseau tributaire du grain avait augmenté de 0,6 %. En conséquence, le volume du réseau non tributaire du grain a augmenté pour atteindre 68,5 % dans la campagne agricole 2009 à 2010, comparé à 66,2 % dans l'année de base du PSG. [Tableau 2B-6]

### Origines de catégorie 1 et autres origines

Les mêmes influences structurelles apparaissent aussi dans les volumes de grain provenant des chemins de fer de catégorie 1 et des autres chemins de fer. Nominale, le tonnage provenant des transporteurs de catégorie 1 a augmenté de 3,6 % pendant la campagne agricole 2009 à 2010, mais celui des transporteurs de moindre taille, autres que ceux de

catégorie 1, a augmenté davantage de 7,6 %. Une grande partie du gain de ces derniers était due à l'émergence de plusieurs chemins de fer locaux lors des deux campagnes agricoles précédentes. Celles-ci comprenaient l'établissement lors de la campagne agricole précédente du Great Sandhills Railway et du Boundary Trail Railway, et la création dans la campagne agricole en cours du Last Mountain Railway et du Battle River 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 locaux a chuté de façon assez abrupte au cours des six dernières campagnes agricoles. En fait, les expéditions des transporteurs ferroviaires locaux pendant la campagne agricole 2009 à 2010 n'ont représenté que 39,8 % de ce qu'elles étaient au début du PSG; quant aux transporteurs de catégorie 1, leurs expéditions ont grimé de 14,3 %. [Tableau 2B-7]

Malgré tout, le volume de trafic provenant des chemins de fer locaux n'a pas baissé autant que le nombre de silos agréés qu'elles desservent, lequel a chuté de 75,6 % pendant la même période. En fait, les données indiquent que la hausse des chargements des wagons de producteurs a contribué au remplacement d'une part importante du volume de grain qui, autrement, aurait été perdu suite à la fermeture de ces installations. La preuve en est qu'au cours de la campagne agricole 2009 à 2010, les chargements de wagons de producteurs comptaient pour 47,5 % des 0,8 million de tonnes provenant de transporteurs locaux. 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.

### DÉBIT DES SILOS TERMINAUX

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, ont été de 25,8 millions de tonnes dans la campagne agricole 2009 à 2010. En plus d'indiquer un gain marginal de 0,5 % seulement comparé aux 25,6 millions de tonnes de

l'année précédente, ils ont aussi représenté un deuxième record consécutif en volume. [Tableau 2C-1]

Des augmentations de débit 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 7,3 %. Ceci a conduit à l'établissement d'un autre record de débit pour le port, qui a augmenté d'un record de 14,3 millions de tonnes pendant la campagne agricole précédente à 15,3 millions de tonnes. En outre, Vancouver a représenté un record de 59,4 % du débit total du système. Avec un gain plus faible de 1,0 % en volume, le débit de Prince Rupert a augmenté à 4,7 millions de tonnes, son deuxième plus grand débit depuis le début du PSG. Globalement, le tonnage traversant ces deux ports de la côte ouest représentait à 77,6 % du total général. Ceci a marqué la quatrième année consécutive dans laquelle le volume de la côte ouest a atteint un nouveau record depuis le début du PSG.

Bien sûr, les gains enregistrés par les ports de la côte ouest ont eu un impact négatif 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 ont diminué jusqu'à 22,4 % comparativement à 26,3 % un an plus tôt. En outre, ce pourcentage est bien inférieur à la part de référence de 31,2 % obtenue dans la campagne agricole 1999 à 2000. À Thunder Bay, le port principal de l'Est, le débit dans la campagne agricole de 2009 à 2010 a diminué de 17,0 % tombant à 5,2 millions de tonnes, comparativement à 6,3 millions de tonnes lors de la campagne précédente. Churchill, le port qui a toujours enregistré les débits les plus bas, a vu son débit augmenter de 24,4 % à 529 600 de tonnes, par rapport à 425 600 de tonnes.

### Déchargements dans les silos terminaux

Le nombre de wagons-trémies couverts déchargés aux silos terminaux a diminué de 2,6 % dans la campagne agricole 2009 à 2010, de 294 335 wagons complets l'année précédente à 286 630 wagons complets. Une grande partie de la réduction nette était imputable à une plus faible manutention de la part du CP, laquelle a baissé de 5,1 % à

Figure 12 : Débit des silos terminaux

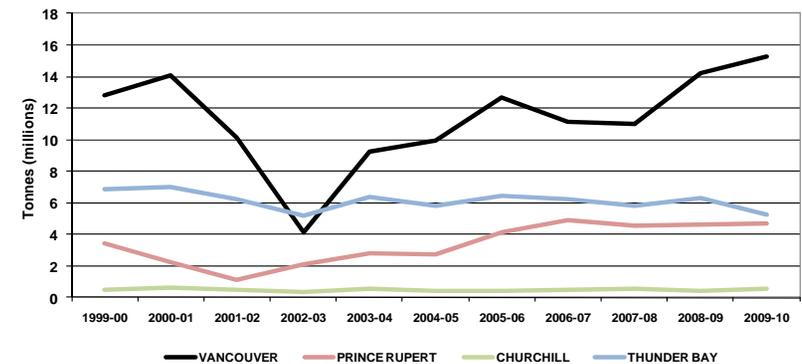
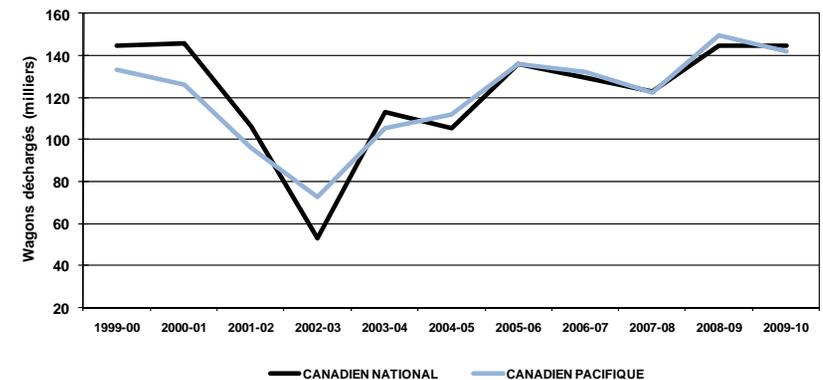


Figure 13 : Déchargements dans les silos terminaux - Transporteur livreur



141 736 wagons complets. Les manutentions totales du CN sont restées largement inchangées, baissant de 49 wagons complets seulement à 144 894. Ceci a fait du CN le plus grand manutentionnaire de grain dans l'Ouest canadien, avec une part de 50,6 %, comparé à 49,4 % pour le CP.

La réduction d'ensemble du volume a largement reflété l'impact des manutentions beaucoup plus faibles dans Thunder Bay, qui ont baissé de 21,3 % à 57 015 wagons complets. Il est intéressant de signaler que ceci a représenté le plus bas volume jamais envoyé au port depuis le début du PSG. Prince Rupert a aussi enregistré un déclin en volume, bien qu'il n'ait été que de 0,9 %. À l'encontre de ces pertes, Vancouver et Churchill ont enregistré des gains. Avec une augmentation de 4,5 %, les déchargements de Vancouver ont atteint un autre record du PSG : 173 569 wagons complets. Et bien que l'augmentation de 15,1 % affichée par Churchill se soit révélée considérablement plus grande, le déchargement des 5 407 wagons complets a suivi de loin le record des 7 552 wagons complets enregistré dans la campagne agricole 2000 à 2001.

Les deux transporteurs étant affectés par la réduction des volumes dans Thunder Bay, les meilleurs résultats du CN pourraient largement être reliés à une augmentation de ses expéditions à Vancouver, qui ont augmenté de 8,8 % à 72 220 wagons complets. Et bien que le CP ait aussi bénéficié d'une augmentation de ses manutentions à Vancouver, le gain s'est révélé être 1,7 %, un pourcentage comparativement moindre. Le CP a tout de même enregistré la plus grande manutention de tout transporteur au port depuis le début du PSG, avec le déchargement de quelque 101 349 wagons. Le CP a continué à jouer un rôle dominant dans ce corridor, mais sa part de marché a chuté à 58,4 % de 60,0 % pendant la campagne précédente. [Tableau 2C-2]





## INFRASTRUCTURE DES SILOS DE COLLECTE

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 de 2008 à 2009, il restait 366 silos, une réduction de 63,5 %.<sup>5</sup> [Tableau 3A-1]

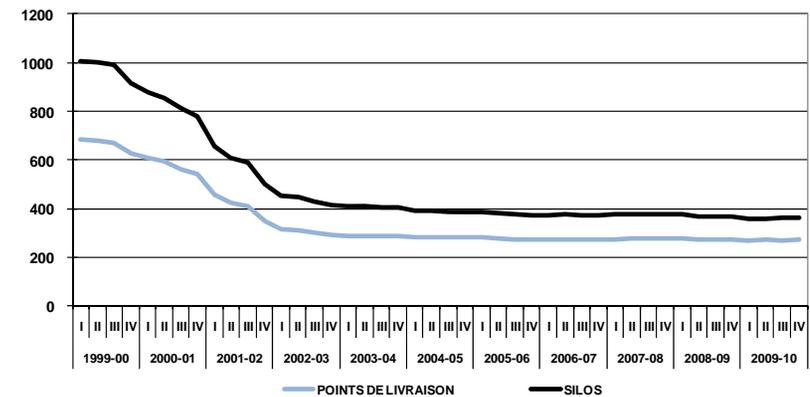
Le taux de déclin présenté dans les trois premières années du PSG s'est révélé être un taux accéléré, avec un total de 87 installations retirées du réseau la première année, 136 la deuxième et 281 la troisième. Mais ce rythme a commencé à présenter des signes de baisse importante dans la campagne agricole 2002 à 2003, lorsque seulement 84 silos ont été retirés du système. Au cours des six campagnes agricoles suivantes, le réseau a enregistré une réduction de seulement 50 de plus.

Avec une réduction nette d'un silo seulement, la campagne agricole 2009 à 2010 a enregistré peu de changement important du réseau de silos dans l'Ouest canadien. Ceci a tout de même réduit le nombre total de silos restants à 365, avec une perte cumulative de 639 installations, soit 63,6 %, depuis le début du PSG. La portée limitée des changements signalés au cours des dernières campagnes agricoles continue à suggérer que la plupart des sociétés céréalières ont conclu leurs programmes de rationalisation des silos.

On peut en dire autant du nombre de postes de livraison du grain, dont la diminution a largement suivi celle du nombre de silos agréés. À la fin de la campagne agricole 2008 à 2009, l'étendue de ce réseau a été réduite de

<sup>5</sup> La baisse du nombre de silos agréés mentionnée reflète le changement net découlant des ouvertures et des fermetures de silos au cours d'une période donnée. Cette baisse nette ne doit pas être interprétée uniquement comme des fermetures de silos. Les fermetures et ouvertures de silos sont traitées ailleurs dans ce rapport et leurs statistiques sont présentées sur les tableaux 3A-7 et 3A-8 respectivement.

Figure 14 : Silos agréés et points de livraison



60,3 % à 272 postes de livraison, par rapport aux 685 qui existaient au début du PSG. La campagne agricole 2009 à 2010 a en fait produit un gain d'une unité pour le système, le nombre total augmentant à 273. Ceci a diminué la réduction nette des points de livraison au cours des onze dernières années à 60,1 %.

### Répartition provinciale

Au terme de la campagne agricole 2009 à 2010, 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 proportion de la province au début du PSG. Suivaient les 88 et 85 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 Ontario.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Au 31 juillet 2010, 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

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. Le Manitoba a suivi avec une réduction de ses installations de 60,6 %, soit 131 silos. Le caractère comparable de ces réductions indique que la rationalisation des silos a eu une base large, et que les installations d'aucune province particulière n'ont été incorrectement ciblées.

### Capacité d'entreposage des silos

Malgré la diminution de 63,6 % du nombre total de silos, la capacité d'entreposage du réseau a reculé d'un relativement modeste 9,9 %. Ce faible taux de diminution reflète simplement le fait que, tandis que les sociétés céréalières fermaient méthodiquement les silos plus petits et moins efficaces, elles prenaient de l'expansion et en ouvraient de plus gros. De fait, pendant la première année du PSG, la capacité ajoutée obtenue par des investissements dans des installations plus importantes a dépassé la réduction due aux fermetures des petites installations. Il en a d'abord résulté une hausse de la capacité d'entreposage, qui a grimpé par rapport au niveau de référence de 7,0 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 le système a affiché une augmentation de

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.

Figure 15 : Silos agréés - Répartition provinciale

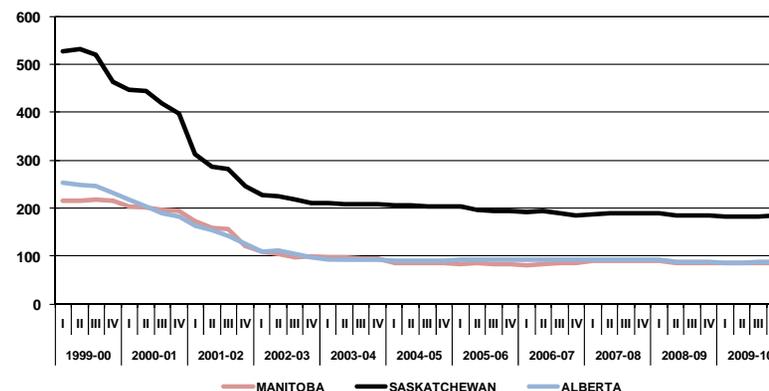
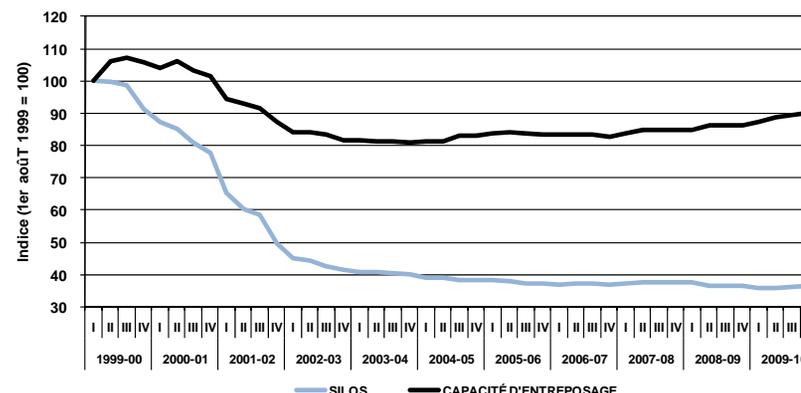


Figure 16 : Changements des silos agréés et de la capacité d'entreposage



157 000 tonnes.<sup>7</sup> Au terme de la campagne agricole 2008 à 2009, la capacité d'entreposage totale s'établissait à presque 6,1 millions de tonnes. L'expansion de plusieurs silos au cours de la campagne agricole 2009 à 2010 a engendré une capacité d'entreposage supplémentaire de 273 600 tonnes. Ceci a constitué un gain de 4,5 % qui a augmenté la capacité d'entreposage globale du système à plus de 6,3 millions de tonnes pour la première fois depuis la campagne agricole 2001 à 2002.

### Catégories de silos

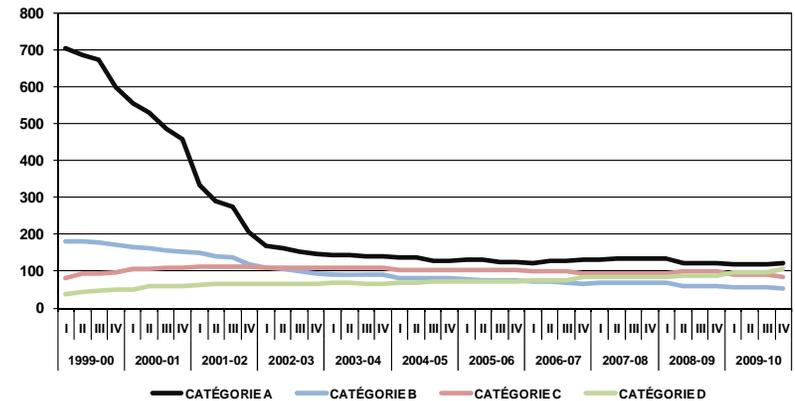
À des fins de comparaison, le PSG regroupe les installations en quatre catégories. Ces catégories sont basées sur la capacité de chargement de chaque installation, qui à leur tour sont définies par le nombre de voitures qu'elles peuvent accueillir. Les silos de catégorie A peuvent accueillir moins de 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 wagons.<sup>8</sup> 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.

Avec ce cadre de comparaison, on constate que la composition du réseau de silos a considérablement changé pendant la durée du PSG. L'aspect le plus frappant a été la diminution de 83,0 % du nombre d'installations de catégorie A, qui est tombé à 120 comparativement au 705 qui étaient en

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> Les catégories d'installation utilisées ici reflètent les seuils démarqués par les chemins de fer majeurs du Canada au début du PSG pour la réception des rabais sur le grain expédié en blocs de blocs de wagons multiples. À l'époque, les seuils établis portaient sur des expéditions de 25, 50 et 100 wagons. D'abord proposés en 1987, ces encouragements visaient à attirer des volumes de grain considérablement plus élevés dans des silos qui pouvait accueillir un groupe complet ou partiel de wagons.

Figure 17 : Silos agréés - Catégorie de silo



place au début du PSG. Cette opération a été suivie de près par une réduction de 70,0 % du nombre d'installations de catégorie B, qui est passé de 180 à 54 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, le nombre d'installations de catégorie C a grimpé de 4,9 %, passant de 81 à 85, et le nombre d'installations de catégorie D a presque triplé, passant de 38 à 106, en hausse de 178,9 %.

Ces statistiques dénotent que l'installation classique à charpente de bois constituait la cible principale du programme de rationalisation des silos. Des 898 fermetures de silos signalées depuis le début du PSG, 688 étaient liées aux fermetures des installations de catégorie A.<sup>9</sup> En grande partie,

<sup>9</sup> Les statistiques liées aux fermetures et ouvertures de silos sont des évaluations brutes et ne font pas distinction entre les silos agréés pouvant avoir été fermés par un exploitant mais qui, à la suite d'une vente subséquente, auraient pu être postérieurement réouverts par un autre exploitant.

c'était attribuable à l'efficacité économique des silos à forte capacité qui avait rendu ces installations désuètes. Leur existence avait également été compromise par les encouragements financiers utilisés par les chemins de fer pour promouvoir le transport du grain en blocs de 25 wagons ou plus à la fois.

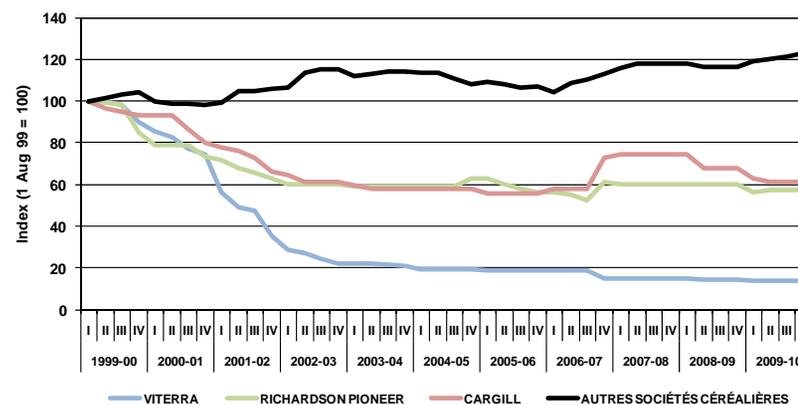
Ces mêmes facteurs ont également joué en défaveur des installations de catégorie B, mais dans une moindre mesure. Plus précisément, même si les mouvements de grain par ces installations les rendaient admissibles à un rabais sur les tarifs de fret, ces rabais étaient moindres que ceux consentis aux expéditions de silos à forte capacité. De plus, ces rabais ont été plus tard réduits et finalement éliminés.<sup>10</sup> Conséquemment, au cours du PSG, 144 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. [Tableau 3A-7]

Contrairement au pourcentage de fermeture de silos, seulement 145 des 259 silos qui ouvrirent pendant cette période étaient des installations de catégories A et B. 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 44,0 % 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. [Tableau 3A-8]

Depuis la fin de la campagne agricole 2008 à 2009, les silos à forte capacité ont représenté la majorité des installations du SMTG. De façon plus importante, ces installations ont reçu la part de lion de la capacité d'entreposage du système depuis la campagne agricole 2000 à 2001. À la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, les installations à forte capacité représentaient 52,3 % de tous les silos, et 82,1 % de la capacité

<sup>10</sup> 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.

Figure 18 : Changements dans les silos agréés - Société céréalière



d'entreposage globale. Ces deux valeurs diffèrent considérablement des parts de 11,9 % et de 39,4 % qu'elles occupaient respectivement au début du PSG.

### 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 été les premières à exécuter un programme de rationalisation des silos. En fait, les 603 silos fermés par les prédécesseurs de ce qui est aujourd'hui Viterra Inc. ont représenté 94,4 % du déclin des 639 silos.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> 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

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. Et bien que des baisses additionnelles aient été relevées jusqu'à la campagne agricole 2004 à 2005, l'étendue de ces réductions suggérait fortement que le processus de rationalisation allait prendre fin.<sup>12</sup> La réduction suivante la plus importante s'est produite dans la campagne agricole 2006 à 2007 lorsque, pour obtenir un soutien pour son rachat d'AgriCore United, le précurseur Saskatchewan Wheat Pool accepta de céder 24 silos à Richardson Pioneer Limited et Cargill Limited.<sup>13</sup> Ceci conduisit à la réduction du réseau de la société à 106 installations.

Les fermetures de silos depuis la création de Viterra se sont réduites considérablement, le réseau de la société ayant diminué de neuf installations à 97 silos à la fin de la campagne agricole 2009 à 2010. De façon générale, cela signifie que 86,1 % des installations qui existaient pour recevoir le grain au nom de la société il y a onze ans ont été fermées.

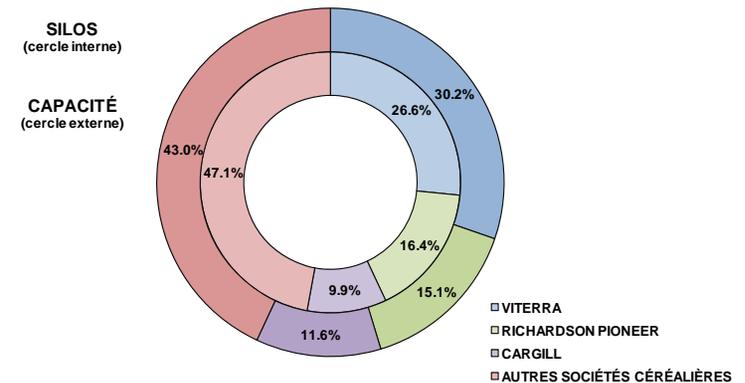
D'autres sociétés céréalières, notamment Richardson Pioneer et Cargill, ont affiché les deuxièmes plus importantes réductions de leurs réseaux

ces antécédents, Viterra Inc. est la compagnie-successeur des trois plus grandes sociétés céréalières qui existaient au début du PSG. Les 603 fermetures mentionnées ici représentent la réduction nette affichée par les prédécesseurs de Viterra, qui avaient un total de 700 silos au début du PSG.

<sup>12</sup> 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 14.

<sup>13</sup> Richardson Grain a acquis 15 des 24 silos vendus par le SWP tandis que Cargill a acheté les neuf autres.

Figure 19 : Élévateurs agréés et capacité - Campagne agricole 2009 à 2010



de silos. Toutefois, avec des réductions respectives de 42,9 % et 39,0 %, leurs efforts de rationalisation se sont révélés beaucoup plus réduits que ceux de Viterra. De façon plus importante, ces réductions ont aussi été mitigées par les acquisitions effectuées à la suite du rachat par le Saskatchewan Wheat Pool d'AgriCore United. Paterson Grain et Parrish and Heimbecker ont suivi le courant en diminuant de 26,0 % et de 19,2 %, respectivement, le nombre de leurs silos.

Nonobstant ces réductions spécifiques de société, les silos n'ont pas tous été fermés de façon permanente. Dans un certain nombre de cas, ces installations excédentaires ont été vendues à des sociétés céréalières indépendantes plus petites, y compris : Delmar Commodities; Farmers Grain Dealers Inc. (FGDI); Providence Grain Group; et Westlock Terminals.<sup>14</sup> Un grand nombre de ces transferts faisaient partie de

<sup>14</sup> 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. Certains de ceux-ci sont maintenant exploités par ces sociétés céréalières plus petites.

l'augmentation de 85,7 % du nombre de silos exploités par des sociétés plus petites, nombre qui a augmenté de 56 à 104.

Le nombre total de silos exploités par les sociétés autres que Viterra a diminué seulement de 11,8 % pendant toute la période du PSG, de 304 à 268. 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 SMTG. Parallèlement, la capacité d'entreposage dont disposait Viterra s'est amoindrie au cours de la même période, l'entreprise comptant pour 26,6 % du nombre total de silos et pour 30,2 % de la capacité d'entreposage connexe. Malgré ce retournement, Viterra reste toujours le manutentionnaire de grain dominant dans l'Ouest canadien. [Tableau 3A-3]

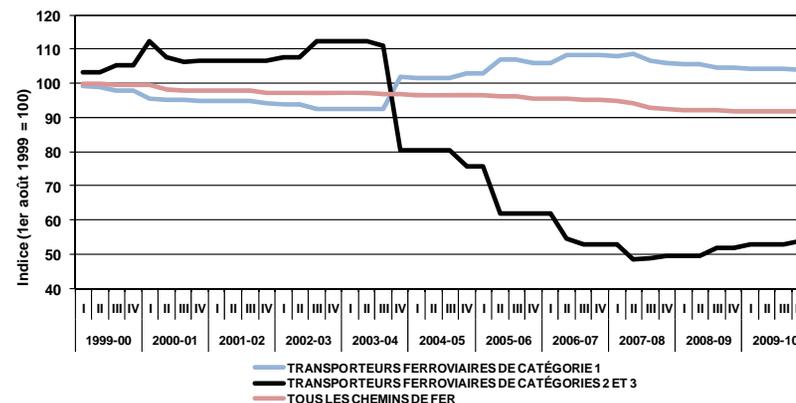
Même avec cette rationalisation du réseau de silos, la grande majorité des grains continue à être livrée à un nombre comparativement petit d'emplacements. Au cours de la campagne agricole 2008 à 2009, la dernière campagne dont les statistiques sont disponibles, 89 points de livraison accueillent environ 80 % du grain livré par le système de silos des prairies, soit 40,3 % des 221 points de livraison en activité du SMTG. Ce pourcentage est supérieur aux 33,5 % enregistrés dans l'année de base du PSG et, dans une large mesure, il reflète les effets généraux d'une réduction du réseau de silos proprement dit. [Tableau 3A-9]

### INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Au début de la campagne agricole 1999 à 2000, le réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada comprenait 19 468,2 route-milles de voies ferrées. De celles-ci, les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 exploitaient 76,2 % ou 14 827,9 route-milles, tandis que les transporteurs plus petits de catégories 2 et 3 exploitaient le 23,8 % restant, soit 4 640,3 route-milles.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Les catégories notées ici pour regrouper les chemins de fer correspondent aux conventions de l'industrie : La catégorie 1 regroupe les transporteurs majeurs 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

Figure 20 : Changement des route-milles - Catégorie de chemin de fer



Bien que le réseau ferroviaire ait changé au cours de la dernière décennie, l'étendue de ce changement s'est révélée relativement modeste lorsqu'elle est évaluée en fonction du système de silos. À la fin de la campagne agricole 2008 à 2009, l'infrastructure ferroviaire de l'Ouest canadien avait réalisé une réduction nette de seulement 8,0 %, et le réseau avait restreint à 17 904,7 son nombre de 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 locales tributaires du grain à faible densité de circulation.<sup>16</sup>

sont classées dans la catégorie 2; et les chemins de fer locaux comme la Great Western Railway appartiennent à la catégorie 3.

<sup>16</sup> L'expression « embranchement tributaire du grain », même si elle se passe d'explications, dénote également une désignation juridique en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*. Étant donné que la *Loi* s'applique exclusivement aux 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, diminue constamment.

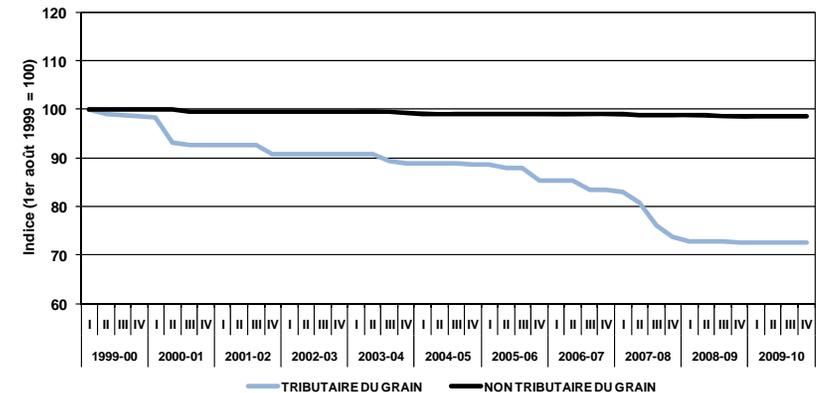
Outre la diminution du millage total, la composition du réseau ferroviaire a subi d'autres changements. Ces modifications étaient en grande partie liées à la cession par le CN et par le CP des activités exercées sur diverses lignes secondaires à plusieurs nouveaux chemins de fer d'intérêt local. Cette 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 ou locaux moins importants.

Le premier changement important résultant de cette stratégie de restructuration s'est produit en 2004 au moment où le CN décidait d'acquiescer les activités de BC Rail Limited, qui était alors le seul transporteur ferroviaire de catégorie 2 dans l'Ouest canadien. En outre, le déclin de la situation financière de la plupart de ces chemins de fer locaux a incité nombre d'entre eux à vendre ou à rationaliser leurs propres activités. Un certain nombre d'exploitants de chemins de fer locaux ont par la suite décidé de donner à nouveau le contrôle au transporteur de catégorie 1 qui les avait essaimés en premier lieu. Le plus important de ces renversements est probablement celui qui s'est produit en janvier 2006 lorsque RailAmerica Inc. a revendu au CN la plupart des éléments d'actifs qu'elle détenait dans l'Ouest canadien. 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.

Un grand nombre de ces opérations ferroviaires locaux ont été créées afin de préserver un service ferroviaire sur ce que les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 ont fini par considérer comme des lignes secondaires non rentables. Bien qu'un grand nombre d'entre elles aient dépendu du transport du grain, la plupart des chemins de fer locaux se sont révélés incapables de reformuler les conditions économiques qui

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.

Figure 21 : Changement des route-milles - Réseau ferroviaire



avaient donné naissance aux vastes programmes de rationalisation des silos de l'industrie céréalière. Bien que ces petits transporteurs puissent prétendre à un certain succès pour attirer un nouveau commerce dont la plupart a été associé à l'augmentation du chargement des wagons de producteur, ils ne pouvaient pas empêcher les sociétés céréalières de continuer à fermer les petits silos qui restaient critiques pour leur succès commercial.

L'effet de ces fermetures de chemins de fer locaux pouvait être constaté dans la division du réseau ferroviaire proprement dit. Alors que les transporteurs autres que ceux de catégorie 1 avaient contrôlé 23,8 % du système de l'Ouest canadien au début du PSG, à la fin de la campagne agricole 2008 à 2009, cette part avait baissé à 13,7 %. L'infrastructure ferroviaire locale toujours exploitée par ces transporteurs avait baissé de 48,0 %, de 4 640,3 route-milles dix ans auparavant à 2 411,3 route-milles. En outre, même avec les abandons, l'infrastructure contrôlée par le CN et le CP avait en fait augmenté de 4,2 % pendant la même période, grim pant de 14 827,9 route-milles à 15 493,4 route-milles.

La campagne agricole 2009 à 2010 a apporté encore plus d'exemples de changement pour les opérations ferroviaires locales dans l'Ouest canadien. Après plus de dix années d'exploitation, l'Okanagan Valley Railway a suspendu complètement ses activités en septembre 2009. Mais l'échec de l'OVR a été contré par la création de deux autres. La première a concerné l'établissement d'un autre chemin de fer local basé dans la Saskatchewan, le Last Mountain Railway, qui a commencé l'exploitation d'une voie de 84,5 milles appartenant anciennement au CN, allant vers le sud de Davidson à Regina en octobre 2009. Suivant le modèle créé par le Great Western Railway il y a plusieurs années, l'acquisition a été lancée par un consortium d'intérêts municipaux et commerciaux locaux conduit par Mobil Grain Ltd.

La deuxième s'est produite vers le milieu du quatrième trimestre, avec la création du Battle River Railway. Comme le LMR et les autres chemins de fer locaux qui l'ont précédé, le BRR est venu d'un effort commun visant à préserver le service ferroviaire local sur une section de 51,5 milles de voie du CN située au sud-est d'Edmonton, Alberta, et appelée la subdivision Alliance. Bien que le trafic d'origine ait concerné seulement quelques centaines de wagons complets par an, les volumes de la ligne avaient augmenté régulièrement depuis 2003 grâce aux efforts coordonnés des fermiers locaux pour développer les activités de chargement des wagons de producteurs dans la zone. Ayant obtenu les 5,0 millions \$ nécessaires pour le rachat, ce groupe de producteurs a lancé la réintroduction du service ferroviaire local en Alberta.

Ces transferts ont eu un impact modeste sur la division entre les opérations de catégorie 1 et les autres. Sous la direction du CN et du CP, l'infrastructure ferroviaire a rétréci pour s'établir à 15 403,7 route-milles au terme de la campagne agricole 2009 à 2010; leur participation totale dans le réseau de l'Ouest canadien était passée de 86,5 % un an plus tôt à 86,0 %. Cette part s'est toutefois avérée plus élevée que la part de 76,2 % que ces expéditeurs détenaient au début du PSG. En comparaison, la proportion du réseau exploitée par les chemins de fer locaux a augmenté jusqu'à 2 501,0 route-milles par rapport à 2 411,3 route-milles l'année précédente. De toute façon, leur part dans l'infrastructure s'est avérée ne

représenter qu'un peu plus que la moitié de ce qu'elle avait été autrefois, comptant pour 14,0 % du total, comparativement à 23,8 % dix ans plus tôt. [Tableau 3B-1]

### Silos locaux

Comme on l'exposait précédemment, alors que le réseau ferroviaire a connu de modestes changements au fil des onze dernières campagnes agricoles, le réseau de silos qu'il dessert s'est considérablement rétréci. Au total, le nombre de silos a baissé de 64,6 %, ne conservant que 347 des 979 silos en service au début du PSG, ce qui s'est traduit par une baisse de 9,8 % de la capacité de stockage connexe, passée de 6,9 millions de tonnes à 6,3 millions de tonnes.<sup>17</sup>

De plus, la déconiture 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 transporteurs majeurs 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 s'est renversée plus tard, et le nombre de silos desservis par les chemins de fer locaux décline maintenant à un rythme relativement plus rapide. Au terme de la campagne agricole 2009 à 2010, le nombre de silos desservis par les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 avait chuté de 63,5 %, passant de 897 à 327, et le nombre de silos affiliés aux transporteurs n'appartenant pas à cette catégorie avait dégringolé de 75,6 %, passant de 82 à 20. Les écarts se sont avérés encore plus importants quand on a évalué la diminution de la capacité d'entreposage : 5,0 % seulement dans le cas des silos liés aux transporteurs ferroviaires de catégorie 1, comparativement à 74,0 % pour ceux qui étaient associés aux autres catégories.

<sup>17</sup> Les réductions ici mentionnées ne s'appliquent qu'aux installations servies directement par chemin de fer.

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 sociétés ferroviaires majeures.<sup>18</sup> [Tableau 3B-3]

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 Manitoba Railway, Red Coat Road and Rail, et Great Western Railway. Et tandis que la taille du réseau de silos desservis par ces chemins de fer moins importants a considérablement diminué au cours des sept campagnes agricoles suivantes, l'apparition de quatre nouveaux chemins de fer locaux a provoqué un léger regain du nombre d'installations qu'elles desservent actuellement.

Des taux de déclin différents sont également évidents entre des installations liées aux réseaux ferroviaires tributaires ou pas du grain. Au cours des onze dernières campagnes agricoles, le nombre de silos situés le long du réseau tributaire du grain a diminué de 71,9 % passant de 420 à 118. Les silos situés le long des réseaux non tributaires du grain ont diminué de 59,0 %, passant de 559 à 229. 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.

<sup>18</sup> Au 31 juillet 2010, le CN et le CP desservaient 95,8 % des 191 silos à haute capacité du GHTS.

Figure 22 : Changement de la capacité des silos locaux - Catégorie de chemin de fer desservant

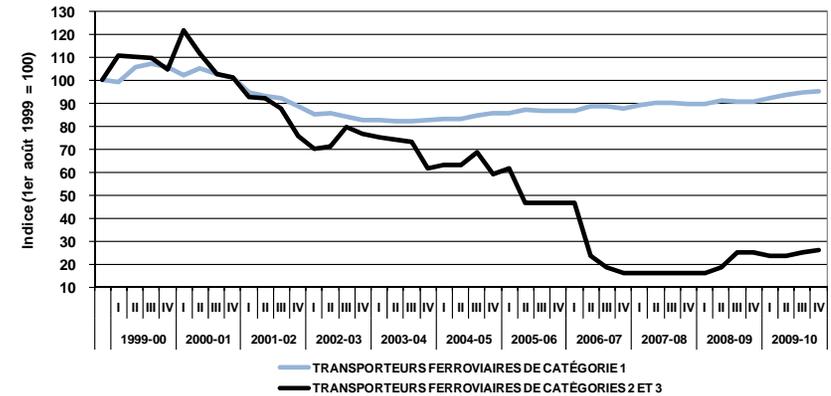
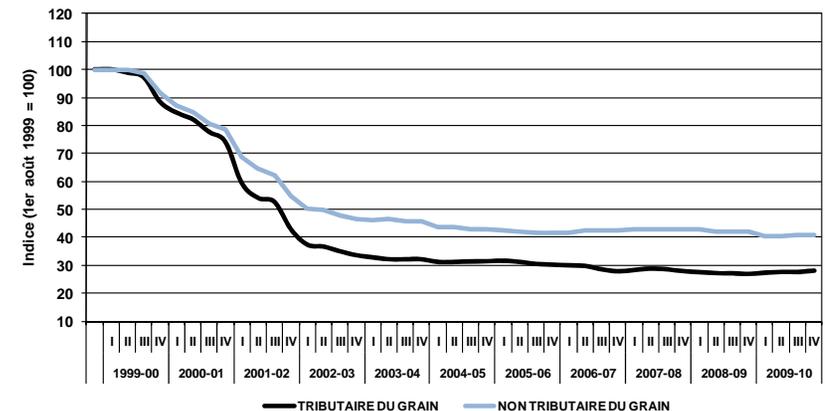


Figure 23 : Changement des silos locaux - Réseau ferroviaire



Et pourtant, on peut constater dans la campagne agricole 2009 à 2010 une légère déviation par rapport à cette tendance : le nombre de silos desservis par le réseau tributaire du grain a en fait augmenté de 4,4 %, passant de 113 l'année précédente à 118. Par la même occasion, le réseau non tributaire du grain a affiché une baisse additionnelle de 2,1 %, tombant ainsi de 234 à 229.

### INFRASTRUCTURE DES SILOS TERMINAUX

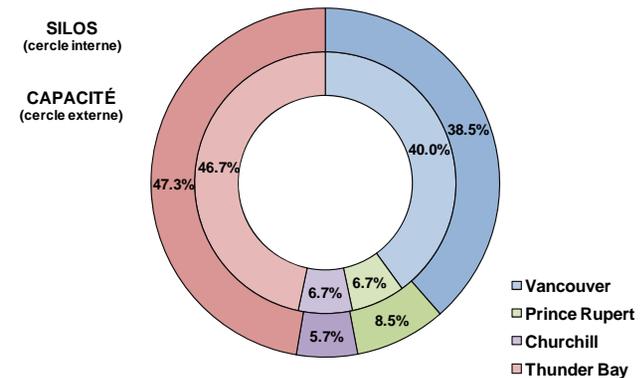
Le réseau de silos terminaux agréés n'a pas changé pendant la campagne agricole 2009 à 2010. Il comprenait donc toujours 15 installations avec une capacité d'entreposage correspondant à 2,5 millions de tonnes. Ces valeurs sont seulement marginalement supérieures à celles de l'année de référence du PSG, qui ont été référencées à 14 silos avec 2,6 millions de tonnes de capacité d'entreposage.<sup>19</sup> Thunder Bay, qui possédait sept silos dotés d'une capacité d'entreposage de 47,3 %, détenait la majeure partie de 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 %. [Tableau 3C-1]

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 depuis le début du PSG.<sup>20</sup> Aucune autre modification du réseau de silos

<sup>19</sup> L'accroissement noté ici est en quelque sorte une illusion parce que les changements proviennent de l'octroi de licences à trois installations préexistantes et du retrait de licence à deux autres installations. L'ouverture en 1985 de Prince Rupert Grain Ltd. constituait le dernier ajout matériel au réseau.

<sup>20</sup> 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

Figure 24 : Silos terminaux - Campagne agricole 2009 à 2010



terminaux agréés n'a été signalée pendant la campagne agricole 2009 à 2010, et ce dernier comprenait encore 15 installations dotées d'une capacité d'entreposage de 2,5 millions de tonnes.

l'achat ultérieur d'Agricore United par le Saskatchewan Wheat Pool pour former Viterra Inc. en 2007.



## Section 4 : Relations commerciales

Description de l'indicateur	Tableau	2009 à 2010								
		1999 à 2000	2007 à 2008	2008 à 2009	T1	T2	T3	T4	Année en cours	ÉCART en %
<b>Tarifs de camionnage</b>										
Indice composé des tarifs marchandises - Camionnage à courte distance	4A-1	100 0	125,5	132,2	132,2	132,2	132,2	132,2	132,2	0,4 %
<b>Frais de manutention des silos de collecte</b>										
Frais de manutention moyens - Destination de livraison	4B-1									
<b>Tarifs ferroviaires marchandises</b>										
Tarifs marchandises composés (\$ la tonne) - Rail	4C-1									
Incitations à l'expédition de wagons multiples (\$ la tonne) - Rail	4C-2									
Tarifs marchandises en vigueur (\$ la tonne) - Revenu maximal de la LTC	4C-3	s/o	30,45 \$	30,92 \$	s/o	s/o	s/o	s/o	28,76	-7,0 %
<b>Frais de manutention des silos terminaux</b>										
Frais de manutention moyens - Silos terminaux	4D-1									
<b>Programme d'appels d'offres</b>										
Appels lancés (milliers de tonnes)	4E-1	s/o	1 891,2	3 416,2	678,3	716,6	592,9	443,5	2 431,4	-28,8 %
Soumissions (milliers de tonnes)	4E-3	s/o	4 396,7	5 622,1	1 384,4	1 322,5	1 683,9	578,9	4 969,6	-11,6 %
Total des mouvements CCB (milliers de tonnes)	4E-5	s/o	13 332,3	15 612,8	4 181,7	3 384,7	3 258,6	4 350,0	15 175,0	-2,8 %
Mouvements soumissionnés (%) - Proportion du total des mouvements CCB	4E-5	s/o	14,3 %	14,4 %	13,9 %	23,0 %	19,3 %	11,6 %	16,4 %	13,9 %
Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) - Grain	4E-5	s/o	1 900,0	2 246,6	580,9	780,0	629,9	504,4	2 495,2	11,1 %
Taille moyenne des blocs de wagons multiples soumissionnés (wagons) - Port	4E-17	s/o	57,5	59,7	61,4	65,1	72,3	56,7	64,8	8,5 %
Cycle des wagons de chemin de fer (jours) - Grain soumissionné	4E-18	s/o	13,9	11,8	10,3	11,2	11,4	11,6	11,1	-5,9 %
Cycle des wagons de chemin de fer (jours) - Grain non soumissionné	4E-18	s/o	15,2	13,0	13,0	13,6	12,5	13,0	13,1	0,8 %
Soumission maximum acceptée (\$ la tonne) - Blé	4E-19	s/o	-23,78 \$	-23,01 \$	-21,28 \$	-18,37 \$	-15,62 \$	-12,51 \$	-21,28 \$	-7,5 %
Soumission maximum acceptée (\$ la tonne) - Blé dur	4E-19	s/o	-10,52 \$	-14,95 \$	-21,13 \$	-21,76 \$	-23,56 \$	-8,73 \$	-23,56 \$	57,6 %
Part du marché (%) - Grains de la CCB - Sociétés céréalières majeures	4E-20	s/o	74,3 %	72,9 %	76,3 %	73,0 %	73,4 %	74,5 %	74,3 %	1,9 %
Part du marché (%) - Grains de la CCB - Autres sociétés céréalières	4E-20	s/o	25,7 %	27,1 %	23,7 %	27,0 %	26,6 %	25,5 %	25,7 %	-5,2 %
<b>Programme d'attributions de wagons à l'avance</b>										
Mouvements attribués à l'avance (%) - Proportion du total des mouvements CCB	4F-1	s/o	13,7 %	12,1 %	8,3 %	10,6 %	11,0 %	13,0 %	10,8 %	-10,7 %
Mouvements attribués à l'avance (milliers de tonnes) - Grain	4F-1	s/o	1 831,0	1 896,5	348,7	360,1	358,6	565,8	1 633,3	-13,9 %
Cycle des wagons de chemin de fer (jours) - Grain attribué à l'avance	4F-6	s/o	14,4	12,2	11,1	13,1	12,5	12,0	12,3	0,8 %

## TARIFS DE CAMIONNAGE

Les tarifs de camionnage à courte distance ont considérablement augmenté depuis la campagne agricole 2004 à 2005. À la fin de la campagne agricole 2008 à 2009, ils avaient augmenté de 32,2 % au cours des dix années précédentes. Ceci résulte surtout de la hausse des coûts de carburant et de main d'œuvre. En raison de la demande accrue de capacité de transport pour des volumes de grain plus importants, les prestataires ont disposé d'une plus grande latitude leur permettant de répercuter ces coûts sur leurs clients.

Malgré la baisse des coûts du carburant qui a suivi l'effondrement des cours du pétrole brut pendant la deuxième moitié de 2008, les tarifs de camionnage du grain sont restés très similaires à ceux du premier trimestre de la campagne agricole 2008 à 2009. En outre, les volumes toujours relativement importants de grain transportés ont soutenu ces tarifs. Par conséquent, l'indice de prix composite pour le camionnage à courte distance à la fin de la campagne agricole 2009 à 2010 est resté au même niveau que dix-huit mois plus tôt, à savoir 132,2. [Tableau 4A-1]

## FRAIS DE MANUTENTION DES SILOS DE COLLECTE

Les tarifs à la tonne appliqués par les sociétés céréalieres pour diverses activités primaires de manutention aux silos sont le principal moteur des revenus des entreprises. Par contre, les tarifs appliqués pour la réception, l'ensilage et le déchargement du grain sont les plus coûteux pour les producteurs. Puis suivent les frais d'extraction des impuretés (nettoyage) et d'entreposage. Ces tarifs varient énormément, non seulement en raison des différents services proposés, mais également de la diversité des céréales concernées ainsi que de la province dans laquelle la prestation est réalisée.

Compte tenu de la foule de taux tarifaires individuels, le PSG n'a d'autre choix que le recours à un indice composite pour suivre l'évolution de ces taux. Depuis le début du PSG, les tarifs pour toutes ces prestations ont considérablement augmenté. On constate la plus faible hausse pour tarifs liés à la réception, l'ensilage et le déchargement du grain. Jusqu'à la fin

Figure 25 : Différence des tarifs marchandises composites - Camionnage à courte distance

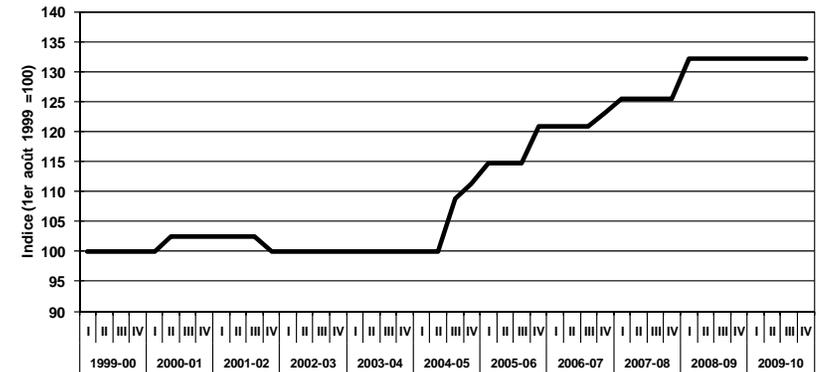
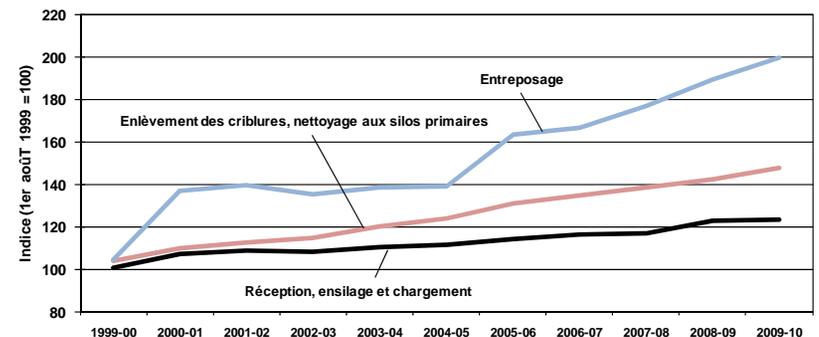


Figure 26 : Fluctuation des frais de manutention des silos primaires



de la campagne agricole 2008 à 2009, ces coûts avaient augmenté de 22,5 %. Pendant la campagne agricole 2009 à 2010, une nouvelle hausse de 0,6 % a porté l'augmentation cumulative au cours des onze dernières années à 23,3 %.

Ces tarifs associés à l'élimination de l'extraction des impuretés ont augmenté à un rythme plus rapide. Jusqu'à la fin de la campagne agricole 2008 à 2009, ces tarifs avaient déjà augmenté de 42,3 %. À la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, l'indice de prix composé avait fait un autre bond de 3,5 %, atteignant ainsi 47,3 %.

Les hausses de tarifs les plus importantes se constatent jusqu'à présent dans le domaine de l'entreposage en silo. 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. Mise à part la campagne agricole 2002 à 2003, au cours de laquelle ces tarifs ont fléchi un peu, ils ont continué de grimper. Ces coûts ont fait un nouveau bond de 5,4 % pendant la campagne 2009 à 2010, l'augmentation cumulée depuis le début du PSG atteignant ainsi 99,6 %. [Tableau 4B-1]

## TARIFS FERROVIAIRES MARCHANDISES

Les tarifs de marchandises pour wagons simples qu'appliquent CN et CP pour le mouvement de grain réglementé ont considérablement évolué depuis l'introduction du PSG. Les tarifs ferroviaires pour marchandises sont passés de ce qui était largement des tarifs fondés sur le parcours à une gamme de structures moins rigides de tarifs réagissant au marché. On a pu nettement voir cette évolution dans les écarts de tarifs entre les différentes céréales et les ports auxquelles elles étaient destinées. Tout ceci a commencé à se dessiner au début de la campagne agricole 2006 à 2007 quand le CN est partiellement passé à des tarifs spécifiques par produit et par wagon. Le CP en faisant rapidement de même, les structures des deux transporteurs se sont vues complètement transformées avant la fin de la campagne agricole 2007 à 2008. [Tableau 4C-1]

Cette restructuration a également entraîné des taux d'augmentation plus importants pour les expéditions vers Thunder Bay et Churchill que pour

Figure 27 : Tarifs marchandises CN pour wagon simple - Couloirs principaux

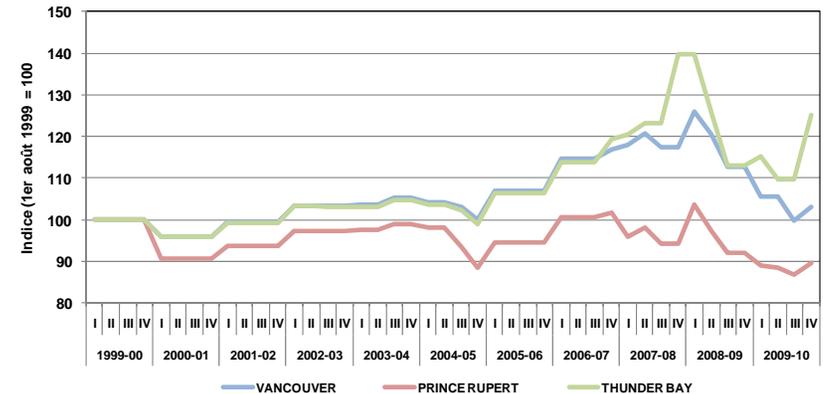
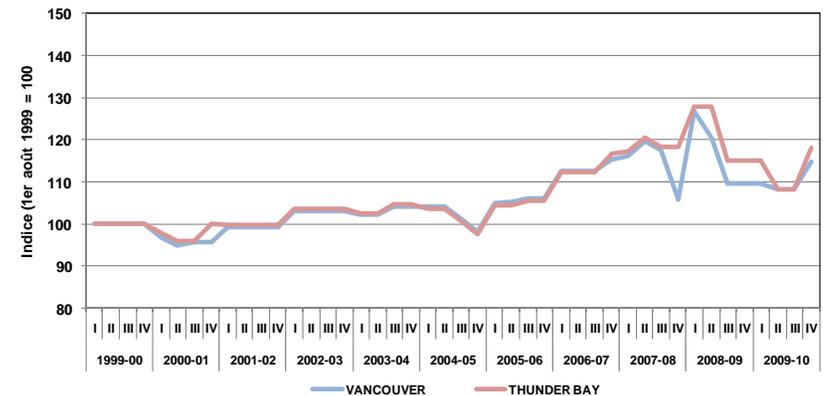


Figure 28 : Tarifs marchandises CP pour wagon simple - Couloirs principaux



celles à destination de la côte ouest. Et dans le cadre même de cette initiative générale, le CN a élargi l'avantage financier qu'il avait commencé à accorder aux expéditions en wagon simple vers Prince Rupert. Il ne faut pas oublier non plus les mesures initiales de tarification saisonnière, cherchant à synchroniser les tarifs de marchandises avec la variation rythmique de la demande de capacité de transport ferroviaire.

La complexité s'est accrue pendant la campagne agricole 2009 à 2010 quand le CN a introduit un mélange d'augmentations et de réductions des tarifs au cours du premier trimestre.<sup>21</sup> Ces ajustements ont non seulement accentué les écarts de tarifs déjà présents entre les différents couloirs, ils ont également varié selon les régions. Par exemple, les tarifs wagon simple pour le mouvement du blé sur les lignes du CN à destination de Vancouver ont diminué en moyenne de 6,1 % au début du mois d'octobre 2009. Mais les composantes de cette réduction variaient nettement : 2,9 % si le mouvement provenait de l'Alberta; 5,8 % du Saskatchewan; et 10,7 % du Manitoba. Il en était de même pour les modifications tarifaires sur les expéditions vers Prince Rupert, qui ont fléchi dans l'ensemble de 3,5 %, mais comportaient une augmentation de 1,7 % pour les expéditions en provenance de l'Alberta, ainsi que des réductions d'environ, respectivement, 3,1 % et 10,6 % en provenance de la Saskatchewan et du Manitoba.

En outre, les taux wagon simple à destination de Churchill ont chuté de 14,3 % en moyenne dès le début de la campagne agricole. Dans ce cas également, les réductions ont varié selon la distance, dans une fourchette de 10 % à environ 22 %. Les plus faibles réductions concernaient les tarifs depuis les points dans le nord du Manitoba et de la Saskatchewan, tandis que les plus fortes réductions s'appliquaient aux points dans le sud de la Saskatchewan.

Contrairement à ces réductions, au début de la campagne agricole le CN a augmenté les tarifs wagon simple en vigueur pour les mouvements à

<sup>21</sup> Les tarifs wagon simple du CP n'ont pas changé à cette date parce que ce transporteur a choisi de proroger ses tarifs en vigueur à la fin de la campagne agricole précédente jusqu'à décembre 2009.

destination de Thunder Bay. Et on peut à nouveau constater une différenciation géographique des prix. Dans la plupart des cas, les tarifs pour les mouvements dans la plus grande partie du Manitoba n'ont subi aucune augmentation, tandis que ceux en provenance de points nord du Manitoba et de points nord-est de la Saskatchewan ont augmenté d'environ 5 %, et ceux en provenance de points ouest de la Saskatchewan et de l'Alberta ont bondi de l'ordre de 10 %. Malgré un fléchissement d'environ 6,5 % à la mi-octobre 2009, à la fin du premier trimestre, les tarifs dans ce couloir dépassaient d'environ 2,1 % ceux de la fin de la campagne agricole 2008 à 2009.

Ces dernières réductions reflétaient surtout les modifications apportées par l'initiative tarifaire saisonnière du CN. C'est pourquoi le CN et le CP ont tous les deux diminué leurs tarifs encore davantage au cours du deuxième trimestre. Mais ces réductions ont surtout concerné les tarifs de Thunder Bay, pour laquelle le CN a affiché des réductions de 5,1 % en moyenne, tandis que le CP a réduit ses tarifs uniformément de 6,0 %.

Les transporteurs ont appliqué des modifications de manière beaucoup plus sélective à leurs tarifs en direction de l'ouest. Pour ce qui est du CN, ce transporteur n'a diminué ses tarifs wagons simples que pour les expéditions à destination de Prince Rupert en provenance de points en Colombie-Britannique et en Alberta et uniquement de, respectivement, 2,8 % et 2,3 % en moyenne. Tous les autres tarifs, y compris ceux s'appliquant aux mouvements vers Vancouver, sont restés inchangés. Le CP semblait se diriger en large mesure dans la même direction, en choisissant de réduire ses tarifs wagon simple pour les mouvements vers Vancouver depuis l'Alberta et la Saskatchewan d'en moyenne 2,1 % et 1,7 %, respectivement.

Au troisième trimestre, l'attention s'est surtout tournée vers la côte ouest. C'est le CN qui a introduit les modifications les plus importantes pendant cette période en baissant ses tarifs vers Vancouver d'environ 5,7 %, et vers Prince-Rupert d'environ 1,9 %. Malgré les réductions tarifaires que son concurrent avait introduites, les tarifs affichés par le CP se sont maintenus dans l'ensemble.

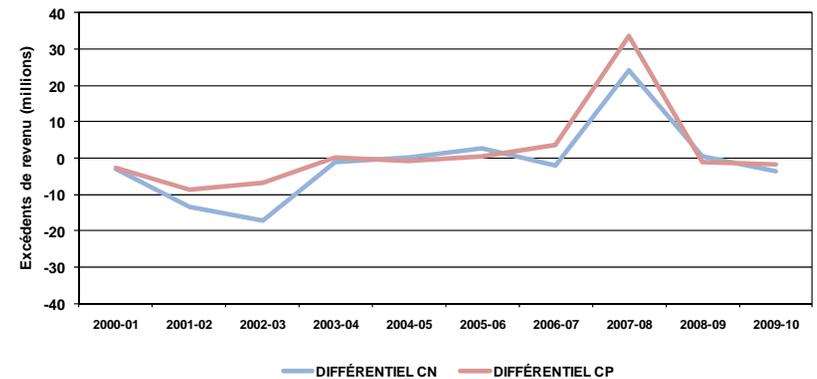
Les réductions tarifaires accumulées jusqu'à la fin d'avril 2010 ont été en grande partie éliminées au quatrième trimestre. À nouveau, le CN a appliqué des augmentations comparativement moins importantes aux mouvements à destination de la côte ouest qu'à ceux vers Thunder Bay, avec une augmentation moyenne pour les mouvements vers Vancouver et Prince Rupert de 3,3 % et 3,5 % respectivement, tandis que l'augmentation moyenne vers Thunder Bay était de 14,3 %. Malgré l'approche de la saison d'expédition de 2010, l'augmentation appliquée aux tarifs CN vers Churchill n'était que de 2,3 %. Avec à peu près le même effet, le CP a fait précéder l'augmentation uniforme du 1<sup>er</sup> juillet 2010 par une hausse de 3,0 % de ses tarifs de Thunder Bay environ deux mois auparavant, ce qui a en fait entraîné une hausse de 6,0 % de ses tarifs de Vancouver par rapport à une hausse de 9,2 % de ses tarifs de Thunder Bay.

L'effet composé de ces mesures tarifaires, ainsi que de celles appliquées antérieurement dans le PSG, nous donne une idée de la direction actuelle des tarifs de marchandises wagon simple. À la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, les tarifs wagon simple en vigueur pour les mouvements de grain vers les ports desservis conjointement de Vancouver et Thunder Bay avaient augmenté tous les deux, quoiqu'avec des marges fort différentes : 8,8 % et 21,7 % respectivement. La différence était encore plus importante pour les ports de Prince Rupert et Churchill, les tarifs du premier ayant diminué de 10,3 %, et ceux du dernier ayant augmenté de 22,3 %. Ensemble, ces tendances suggèrent que les chemins de fer privilégient la manutention du grain en direction de l'ouest et utilisent les prix pour influencer ce mouvement.

### Rabais des blocs de wagons multiples

La structure des rabais que les transporteurs appliquent aux marchandises afin de promouvoir le mouvement du grain par trains-blocs multiples a également changé de façon significative. L'aspect le plus notable de cette évolution a été l'élimination progressive des rabais pour les mouvements en blocs de moins de 50 wagons, ainsi qu'une augmentation progressive des rabais pour les blocs de 50 wagons ou plus. Au cours des dernières onze campagnes agricoles, le rabais pour les plus grands blocs a augmenté de 60 %, passant de 5,00 \$ la tonne à 8,00 \$ la tonne. Plus important encore, on ne peut guère douter que ceci

Figure 29 : Conformité au plafond du revenu



a représenté un facteur essentiel de la rationalisation du système de silos dans l'Ouest canadien et de l'essor des installations à haute capacité.

Ces rabais sont restés dans l'ensemble identiques pendant la campagne agricole 2009 à 2010. Le CN a continué de proposer des rabais équivalents à 4,00 \$ la tonne pour les mouvements en blocs de 50 à 99 wagons et à 8,00 \$ la tonne pour les mouvements de 100 wagons ou plus. Et bien que le CP ait également maintenu son rabais maximum de 8,00 \$ la tonne proposé pour les expéditions en blocs de 112 wagons, il a bel et bien réduit son rabais de 5,00 \$ la tonne à 4,00 \$ la tonne pour les mouvements en blocs de 56 à 111 wagons au quatrième trimestre. [Tableau 4C-2]

### Plafond du revenu

En vertu du plafond de revenu imposé par le gouvernement fédéral, ce dernier stipule que les revenus admissibles du CN et du CP pour le transport des grains réglementés ne doivent pas dépasser des maximums

annuels respectifs de 348,0 millions \$ et 362,9 millions \$.<sup>22</sup> Mais ces limites ne sont pas statiques. Par contre, elles sont rajustées annuellement pour refléter les variations de volume, distances de transport moyennes, et l'inflation. À l'exception de la composante d'inflation, ces ajustements sont déterminés par l'Office des transports du Canada à la suite d'une analyse détaillée des données de trafic qui lui sont soumises par le CN et le CP à la fin d'une récolte quelconque.<sup>23</sup> Pour la campagne agricole 2009 à 2010, les plafonds de revenu pour le CN et le CP étaient établis à, respectivement, 467,7 millions \$ et 455,7 millions \$, soit 923,4 millions \$ conjointement.<sup>24</sup> [Tableau 4C-3]

En même temps, l'Office établit à 463,9 millions \$ et à 454,0 millions \$ respectivement les recettes prescrites sur le grain réglementé du CN et du CP, soit 918,0 millions \$ combinés. Ceci signifie que les revenus totaux des transporteurs ont chuté de 5,4 millions \$ en dessous de la limite prescrite par la loi. Le CN est à la source de la plus grande partie de ce manque-à-gagner, ses revenus tombant de 3,7 millions \$, soit 0,8 %, en dessous de sa limite. Le manque-à-gagner du CP, d'un montant de 1,7 million \$, n'a manqué sa limite de revenus que d'une marge plus faible de 0,4 %.

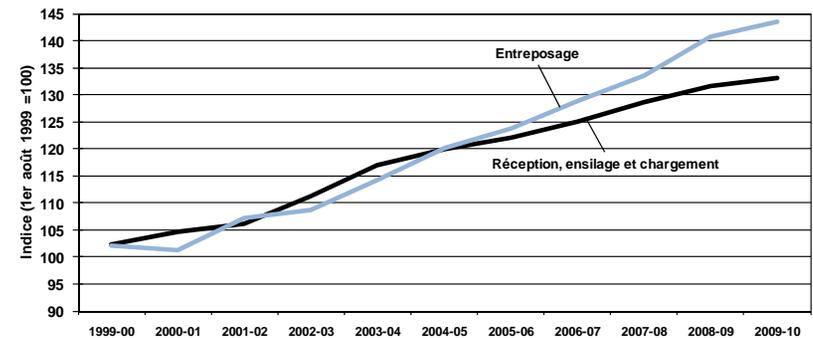
Malgré les pertes nominales que ces sommes ont entraînées, il ne faut pas oublier que les deux transporteurs ont conservé plus de 99 % des revenus auxquels ils avaient droit au titre du plafond du revenu. Ceci a

<sup>22</sup> Les maximums cités ici sont exprimés en dollars constants de 2000, et ont été établis sur la base d'une estimation de mouvements annuels de 12,4 millions de tonnes pour le CN et 13,9 millions de tonnes pour le CP, et avec des distances moyennes de transport de 1 045 milles et 897 milles respectivement.

<sup>23</sup> L'Office des transports du Canada calcule avant chaque campagne agricole l'indice des prix composite afférent au volume (IPCAV), qui ajuste les revenus des transporteurs en fonction de l'inflation. Pour la campagne 2009 à 2010, l'Office a établi à 1,0638 son indice composite des prix rattaché au volume, ce qui représentait une réduction sur 12 mois de 7,4 %. Consulter la décision n° 176-R-2009 de l'Office des transports du Canada datée du 30 avril 2009.

<sup>24</sup> Consulter la décision n° 512-R-2010 de l'Office des transports du Canada datée du 21 décembre 2010.

Figure 30 : Fluctuation des frais de manutention des silos terminaux



été le cas pour la plupart des dix années antérieures. En fait, ces résultats continuent de souligner l'adresse avec laquelle les chemins de fer ont réussi à maximiser leurs revenus dans le cadre réglementaire actuel.

#### FRAIS DE MANUTENTION DES SILOS TERMINAUX

Les tarifs affichés dans les silos terminaux pour la réception, l'ensilage et le déchargement du grain sont les plus élevés du système. Dans ce cas également, toute analyse des fluctuations des prix doit se faire au moyen d'un indice composite. À la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, ceux-ci étaient compris entre une valeur basse de 8,08 \$ la tonne pour le blé livré à Churchill, et une valeur haute de 14,62 \$ la tonne pour le canola et le lin expédiés à Vancouver.

On a pu remarquer des augmentations dans pratiquement tous les silos terminaux pendant la campagne agricole 2009 à 2010. À Vancouver, ces modifications allaient d'une réduction de 0,2 % pour l'orge à une augmentation de 2,1 % pour le seigle. À Prince Rupert, les augmentations ont atteint 4,1 %. À Thunder Bay, elles variaient entre 1,5 % et 2,3 %. La seule exception fut celle des tarifs à Churchill, qui sont restés inchangés pour la sixième année consécutive. Dans l'ensemble, ces mesures de

tarification ont fait augmenter encore l'indice de prix composite de 1,2 %, ce qui porte la valeur cumulée de toutes les augmentations depuis le début du PSG à 33,2 %. [Tableau 4D-1]

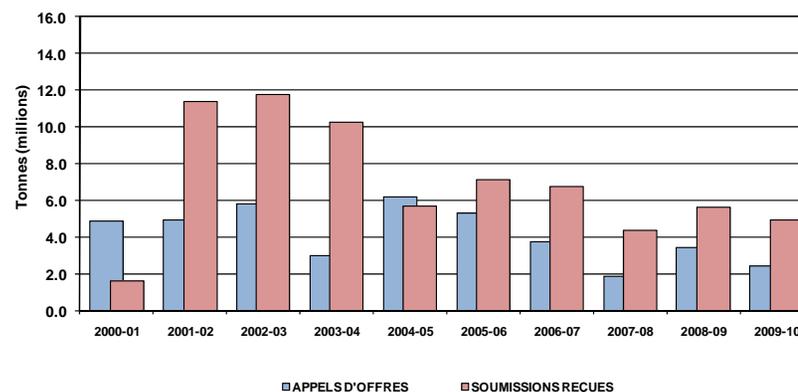
Comme c'est le cas pour le coût d'ensilage, le tarif quotidien d'entreposage varie énormément, avec une valeur basse d'environ 0,07 \$ la tonne pour la majorité des produits détenus à Churchill et une valeur haute de 0,15 \$ la tonne pour l'avoine détenue en stock à Vancouver. Ces coûts ont également augmenté pendant la campagne agricole 2009 à 2010, avec dans l'ensemble une hausse d'environ 1,9 %. Il faut noter toutefois que cette augmentation s'est vue modérée par le fait que Prince Rupert et Churchill ont décidé de proroger leurs tarifs d'entreposage pour une année supplémentaire. Parmi ceux qui n'ont pas maintenu leur position, Vancouver a enregistré la plus forte augmentation par rapport à l'année précédente, avec une hausse de 3,7 %. Les silos terminaux à Thunder Bay ont suivi avec des augmentations moyennes de 1,7 %. Ces mesures ont fait passer les augmentations cumulées des prix au cours de onze dernières années à 43,5 %.

### PROGRAMME D'APPELS D'OFFRES

La campagne agricole 2009 à 2010 a été la dixième pour le programme d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé. Établi au départ avec une échéance de trois ans au titre d'un protocole d'entente entre le ministre responsable de la Commission canadienne du blé et la CCB, le programme a considérablement évolué depuis l'expiration du protocole à la fin de la campagne agricole 2002 à 2003. Le changement le plus notable concerne l'élaboration d'un accord tacite entre la CCB et ses agents visant à combiner les appels d'offres de wagons attribués à l'avance pour le transport d'environ 40 % des céréales expédiées par le CCB aux quatre ports de l'Ouest canadien.

Bien que le montant de grain expédié au titre de ces deux programmes n'ait jamais dépassé de beaucoup un tiers du mouvement total, cette proportion a lentement diminué ces dernières années. Ceci est surtout dû au fait que le CCB a adopté une cible moins rigide, et qui donne plus de flexibilité au mouvement du grain.

Figure 31 : Grain soumissionné - Appels de tonnage lancés et reçus



### Appels lancés

La CCB émit un total de 233 appels d'offres pour l'expédition d'environ 2,4 millions de tonnes de céréales durant la campagne agricole de 2009 à 2010. Ceci a représenté une réduction de 28,8 % par rapport aux 3,4 millions de tonnes soumissionnées l'année précédente. Comme pour les années précédentes, la majorité de ce tonnage, à savoir 74,8 %, correspondait au mouvement de blé. Pour la campagne agricole de 2009 à 2010, ceci concernait un transport potentiel de 1,8 million de tonnes, soit 18,0 % de moins que les 2,2 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. Le blé dur a été classé au deuxième rang relativement à la taille d'ensemble, avec des appels d'offre lancés pour plus de 400 000 de tonnes. Ce nombre représentait 16,9 % du total, comparativement à 7,6 % seulement l'année précédente. Les appels d'offres portant sur l'orge, qui ont chuté à une part relative de 8,3 % du niveau de 27,5 % observée un an plus tôt, représentaient le solde de 200 000 de tonnes.



progressant seulement de 8,7 % ce qui a fait passer le ratio correspondant à 2,0 par rapport à 1,8 pendant la campagne agricole 2008 à 2009. Seule l'orge a affiché une nette régression de l'activité d'offres, son ratio chutant de 64,5 %, pour atteindre 0,5 par rapport à 1,4 pendant la campagne précédente.

On a pu aussi constater des modifications des taux de réponses pour le port précisé dans l'appel d'offres. Un ratio particulièrement intéressant était celui associé au grain à livrer à ThunderBay, lequel a presque doublé, atteignant 2,4 par rapport à 1,3 l'année d'avant. Le ratio de Vancouver enregistrait une augmentation moins importante de 32,7 %, passant à 2,4 par rapport à 1,8 pendant la campagne précédente. Seul Prince Rupert a affiché une réduction, avec une baisse de 8,8 % qui a fait fléchir son ratio de 1,7 à 1,6.

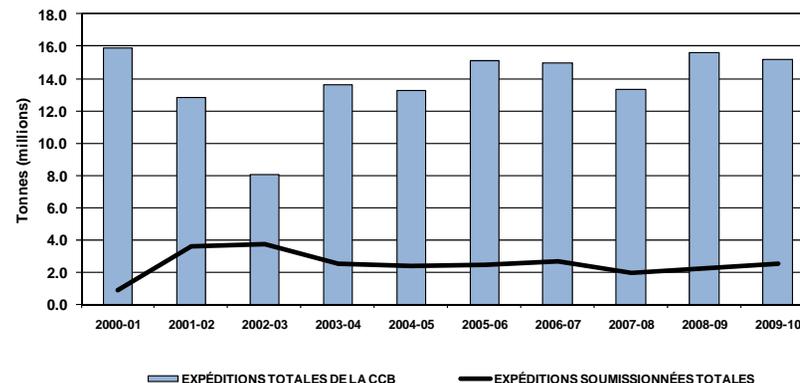
Dans l'ensemble, l'augmentation du taux de réponse a reflété l'intensification de la concurrence en raison du moindre montant de grain faisant l'objet d'un appel d'offres. Le blé dur a toutefois affiché une remontée plus que proportionnelle suite à l'augmentation de 58,3 % du montant de grain soumissionné. Les sociétés céréalières semblaient décidées à enlever autant de blé dur de leurs silos que possible en raison non seulement des stocks reportés de la campagne agricole précédente mais également de la forte récolte. Ceci s'est reflété dans les rabais plus importants accordés sur le blé dur que la CCB envoyait vers Vancouver et Thunder Bay, lesquels sont passés à un haut de 23,56 \$ la tonne par rapport à 14,95 \$ la tonne l'année d'avant.

### Contrats adjugés

Au total, 342 contrats ont été adjugés pour le transport de 2,5 millions de tonnes de grain.<sup>25</sup> Ceci représentait une progression de presque 300 000 tonnes par rapport aux 2,2 millions de tonnes adjugées l'année précédente. Et bien que ceci fût 16,4 % du tonnage expédié par la CCB aux

<sup>25</sup> Les volumes transportés au titre du programme d'appels d'offres de la CCB couvrent également l'orge brassicole soumissionnée, lequel est géré indépendamment des autres grains soumissionnés par la CCB.

Figure 34 : Grain soumissionné - Part des expéditions de la CCB de l'Ouest canadien



ports de l'Ouest canadien pendant la campagne agricole 2009 à 2010, c'était toujours inférieur à la cible de 20 % que la CCB avait déclaré pour le programme d'appels d'offres. [Tableaux 4E-5 et 4E-6]

Contrairement au tonnage spécifié dans les appels d'offre, la plus grande proportion du grain contracté pour transport dans le cadre du programme d'appels d'offres, soit 52,5 %, se dirigeait vers le port de Vancouver, suivi de Prince Rupert et Thunder Bay, avec des parts respectives de 26,8 % et 20,7 %. Ces résultats ont non seulement souligné la nouvelle importance du rôle de Vancouver dans le mouvement de grain soumissionné mais également marqué la cinquième année consécutive durant laquelle Thunder Bay s'est vu rétrogradée au rang de troisième destination.

Bien que les forces générales du marché aient en grande partie façonné ces résultats, on ne peut pas ignorer le rôle de la réduction des tarifs de marchandises du CN vers Prince Rupert. Avec l'aide d'une meilleure affectation de wagons sur ce couloir, la CCB a clairement essayé de diriger une plus grande proportion des expéditions de son grain soumissionné vers ce point d'exportation. Ce nouvel acheminement a en

effet permis de faire passer Prince Rupert au premier ou deuxième rang pour chacune des cinq dernières campagnes agricoles.

### Orge brassicole

La CCB a émis quinze appels d'offres pendant la campagne agricole 2009 à 2010 pour le transport d'orge brassicole. Ceux-ci ont attiré le dépôt de 90 soumissions. Par la suite, 18 contrats ont été adjugés pour le transport de 484 700 tonnes à Vancouver, un volume nettement supérieur aux 284 900 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 ». L'orge brassicole a représenté 37,0 % du tonnage total transporté dans le cadre d'un appel d'offres vers le port de Vancouver, et un peu moins, soit 19,4 %, du tonnage total envoyé aux quatre ports de l'Ouest canadien. [Tableau 4E-9]

### Premiers transporteurs

Le CP a assumé le transport de 57,9 % des volumes soumissionnés durant la campagne agricole 2009 à 2010. Ceci a représenté une nette augmentation par rapport à la part de 41,8 % que le transporteur avait transportée l'année précédente, et a marqué son retour en première position après avoir dû abandonner ce titre au CN deux ans auparavant.<sup>26</sup> [Tableau 4E-11]

Il faut noter que le CP a été le plus grand transporteur d'origine du grain soumissionné pour six des dix dernières campagnes agricoles. Cette dominance provient en grande partie non seulement du fait que la zone desservie par le CP dispose historiquement d'une plus grande quantité de céréales de bonne qualité, mais également que ce transporteur dessert directement une plus grande quantité de silos à haute capacité. Le CP

<sup>26</sup> Le CN était à l'expéditeur d'origine de 52,4 % du grain soumissionné transporté pendant la campagne agricole 2007 à 2008 et de 58,2 % de celui expédié pendant la campagne 2008 à 2009.

Figure 35 : Grain soumissionné - Premiers transporteurs

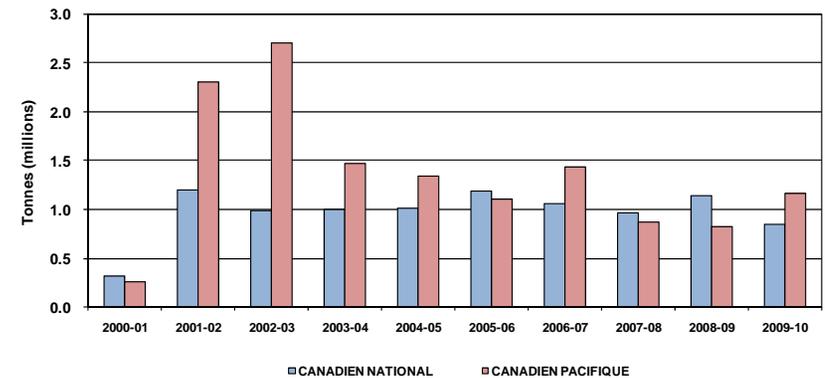
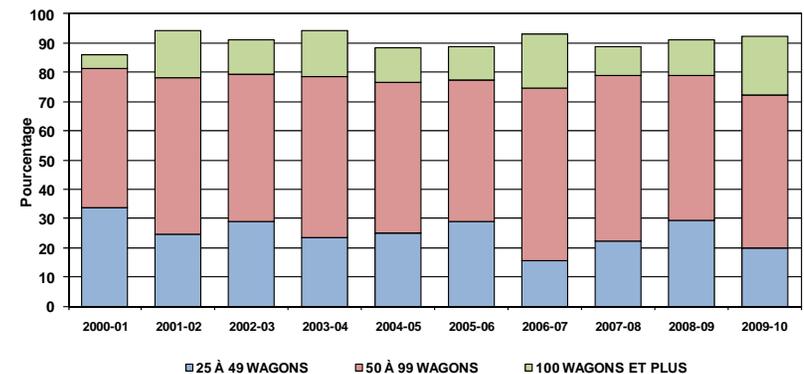


Figure 36 : Grain soumissionné - Blocs de wagons multiples



dessert 101 des 191 installations de ce genre situées dans l'Ouest canadien, alors que le CN n'en dessert que 82.<sup>27</sup>

### Blocs de wagons multiples

Une grande proportion du grain expédié par adjudication voyage en blocs de wagons multiples. 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 %.<sup>28</sup> Ce fut à nouveau le cas pendant la campagne agricole 2009 à 2010 : un volume de 92,2 % de grain soumissionné fut transporté en blocs de cette taille, soit en légère hausse comparativement au pourcentage de 91,0 % un an plus tôt.

En plus de la réduction de la part de grain acheminé dans des blocs de moins de 25 wagons, qui est tombée de 9,0 % l'année précédente à 7,8 %, on a pu constater un certain nombre d'autres changements. Le plus remarquable d'entre eux était la diminution prononcée de la proportion d'expédition par blocs de 25 à 49 wagons, qui a baissé à 19,9 %, comparativement à 29,1 % un an plus tôt. On a pu constater ce déclin dans la proportion inversement plus élevée d'expéditions en blocs plus importants. Les expéditions en blocs de 50 à 99 wagons ont atteint 52,5 % du total par rapport à 50,0 % l'année précédente. Les mouvements en blocs de 100 wagons ou plus ont encore plus progressé, avec une part de 19,8 % comparé à 10,0 % un an auparavant. [Tableau 4E-12]

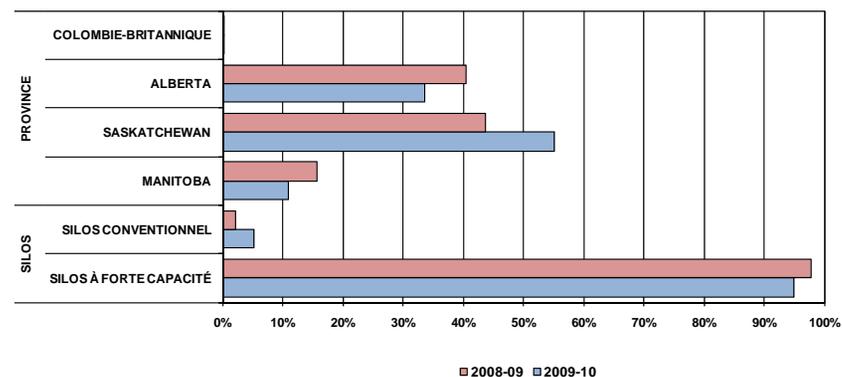
### Origines des volumes soumissionnés

Avec presque 1,1 million de tonnes de grain expédiées, la Saskatchewan était à nouveau la province d'origine la plus importante du grain soumissionné dans l'Ouest canadien, avec une part de 55,1 % contre 43,7 % pour la campagne agricole précédente. Cette progression

<sup>27</sup> Les chemins de fer locaux desservent les huit autres installations à forte capacité.

<sup>28</sup> Cette proportion a été enregistrée dans la campagne agricole 2000 à 2001, la première pour le programme d'appels d'offres de la CCB.

Figure 37 : Grains soumissionnés - Origines



provenait en partie de l'augmentation du tonnage de la province, mais en partie également des réductions des volumes en provenance du Manitoba et de l'Alberta.

L'Alberta était la deuxième province d'origine du grain soumissionné, expédiant presque 700 000 tonnes, soit 33,6 % du total, par rapport à 40,4 % la campagne précédente. Le Manitoba suivait, avec 200 000 tonnes en partance et voyait sa part fléchir de 15,8 % l'année précédente à 11,0 %.

Depuis le début du programme de soumission de la CCB, ce sont les silos à haute capacité qui ont principalement servi à déplacer le grain soumissionné. Il s'est avéré que 90,3 % du volume envoyé la première année du programme provenaient de ces installations. Même en cas de sécheresse, cette proportion n'est jamais tombée en dessous de 83,0 %.<sup>29</sup> Au cours des années plus récentes, cette proportion a régulièrement

<sup>29</sup> 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.

augmenté pour atteindre un record de 97,6 % pendant la campagne agricole 2008 à 2009. Bien que ce pourcentage soit retombé à 94,9 % pendant la campagne agricole 2009 à 2010, ce principe de base n'a pas changé. C'est également vrai dans l'ensemble pour les tonnages en provenance de chacune des provinces, sauf pour la Colombie-Britannique, pour laquelle tout le grain commissionné a été expédié depuis des silos conventionnels.<sup>30</sup> [Tableau 4E-14]

### Cycles de rotation des wagons

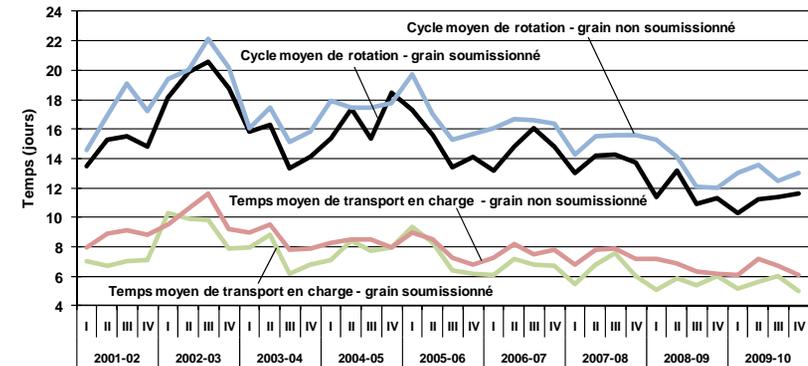
Le cycle moyen de rotation des wagons transportant du grain soumissionné a été raccourci de 5,9 % au cours de la campagne agricole 2009 à 2010, passant de 11,8 jours à 11,1 jours par rapport à la campagne précédente. Cette donnée indiquait la cinquième diminution consécutive de la moyenne annualisée, ce qui constituait un nouveau creux depuis le début du PSG. Il convient de noter qu'elle reste toujours nettement en dessous de la moyenne pour les mouvements des wagons-trémies dans l'ensemble, laquelle a elle-même atteint son niveau le plus bas pour le PSG de 13,2 jours. [Tableau 4E-18]

On peut faire une distinction similaire entre les cycles de wagon associés aux mouvements de grain de la CCB soumissionnés ou non soumissionnés. Le cycle moyen de wagon pour le grain soumissionné était inférieur de 15,3 % à celui du grain non soumissionné de la CCB, soit 11,1 jours contre 13,1 jours, respectivement. Au cours des neuf dernières campagnes agricoles, la durée avantageuse du cycle pour les expéditions de grain soumissionné est demeurée plutôt stable et s'établissait environ à 1,3 jour, soit 8,1 % de moins que celle des expéditions de grain non soumissionné de la CCB. Cet avantage s'est manifesté à la fois pour les portions des mouvements chargés ainsi qu'à vide.

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

<sup>30</sup> Il n'existe aucun silo à forte capacité en Colombie-Britannique.

Figure 38 : Cycles de rotation des wagons - Grain soumissionné et non soumissionné



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 2009 à 2010 semblent avoir résulté d'une prestation de service ferroviaire généralement améliorée.

### Soumissions acceptées

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 haute soumise.<sup>31</sup> De ce fait, le rabais maximum offert par les sociétés céréalières et généralement accepté par la CCB fournit une base raisonnable avec

<sup>31</sup> 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.

laquelle on peut comparer les différences entre les comportements soumissionnaires des sociétés céréalières majeures et non majeures.<sup>32</sup>

Le rabais maximum proposé par les deux groupes a fluctué de façon appréciable au cours des neuf 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. Les rabais maximum proposés par les chemins de fer majeurs dépassent toutefois typiquement ceux de leurs concurrents moins importants, bien que dans de nombreux cas ceux-ci aient fait des offres plus intéressantes que leurs rivaux de plus grande taille. [Tableau 4E-19]

Pendant la campagne agricole 2009 à 2010, les offres ont suivi les mêmes tendances que celles des campagnes précédentes, les rabais les plus importants étant proposés au premier trimestre, suivis par une diminution progressive le reste de l'année. Bien que les rabais maximum proposés pour le blé aient légèrement fléchi au premier trimestre, passant de 23,01 \$ la tonne l'année précédente à 21,28 \$ la tonne, ils se sont révélés plus durables en fin d'année et sont tombés à terme à 12,51 \$ la tonne comparé à 7,11 \$ la tonne pour la campagne agricole précédente.

Malgré l'évolution de la conjoncture du marché, les sociétés céréalières majeures sont restées celles qui établissent les prix d'ensemble dans le secteur. Qu'elles proposent des rabais plus importants, ou qu'elles exigent des primes plus élevées, les tendances des offres des sociétés céréalières majeures semblent toujours indiquer qu'elles ont adopté une approche plus musclée envers la soumission que leurs homologues non majeurs. Par ailleurs, ce qui à terme semble différencier les deux groupes est la tendance des sociétés non majeures de répondre plus sélectivement aux appels d'offres de la CCB.

<sup>32</sup> Telle qu'employée ici, l'expression « sociétés céréalières majeures » désigne spécifiquement Viterra Inc., Cargill Limited et Richardson Pioneer Limited. Ces sociétés sont effectivement les trois plus grandes firmes d'approvisionnement du grain dans l'Ouest canadien.

Figure 39 : Rabais maximum accepté par rapport au prix initial - Blé

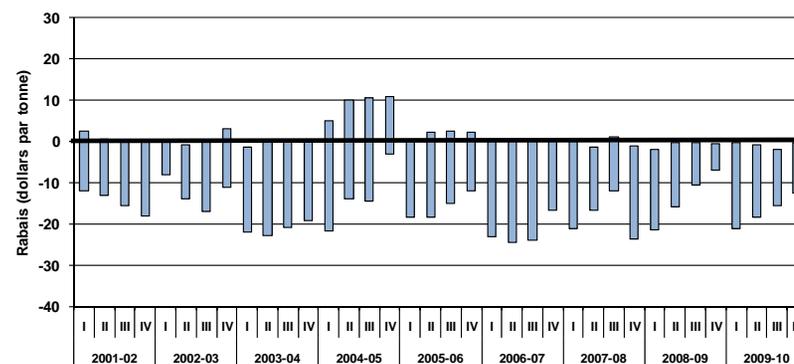
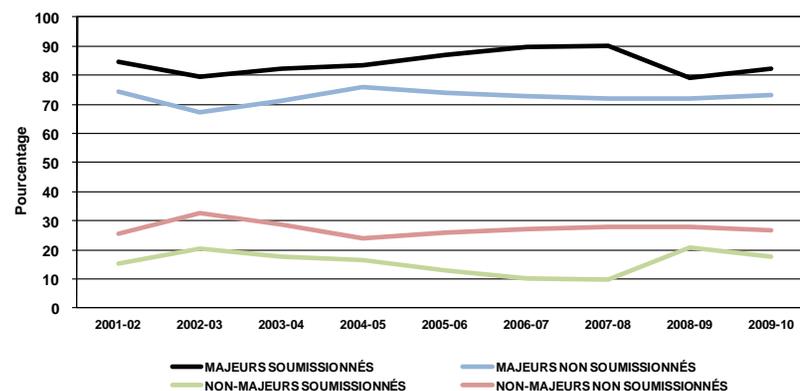


Figure 40 : Part de marché - Grains de la CCB



### Parts du marché

Le meilleur indicateur de dominance se trouve toujours dans les parts de marché détenues par les sociétés céréalières majeures et non majeures. La part du mouvement de grain de la CCB, soumissionné ou non, détenue par les sociétés céréalières plus importantes n'a pas beaucoup changé au cours des dernières neuf campagnes agricoles. Au cours de cette période, les compagnies céréalières majeures ont vu leur part d'expéditions de grain soumissionné fléchir de 84,6 % à 82,4 %. De même, la part représentée par les majeurs dans les expéditions de grain de la CCB non soumissionné a diminué de 74,4 % à 73,2 %. [Tableau 4E-20]

Les parts de marché des sociétés céréalières non-majeures ont nécessairement enregistré des augmentations parallèles : elles sont passées de 15,4 % à 17,6 % pour le grain soumissionné; et de 25,6 % à 26,8 % pour le grain non soumissionné. Ces différences sont clairement plus importantes 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.

On peut expliquer ces résultats dans une certaine mesure par l'intensification de la concurrence entre les sociétés céréalières elles-mêmes. Mais un facteur plus important 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 dans l'Ouest canadien. En fait, les sociétés céréalières de moindre envergure ont été en mesure de respecter le volume de trafic disponible de la CCB en partie parce que ses mécanismes généraux d'attribution des wagons les protègent.

### Économies financières

Étant donné l'augmentation des expéditions de grain soumissionné ainsi que les rabais plus importants offerts par les sociétés céréalières, les économies de coût de transport dont a bénéficié la CCB, et qui ont à terme été transmises aux producteurs par ses comptes de livraison en commun, ont augmenté de 17,7 % pendant la campagne agricole 2009 à 2010, pour atteindre 40,6 millions \$ par rapport à 34,5 millions \$ l'année précédente. Il ne faut pas oublier toutefois que, bien que les rabais pour

Figure 41 : Économies de transport de la CCB

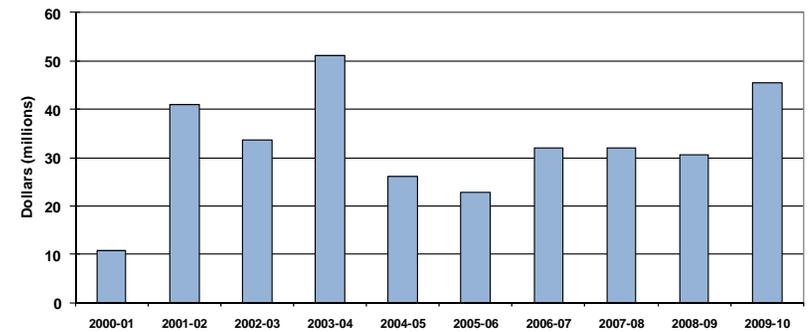
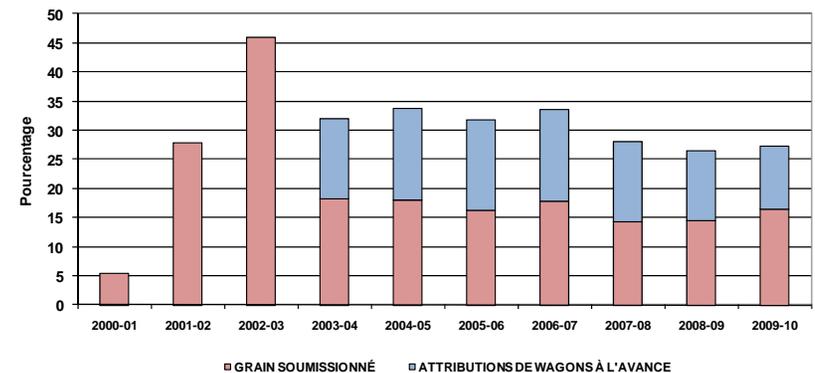


Figure 42 : Expéditions de grain - Attribution des soumissions et des wagons à l'avance



le transport de marchandises tiennent une place importante dans le calcul des économies de transport générales de la CCB, ils ne sont qu'un seul élément constituant les économies de transport selon les calculs de la CCB. Les rabais consentis sur le transport et l'entreposage, et les sanctions financières infligées pour non-respect, influencent aussi ce calcul.

### PROGRAMME D'ATTRIBUTIONS DE WAGONS À L'AVANCE

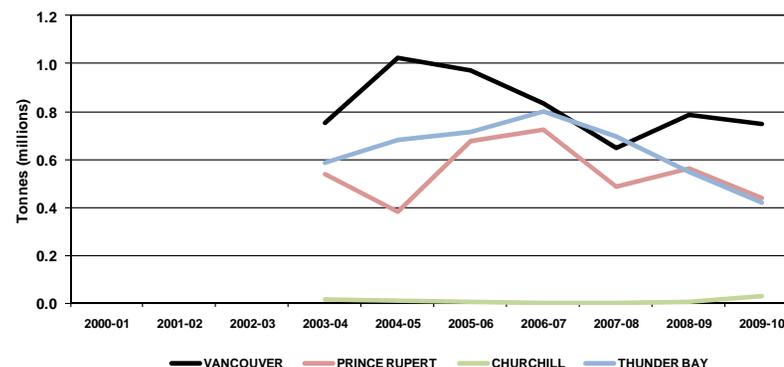
Le tonnage transporté total au titre du programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB a chuté de 13,9 % pendant la campagne agricole 2009 à 2010, soit de 1,9 million de tonnes l'année précédente à 1,6 million de tonnes.<sup>33</sup> Ceci représentait 10,8 % du total tonnage que la CCB expédie à destination des quatre ports de l'Ouest canadien, par rapport à la part de 12,1 % obtenue au titre de ce même programme un an auparavant. Conjointement avec les 2,5 millions de tonnes transportées au titre du programme d'appels d'offres de la CCB, un montant total de 4,1 millions de tonnes de grain de la CCB furent transportés sous l'égide de ces deux programmes. Ensemble, ceci a représenté 27,2 % des expéditions totales de grain de la CCB à destination des quatre ports. Ceci était bien en dessous de la cible de 40 %, mais légèrement au-dessus des 26,5 % manutentionnés par ces mêmes deux programmes l'année précédente. Ce fut le premier redressement de cette part en trois ans.

### Composition du trafic

Les céréales expédiées dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance sont souvent similaires à celles transportées au titre du programme de soumission, mais certains aspects diffèrent fréquemment. La composition exacte du mouvement est la plus importante de ces différences : 1,4 million de tonnes, soit 84,8 %, du 1,6 million de tonnes

<sup>33</sup> 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.

Figure 43 : Attributions de wagons à l'avance -Port de destination



expédiées concernent le blé. Cette proportion s'est avérée nettement plus importante que la part de 64,8 % occupée par le blé dans le programme de soumission. Ces expéditions se sont vues complétées par 200 000 tonnes supplémentaires de blé dur, qui représentait les 15,2 % restants du tonnage au titre de ce programme. L'orge n'a donc pas été manutentionnée dans le cadre du programme pour la deuxième campagne consécutive. [Tableau 4F-1]

La plus grande partie du volume de transport effectué dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance, soit 700 000 de tonnes ou 45,8 %, était destinée au port de Vancouver. Bien que leurs classements n'aient pas changé, la part de trafic portuaire est tombée nettement en dessous des 52,5 % observés dans les mouvements de grain commissionnés. Celui-ci était à son tour suivi de Prince Rupert, qui acheminait 400 000 tonnes, soit une part de 26,7 %, de Thunder Bay, qui acheminait 400 000 tonnes, soit une part de 25,7 %, et de Churchill, qui acheminait 30 000 tonnes, soit une part de 1,8 %. Il est intéressant de noter non seulement que Prince Rupert a obtenu une deuxième place mais aussi que le tonnage à destination de Churchill s'est révélé être le plus important jamais observé au titre du programme d'attribution de

wagons à l'avance, il a en effet été multiplié par six par rapport aux 4 600 tonnes envoyées l'année précédente. [Tableau 4F-2]

### Premiers transporteurs

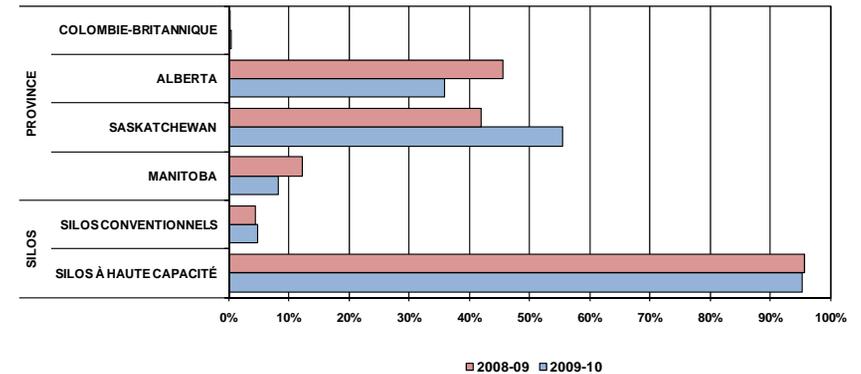
Plus de la moitié, à savoir 59,4 %, des volumes transportés en vertu du programme d'attributions de wagons à l'avance durant la campagne agricole 2009 à 2010 provenaient de postes situés le long des voies du CP. Cette part était pratiquement identique aux 59,8 % que le transporteur avait obtenus l'année précédente, et seulement marginalement supérieure à sa part de 57,9 % du transport de grain soumissionné. Il est encore plus notable que ces deux valeurs sont nettement plus importantes que la part de 49,4 % remportée par le CP dans le transport global du grain de l'Ouest canadien. [Tableau 4F-3]

### Origine des volumes

Tout comme pour le grain soumissionné, la majorité du tonnage transporté dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB provenait de la Saskatchewan. Estimées à un peu plus de 900 000 de tonnes, ces expéditions en provenance de l'Alberta comptaient pour un peu plus de la moitié du volume total attribué dans le cadre du programme, soit 55,4 %. Ceci concordait avec la part de 55,1 % du mouvement de grain soumissionné que la province détenait. L'Alberta et le Manitoba suivaient et étaient à l'origine respectivement de 600 000 tonnes et 100 000 tonnes, correspondant à des parts de 35,9 % et 8,2 %. En outre 7 500 tonnes, comptant pour 0,5 % du volume total, furent expédiés depuis la Colombie-Britannique. Aucune de ces dernières parts provinciales ne différaient sensiblement de celles obtenues au titre du programme d'appels d'offres de la CCB. [Tableau 4F-4]

La majorité du grain expédié dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance, à savoir 95,2 %, provenait également de silos à haute capacité. C'était donc à peine en dessous de la part de 95,6 % que ces installations avaient obtenue l'année d'avant. Leur utilisation au niveau provincial n'était guère différente, avec 92,2 % pour le grain en provenance de l'Alberta, 97,1 % du Manitoba, et 97,7 % de la

Figure 44 : Attributions de wagons à l'avance - Origines



Saskatchewan. Par contraste, le grain expédié de la Colombie-Britannique provenait exclusivement d'installations de silos traditionnelles.

### Cycles de rotation des wagons

Le cycle moyen de rotation des wagons pour les expéditions de grains soumissionnés selon le programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB atteignait 12,3 jours pendant la campagne agricole 2009 à 2010. Bien que cette valeur ne se soit avérée être supérieure que de 0,8 % à la moyenne de 12,2 jours enregistrée pendant la campagne précédente, elle était nettement plus élevée que la moyenne de 11,1 jours constatée pour les expéditions de grain soumissionné. C'était inhabituel parce que les moyennes de ces deux groupes évoluent généralement dans une marge d'une demi-journée l'une de l'autre. C'est l'allongement des moyennes au deuxième et troisième trimestre qui ont surtout occasionné l'élargissement de cet écart. [Tableau 4F-6]

On pouvait également constater ces délais relativement plus longs dans les portions en charge et à vide du mouvement : le mouvement moyen de 6,0 jours du programme d'attributions des wagons à l'avance s'avérait être plus long de 11,1 % que la moyenne de 5,4 jours pour les expéditions

de grain soumissionné. De même, le mouvement à vide moyen a enregistré un écart analogue, avec une moyenne de 6,3 jours pour les mouvements de wagons attribués à l'avance contre 5,7 jours pour le grain soumissionné.

Bien que le cycle moyen de rotation des mouvements par wagons attribués à l'avance fût plus élevé que celui du grain soumissionné, il était également 6,1 % en dessous de celui affiché pour les mouvements non soumissionnés de la CCB dans l'ensemble, qui atteignait en moyenne 13,1 jours. Ces relations 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.

## DÉVELOPPEMENTS COMMERCIAUX

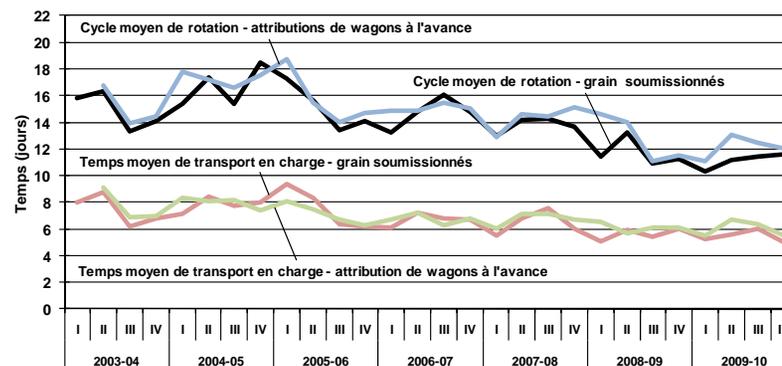
### Les questions d'accès au marché affectent le SMTG

Les risques commerciaux liés à une dépendance excessive des marchés étrangers sont clairement ressortis au début de la campagne agricole 2009 à 2010 quand un laboratoire allemand a découvert un marqueur indiquant du lin canadien génétiquement modifié (GM) dans des produits alimentaires européens. Comme l'Union européenne (UE) avait déjà adopté une politique de tolérance zéro envers les caractères GM non approuvés, cette découverte a entraîné la suspension immédiate de toutes les ventes de lin canadien en Europe, et la perte de son plus grand marché pour le lin.

#### Triffid dans le lin

On a finalement retrouvé le marqueur génétique en question dans une variété GM de lin connue sous le nom de Triffid, mis au point par le Crop Development Centre de l'University of Saskatchewan à la fin des années 1980. Bien que le Triffid ait été développé davantage dans les années 1990, son homologation fut en fin de compte retirée en 2001 en raison de l'inquiétude croissante que les régulateurs européens n'approuveraient pas ses caractéristiques GM. Le Triffid n'a en fait jamais été produit de façon commerciale, et l'industrie céréalière pensait que

Figure 45 : Cycle de wagons - Attributions de wagons à l'avance



toutes les traces de cette variété avaient été éliminées par la récupération ou le traitement contrôlé des semences.

La Commission canadienne des grains est intervenue rapidement pour tester la présence de Triffid dans des échantillons prélevés sur toutes les expéditions récentes de lin, et à terme trois se sont avérées positives. Au même moment, l'industrie du lin canadienne a commencé à collaborer avec le directeur général de l'UE pour la santé et la protection des consommateurs en vue d'établir un protocole acceptable d'échantillonnage, contrôle et documentation pour toutes les expéditions futures. Les expéditions de lin vers l'Europe furent interdites jusqu'à la fin du premier trimestre, mais une série de nouvelles règles très rigoureuses fut mise en place au début du deuxième trimestre, permettant ainsi la reprise des exportations canadiennes.<sup>34</sup>

<sup>34</sup> Le protocole obligeait les manutentionnaires de grain à conserver des échantillons de tout le lin livré depuis les exploitations agricoles pour pouvoir les tester si on lui découvrait plus tard des caractères GM. Il fallait faire tester par des laboratoires accrédités par la CCG des échantillons composites du lin chargé dans les wagons ferroviaires, ce qui permettrait d'identifier toute expédition

Et bien que les exportations de lin vers l'Europe aient repris en décembre 2009, les expéditions totales pour la campagne agricole se sont avérées bien en dessous de la normale : 265 700 tonnes furent exportées contre 422 700 tonnes l'année précédente. En dépit de cette réduction, le Canada a pu compenser la plus grande partie de cette perte grâce à des ventes sur des nouveaux marchés. Le plus important parmi ceux-ci fut la Chine, qui a importé un total de 220 100 tonnes de lin canadien par rapport à tout juste 18 100 tonnes pendant la campagne agricole précédente.

### La salmonella dans le tourteau de canola

En plus de l'irruption du problème du Triffid, la Food and Drug Administration (FDA) américaine a remarqué qu'une autre expédition ferroviaire de tourteau de canola en provenance du Canada contenait des traces de salmonelles. Le problème est tout d'abord apparu à l'automne 2008, quand on a découvert qu'une expédition de tourteau en provenance d'un broyeur de canola canadien était contaminée. Selon la loi américaine, la découverte d'une telle contamination place automatiquement le broyeur sur la « liste d'alerte à l'importation », et tous les mouvements ultérieurs vers les États-Unis de cet expéditeur doivent faire l'objet de tests rigoureux, ce qui retarde les passages de frontière et peut même entraîner le refoulement.

Cette surveillance accrue de la FDA provenait d'un certain nombre d'incidents à forte visibilité au cours desquels des personnes étaient tombées malades à cause des bactéries. L'industrie canadienne du tourteau de canola a soutenu l'argument que ces expéditions de tourteau de canola étaient destinées à la consommation animale, et donc sujettes à des normes moins rigoureuses que celles destinées à la consommation humaine, mais la FDA y est restée insensible. Par conséquent, les broyeurs de canola canadiens ont dû réduire leur production tout en

---

contaminée avant leur arrivée à un terminal portuaire. Et finalement, la CCG devait certifier que le lin chargé dans les navires à destination de l'Europe ne comportait pas de GM (0,01 % ou moins).

cherchant d'autres débouchés nationaux et étrangers pour leur tourteau de canola.

Au total, sept, soit juste un peu plus que la moitié des broyeurs canadiens, se sont en fin de compte retrouvés sur la liste d'alerte. Les restrictions ont toutefois été levées pour les usines de broyages jugées ultérieurement libres de contamination par salmonella. En août 2010, la FDA a proposé l'adoption d'une nouvelle politique comportant une certaine incitation pour les broyeurs. En substance, la FDA prévoyait de limiter les contrôles des aliments pour animaux aux souches de bactéries dont on sait qu'elles sont pathogènes pour les animaux et la volaille.

### La jambe noire du canola

Le secteur a subi un autre revers en octobre 2009 quand la Chine a informé l'Agence canadienne d'inspection des aliments qu'elle exigerait une nouvelle certification pour toutes les importations de canola à partir du 15 novembre 2009. Cette certification supplémentaire devait stipuler que le canola importé n'était pas atteint de la jambe noire; un pathogène du sol présent presque partout dans le monde, y compris en Chine.<sup>35</sup> Les autorités chinoises ont insisté qu'il fallait interdire l'importation de tout canola non certifié parce que la variante génétique de jambe noire présente au Canada, ainsi qu'en Australie, était plus virulente que la souche locale. Premier client du Canada, la Chine avait acheté 2,9 millions de tonnes de semence de canola pendant la campagne agricole 2008 à 2009. Ceci était susceptible de perturber le commerce avec la Chine et devint rapidement une inquiétude de plus haut niveau pour le secteur.

Les dirigeants du gouvernement canadien et du Canola Council of Canada ont cherché à trouver une solution à ce problème. En outre, des discussions de haut niveau entreprises par la suite n'ont pas réussi à trouver une autre solution efficace à l'interdiction chinoise imminente de

---

<sup>35</sup> On sait que la jambe noire provoque des maladies végétales qui peuvent réduire considérablement les rendements. La mise au point de variétés résistantes à la jambe noire a permis de réduire la menace pesant sur la production canadienne.

toutes les importations de canola non certifié. Les canadiens ont toutefois obtenu une concession importante : la Chine autoriserait l'importation du canola non certifié dans trois ports de régions du pays ne cultivant pas le canola (où les craintes de contaminations étaient considérées bien moindres) pour le reste de la campagne agricole 2009 à 2010. Les Chinois ont également indiqué qu'ils étaient prêts à augmenter leurs importations d'huile de canola de façon importante en 2010, d'environ 150 000 tonnes à 350 000 tonnes.

Grâce à ces concessions, la Chine a accueilli 2,3 millions de tonnes de canola canadien au cours de la campagne 2009 à 2010. La réduction s'est avérée beaucoup moins catastrophique qu'on ne l'avait craint au départ. Plus important encore, le gouvernement chinois a annoncé en juin 2010 qu'il continuerait à permettre au canola non certifié d'être débarqué dans les mêmes ports pendant la campagne agricole 2010 à 2011.

À la fin de la campagne agricole, l'industrie céréalière canadienne avait accepté la réalité de ces problèmes d'accès au marché. On reconnaissait en outre de plus en plus que ces questions auraient de lourdes conséquences pour l'ensemble du SMTG. Mis à part ses implications immédiates, le secteur a commencé à reconnaître que la capacité du système était susceptible de se voir sévèrement limitée s'il fallait appliquer une plus grande ségrégation des produits dans le court et long terme. Il a en même temps commencé à réaliser que les barrières commerciales, quelle que soit leur légitimité, pouvaient survenir très rapidement et ne donner que de brefs délais aux négociants pour mettre au point de nouvelles stratégies commerciales.

### Le CN radie des sites de chargement de wagons pour producteurs

En septembre 2009, le CN annoncé qu'il fermait 53 de ses 218 sites de chargement de wagons pour producteurs. Le transporteur a fait la remarque que ces fermetures découlaient du fait que ces sites n'avaient produit aucun ou guère de trafic depuis plusieurs années. Du point de vue des provinces, les 53 sites à radier en comprenaient neuf au Manitoba; 24 en Saskatchewan, et 20 dans l'Alberta. Cette annonce a

respecté le délai de préavis de 60 jours établi pour de telles fermetures par la *Loi sur les transports au Canada*.<sup>36</sup>

Mais de nombreuses communautés affectées et groupes d'intervenants ont réagi négativement à cette annonce. Les porte-paroles des producteurs chargeurs de wagons se sont plaints de la perte de ce qu'ils considéraient des options concurrentielles viables de transport du grain au regard de l'importante rationalisation des silos et lignes secondaires qui s'était déjà produite. Ils ont également critiqué le CN pour avoir affiché ses avis de fermetures prévues à un moment où les agriculteurs étaient préoccupés en raison de l'arrivée de la moisson et moins à même de les remarquer ou d'y répondre. Tout au long de cette affaire, le gouvernement fédéral fut sollicité maintes fois en vue d'intervenir au nom des agriculteurs et d'imposer un moratoire sur de telles fermetures jusqu'à ce qu'on puisse entreprendre un examen législatif plus général des droits du producteur à charger son propre grain. Le comité permanent de la Chambre des communes sur l'agriculture et l'agroalimentaire a même évoqué cette question lors d'audiences tenues en octobre 2009.

Le CN a renouvelé son argument qu'il n'y avait pas eu d'expédition de wagons par des producteurs depuis la majorité de ces sites au cours des cinq années précédentes, et que le faible volume existant avait été envoyé aux sites qui expédiaient effectivement des marchandises. Le chemin de fer a souligné en outre qu'on pouvait trouver une alternative immédiatement disponible dans un périmètre de 25 kilomètres pour la plupart des sites de chargement par les producteurs qui devaient être fermés. Le transporteur a dit que dans tous les cas il ne pouvait pas justifier d'un point de vue économique de continuer de prendre en

<sup>36</sup> La *Loi sur les transports au Canada* exige que le CN et le CP maintiennent à jour sur leur site web officiel la liste des voies d'évitement qu'ils mettent à la disposition des producteurs pour le chargement des wagons. Le chemin de fer hôte peut fermer chacune de ces voies d'évitement avec un préavis de 60 jours annonçant la fermeture prévue dans un quotidien de grande circulation dans la région où se trouve la voie d'évitement.

charge les coûts d'inspection et d'entretien des rails de ces sites en raison de leur usage restreint.

À la lumière de la détérioration des relations publiques, le CN a consenti à une rétraction partielle de ses projets. Il a tout d'abord accepté d'émettre à nouveau les avis qu'il avait publiés au sujet de fermetures prévues de 13 de ses 53 sites, parce qu'elles étaient généralement considérées insuffisantes. Le chemin de fer s'est engagé en outre à remettre à plus tard toute tentative de retirer l'infrastructure physique associée à ces voies d'évitement avant d'avoir effectué des consultations supplémentaires avec les parties affectées. Ceci a conduit à la fermeture de l'ensemble des 53 sites en deux étapes, les premiers 40 d'entre eux étant fermés au premier trimestre et les derniers 13 au troisième trimestre.

Tous les producteurs ne se sont pas déclarés satisfaits des concessions faites par le CN. Alors que le CN faisait avancer son programme révisé de fermeture, un agriculteur de la Saskatchewan, Cam Goff, a déposé une plainte officielle auprès de l'Office des transports du Canada contre le projet du chemin de fer en décembre 2009 en vue de le bloquer. Parallèlement, les Keystone Agricultural Producers du Manitoba ont demandé à l'Office de servir de médiateur pour une plainte similaire au sujet de l'avenir ces sites dans le cadre du CN, mais cet effort n'a pas abouti en fin de compte et les intervenants impliqués ont considéré que le sujet était clos.<sup>37</sup>

Bien que les 53 sites aient bel et bien fermé, l'Office n'avait toujours pas rendu de décision dans l'affaire Goff. À terme, celle-ci a été rendue au début du mois d'août 2010, quand l'Office a rejeté la plainte et conclu que la radiation par le CN du site de chargement de producteur à Allan en Saskatchewan n'avait pas enfreint ses obligations relatives au niveau de

<sup>37</sup> Pour répondre de façon informelle aux plaintes déposées contre les transporteurs relevant du ressort fédéral, l'Office des transports du Canada propose un service de résolution des conflits confidentiel aux parties concernées. Ceci consiste principalement à utiliser l'Office en tant qu'animateur ou médiateur avant de déposer une plainte officielle auprès de l'Office.

service envers monsieur Goff. L'office a en outre conclu que les dispositions relatives au niveau de service de la *Loi sur les transports au Canada* ne créaient pas d'obligation absolue de la part de tout chemin de fer de maintenir ou d'exploiter tous ses sites existants de chargement de wagons par producteur, et encore moins de tout site à la demande d'un producteur. La *Loi* exigeait plutôt seulement que le chemin de fer fournisse des installations suffisantes et adéquates pour le transport proposé. Dans la mesure où monsieur Goff pouvait utiliser d'autres sites de chargement de wagons, l'Office concluait que le CN avait en fait rempli cette obligation.<sup>38</sup>

### Réduction des plaintes au sujet du service ferroviaire

Comme indiqué dans les rapports précédents du Surveillant, les plaintes relatives au service ferroviaire et à l'attribution de wagons ont augmenté ces 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 avaient mentionné fréquemment des exemples coûteux de wagons qui n'avaient pas été présents en temps opportun aux silos de collecte pour leur chargement, ou aux silos terminaux de destination pour leur déchargement. Le processus d'attribution des wagons dans son ensemble, toujours un sujet contentieux, a également fait l'objet de critiques de la part d'expéditeurs qui disaient être toujours à court, souvent parce que la préférence allait à d'autres expéditeurs.

Depuis 2007, un certain nombre d'expéditeurs de céréales, tous contrariés par le service obtenu de la part du CN, ont présenté leurs doléances à l'Office des transports du Canada pour réparation. Dans la plupart des cas, l'Office a conclu que le transporteur avait en fait violé ses obligations normales de transporteur, concluant, comme dans le cas intenté par Great Northern Grain Terminals Ltd., que la violation avait un aspect « systémique ». Dans tous ces cas, l'office a demandé au CN de prendre des mesures de correction spécifiques. Au cours de l'année

<sup>38</sup> Voir décision n° 331-R-2010 de l'Office des transports du Canada datée du 4 août 2010.

suivante, le CN a semblé prendre un certain nombre de mesures en vue de résoudre au moins certains de ces problèmes de service. En fait, les plaintes des expéditeurs sont devenues moins véhémentes en raison de meilleurs services ferroviaires obtenus.

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. En outre, l'expéditeur a allégué que le service inégal du CN avait déjà nui à ses activités commerciales et lui avait causé des préjudices financiers. Le plaignant indiqua qu'il recherchait en fin de compte une instruction, homogène avec les réparations précédemment demandées par l'Office, qui exigerait du transporteur qu'il fournisse un service qui correspondrait mieux aux besoins spécifiques de l'expéditeur.

En février 2010, l'Office a rendu sa décision, et conclu en fin de compte que le CN n'avait pas violé ses obligations de niveau de service envers WGTL. Bien que l'Office reconnaisse que le CN avait rationné les wagons parmi ses différents clients, y compris ceux attribués à WGTL, il a conclu que l'attribution était raisonnable dans ces circonstances. L'Office a en outre conclu que le niveau de service demandé par WGTL cherchait au moins partiellement à surmonter les insuffisances opérationnelles de sa propre installation et que cette norme dépassait en fait ce à quoi on pouvait raisonnablement s'attendre du transporteur lui-même.<sup>39</sup>

#### Examen du service de transport ferroviaire de marchandise

En réponse aux préoccupations soulevées par un grand nombre d'expéditeurs au sujet de l'état du service ferroviaire au Canada, le gouvernement fédéral s'est engagé au début de 2008 à réaliser une étude du service ferroviaire. Cette entreprise n'était qu'une des facettes d'une initiative à grande portée visant à améliorer les dispositions de

<sup>39</sup> Consulter la décision n° 42-R-2010 de l'Office des transports du Canada datée du 9 février 2010.

protection des expéditeurs figurant déjà dans la *Loi sur les transports au Canada*. L'objectif général de cette étude était d'examiner la performance du système de la logistique de transport de marchandises au Canada en vue d'identifier tous les problèmes ou questions au sujet du service ferroviaire. Elle devait également se pencher sur les questions découlant des opérations et activités autres que les chemins de fer, notamment les expéditeurs, réceptionnaires et autres partenaires logistiques.

Cette étude devait se dérouler en deux phases distinctes. La première s'articulait autour de la collecte et de l'analyse de données pertinentes relatives à la performance des chemins de fer sur une période de deux ans entre 2006 et 2008. Durant la deuxième phase, un groupe de personnes éminentes serait nommé pour examiner le travail réalisé pendant la première phase et poursuivre cette enquête au moyen de consultations avec différentes parties prenantes de la communauté d'intervenants dans son ensemble au sujet des problèmes identifiés. Le groupe devrait alors élaborer ses recommandations, et soumettre à terme son rapport définitif au ministre du Transport, de l'Infrastructure et des Collectivités.

À la fin du deuxième trimestre de la campagne agricole 2009 à 2010, le travail correspondant à la première phase de l'étude était pratiquement terminé. De plus, le groupe de trois experts avait déjà été nommé et avait entamé les consultations prévues avec la communauté d'intervenants.<sup>40</sup> À cette fin, le groupe a lancé un appel général aux intervenants leur demandant de présenter des soumissions officielles au sujet de divers problèmes, solutions potentielles et autres facteurs qu'ils pensaient devoir être pris en compte pour l'élaboration des recommandations du groupe.

<sup>40</sup> Le groupe de trois experts fut nommé le 23 septembre 2009, comprenant : Walter Paszkowski, ancien ministre du cabinet du gouvernement de l'Alberta, également président du groupe; David Edison, ancien dirigeant de la Compagnie des chemins de fers nationaux du Canada; et William LeGrow, ancien dirigeant de West Fraser Mills Ltd.

Des représentants de tous les coins de l'industrie céréalière ont participé activement à ce processus, qui a conduit à des soumissions de la part de la Western Grain Elevator Association, d'Inland Terminal Association of Canada, et de nombreux autres groupes de produits et producteurs. Dans l'ensemble, ces soumissions ont non seulement réitéré les préoccupations de longue date de l'industrie céréalière au sujet de la nature erratique du service ferroviaire existant, mais ont demandé également des mesures réglementaires plus vigoureuses pour tempérer ce qu'on considérait être généralement le pouvoir monopolistique des chemins de fer. Le rapport définitif du groupe d'experts ne devait pas être publié avant la fin de 2010.

### Croissance et consolidation dans le secteur des légumineuses

Il y a 30 ans, la production de cultures légumineuses dans l'Ouest canadien n'en était qu'à ses débuts. Depuis 1980, sa croissance a été extraordinaire, surtout pour ce qui est des pois secs et des lentilles. Les pois secs ont dépassé le seuil de production de 2,0 millions de tonnes pour la première fois en 1998. La production de lentilles a atteint 1,5 million de tonnes en 2009 et la tendance actuelle suggère que le secteur va poursuivre son essor. Le Canada est devenu un chef de file mondial de la production et de l'exportation de cultures légumineuses. Il le doit en grande partie à son avantage de production naturel, avec des sols appropriés, des longues journées ensoleillées et des hivers froids (pour la lutte contre les ravageurs et l'entreposage) allié aux dernières méthodes de technologie et recherche de gestion agricole.

Au fur et à mesure que les cultures spéciales ont progressé au cours des années 1980 et 1990, de nouvelles opportunités de traitement et de commercialisation sont nées. Grâce à leur esprit d'innovation et d'entreprise, les producteurs de l'Ouest canadien ont pu élargir leurs modèles opérationnels et tirer parti de ce potentiel croissant. Au milieu des années 1990, on estime qu'il y avait 140 transformateurs rien qu'en Saskatchewan, la plupart d'entre eux étaient des ajouts à des exploitations agricoles.

Au fur et à mesure que ces opérations sont devenues plus importantes et plus sophistiquées, le secteur a commencé à se consolider. Ceci a

conduit, au cours des dix dernières années, à une évolution structurelle de l'organisation du secteur, maintenant dominé par un bien plus petit nombre d'acteurs, dont certains contrôlent plusieurs installations. L'acteur le plus important dans ce groupe est Alliance Grain Traders, qui est devenu la plus grande entreprise de cassage de lentilles et de pois du monde. En plus des 12 usines qu'elle exploite dans l'Ouest canadien sous le nom de Saskcan Pulse Trading, la société a élargi son champ d'action jusqu'aux États-Unis, en Turquie, en Australie et en Chine.

L'expansion de la transformation au Canada en vue d'apporter de la valeur ajoutée a récemment pris de l'importance dans le cadre de la politique agricole nationale. Sa capacité de créer de nouveaux emplois et d'éperonner la croissance de l'activité économique générale promet des avantages importants pour les zones rurales du pays. Les principales valeurs ajoutées pour les produits légumineux se trouvent dans le nettoyage, le chargement en vrac et l'ensachage, mais il existe aussi un besoin croissant d'emballage de consommation, de tri couleur et de cassage. Maintenant que le secteur entre dans sa quatrième décennie, il s'est bien positionné pour tirer profit de ces opportunités en vue de sa croissance future.

## Section 5 : Efficacité et fiabilité du système

Description de l'indicateur	Tableau	2009 à 2010				T1	T2	T3	T4	Année en cours	ÉCART en %
		1999 à 2000	2007 à 2008	2008 à 2009							
<b>Opérations des silos de collecte</b>											
Coefficient de rotation moyen aux silos de collecte	5A-1	4,8	6,0	6,6	1,5	1,5	1,6	1,6	6,2	-5,8 %	
Niveau de stock moyen hebdomadaire aux silos (milliers de tonnes)	5A-2	3 699,3	2 705,5	2 686,7	2 830,4	3 038,0	3 177,7	2 300,2	2 832,6	5,4 %	
Moyenne des journées d'entreposage (jours)	5A-3	41,7	31,1	27,7	31,9	34,3	32,8	23,7	30,5	10,1 %	
Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition - Grain	5A-4	6,2	4,5	3,9	4,5	4,6	4,8	3,4	4,3	10,3 %	
<b>Opérations ferroviaires</b>											
Cycle de rotation (jours) - Mouvement des wagons vides	5B-1	10,7	7,9	6,6	6,4	6,7	6,2	7,5	6,7	2,1 %	
Cycle de rotation (jours) - Mouvement des wagons chargés	5B-1	9,2	8,0	6,8	6,1	7,1	6,8	6,0	6,5	-4,8 %	
Cycle de rotation (jours) - Mouvement total	5B-1	19,9	15,9	13,4	12,5	13,9	13,0	13,5	13,2	-1,5 %	
Cycle de rotation (jours) - Récoltes non spéciales	5B-2	19,3	15,7	13,3	12,4	13,6	12,8	13,5	13,1	-1,4 %	
Cycle de rotation (jours) - Récoltes spéciales	5B-3	25,8	18,1	15,6	14,4	17,1	14,9	14,6	15,3	-1,5 %	
Temps de transit ferroviaire (jours)	5B-4	7,8	6,3	5,5	5,1	6,0	5,7	5,1	5,5	0,0 %	
Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) - Non incitatif	5B-5	12 718,7	5 178,4	5 674,4	2 019,9	1 178,5	1 129,2	1 420,1	5 747,7	1,3 %	
Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) - Incitatif	5B-5	12 945,9	16 937,5	21 118,2	5 232,1	5 158,4	5 445,1	6 194,4	22 030,1	4,3 %	
Volumes de grain des wagons-trémies (millions \$) - Valeur de rabais d'encouragement	5B-6	31,1 \$	93,4 \$	132,0 \$	34,9 \$	34,9 \$	36,6 \$	41,4 \$	147,7 \$	11,9 %	
Densité du trafic (tonnes par route-mille) - Réseau tributaire du grain	5B-7	442,5	427,8	527,3	656,7	555,7	569,2	652,4	608,5	15,4 %	
Densité du trafic (tonnes par route-mille) - Réseau non tributaire du grain	5B-7	292,5	269,8	335,2	341,9	303,3	316,5	368,3	332,5	-0,8 %	
Densité du trafic (tonnes par route-mille) - Réseau total	5B-7	330,4	303,5	373,8	405,0	353,9	367,2	425,3	387,9	3,8 %	
<b>Opérations des silos terminaux</b>											
Coefficient moyen de rotation aux silos terminaux	5C-1	9,1	8,5	10,0	s/o	s/o	s/o	s/o	10,0	0,0 %	
Niveau de stock moyen hebdomadaire aux silos terminaux (milliers de tonnes)	5C-2	1 216,2	1 432,7	1 346,4	1 240,2	1 325,7	1 366,1	1 171,1	1 274,8	-5,3 %	
Nombre moyen de jours en entreposage - Saison d'exploitation (jours)	5C-3	18,6	21,0	16,7	18,1	22,3	15,2	13,2	16,2	-3,0 %	
<b>Opérations portuaires</b>											
Temps moyen passé par les navires au port (jours)	5D-1	4,3	5,0	4,6	5,3	7,2	6,7	5,6	6,2	34,8 %	
Frais annuels de surestaries (millions \$)	5D-4	7,6 \$	23,3 \$	11,2 \$	s/o	s/o	s/o	s/o	11,2 \$	-0,3 %	
Primes de célérité annuelles (millions \$)	5D-4	14,5 \$	29,3 \$	37,6 \$	s/o	s/o	s/o	s/o	17,2 \$	-54,4 %	
Rapport hebdomadaire moyen stock-navire - Vancouver - Blé	5D-5	3,1	3,6	3,2	2,1	2,6	2,5	2,0	2,3	-27,3 %	
Rapport hebdomadaire moyen stock-navire - Vancouver - Canola	5D-5	2,5	3,7	1,5	0,5	2,8	1,6	1,1	1,5	1,5 %	
Rapport hebdomadaire moyen stock-navire - Thunder Bay - Blé	5D-5	5,6	5,0	4,5	8,0	4,4	4,2	4,1	5,3	20,0 %	
Rapport hebdomadaire moyen stock-navire - Thunder Bay - Canola	5D-5	2,8	8,3	5,5	2,3	4,9	5,8	3,4	3,9	-29,1 %	
Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition - Vancouver - Grains CCB	5D-7	3,5	2,9	3,1	2,5	2,4	3,1	3,2	2,8	-9,7 %	
Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition - Vancouver - Grains hors CCB	5D-7	3,6	3,6	2,5	1,4	2,5	2,0	1,4	1,8	-27,2 %	
Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition - Thunder Bay - Grains CCB	5D-7	4,6	5,2	4,6	5,1	5,1	5,0	4,3	4,8	4,7 %	
Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition - Thunder Bay - Grains hors CCB	5D-7	3,3	5,7	4,2	5,5	6,2	5,1	4,2	5,2	24,0 %	
Revenus de manutention du terminal (millions \$)	5D-8	274,8 \$	319,8 \$	369,2 \$	s/o	s/o	s/o	s/o	389,2 \$	5,4 %	
Coûts de maintien de la CCB (millions \$)	5D-8	94,7 \$	115,0 \$	170,1 \$	s/o	s/o	s/o	s/o	147,6 \$	-13,2 %	
<b>Performance du système</b>											
Durée totale dans la chaîne d'approvisionnement (jours)	5E-1	68,1	58,4	49,9	55,3	62,7	53,8	42,0	52,2	4,4 %	

## OPÉRATIONS DES SILOS DE COLLECTE

L'effet des fluctuations survenues à la fois dans le débit et la capacité d'entreposage se reflète dans le taux de rotation des silos. En raison d'une réduction du débit de 4,2 %, le coefficient de rotation de la capacité est tombé de 5,8 % pendant la campagne agricole 2009 à 2010, chutant à 6,2 rotations comparé au record de 6,6 rotations atteint lors de la campagne agricole précédente. [Tableau 5A-1]

La plus grande partie de la diminution était imputable aux effets de la chute brutale des expéditions de grain depuis les silos de l'Alberta, ce qui a fait tomber le coefficient de la province de 19,4 %, passant ainsi de 7,7 rotations l'année précédente à 6,2. La Saskatchewan a également affiché un recul, quoique seulement de 0,2 %, faisant fléchir le coefficient de rotation de 6,1 à 6,0. Parmi les grandes provinces productrices de céréales, le Manitoba est la seule province qui ait enregistré une augmentation, son coefficient passant à 6,7 rotations par rapport à 6,6 l'année d'avant. La Colombie-Britannique a affiché l'augmentation la plus importante, son coefficient progressant de 24,4 %, de 3,7 à 4,6 rotations.

Le coefficient de rotation est sensible aux variations de volume, mais la réelle amélioration enregistrée depuis le début du PSG provient en grande partie de la réduction de la capacité d'entreposage occasionnée par la rationalisation du réseau même de silos. Bien que la capacité d'entreposage du système de silos primaires ait désormais commencé à augmenter, elle a perdu plus de 0,8 million de tonnes, soit 13,1 % de la valeur de son année de référence. Si la capacité d'entreposage n'avait pas tant diminué, le coefficient de rotation pour la campagne agricole 2009 à 2010 aurait été de 5,0 rotations au lieu de 6,2 rotations. Cette différence de 1,2 rotation souligne une amélioration estimée de 24,0 % dans l'efficacité de la manutention au cours des onze dernières années.

Figure 46 : Coefficient de rotation moyen aux silos primaires de collecte

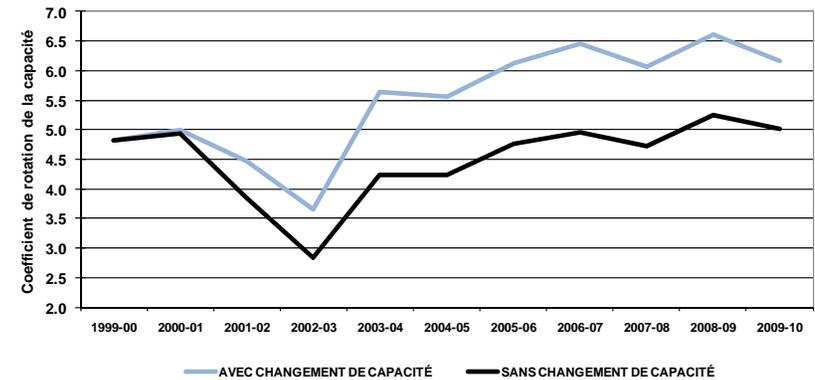
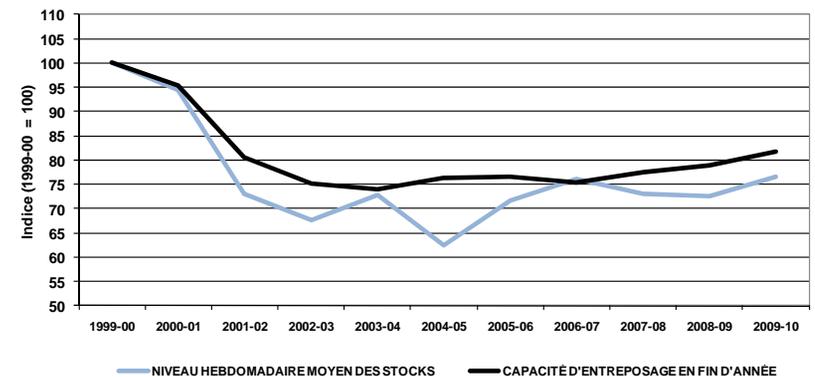


Figure 47 : Changement dans les niveaux de stocks hebdomadaires moyens



## Stocks des silos

Pour évaluer l'efficacité opérationnelle du réseau de silos primaires, le PSG examine également les quantités de grain stockées. Au-delà des niveaux des stocks, cet examen porte sur le nombre de jours d'entreposage des grains et sur la capacité des stocks en question à satisfaire les besoins immédiats du marché.

À cause de la réduction générale de la capacité d'entreposage, les stocks de grain ont aussi baissés. Malgré des fluctuations périodiques, environ la moitié de la capacité d'entreposage du système est activement employée à maintenir ces stocks. Au lieu d'une moyenne de 3,7 millions de tonnes enregistrée au cours de la première année du PSG, les stocks des silos primaires sont maintenant réduits aux trois quarts environ de ce niveau de référence. La campagne agricole de 2009 à 2010 a enregistré une augmentation de 5,4 % dans les stocks de grain des Prairies, avec la moyenne augmentant de 2,7 millions tonnes l'année précédente à 2,8 millions de tonnes. [Tableau 5A-2]

Tout comme les stocks moyens ont généralement diminué, il en est de même de la durée moyenne d'entreposage du grain. Le nombre moyen de jours d'entreposage est passé d'un nombre de référence de 41,7 jours lors de l'année de base du PSG à seulement 27,7 jours, qui est le record établi dans la campagne agricole 2008 à 2009. Toutefois, la campagne agricole 2009 à 2010 a enregistré une augmentation de cette moyenne de 10,1 %, à 30,5 jours. Ce résultat a été largement causé par des augmentations des moyennes sous-jacentes pour la plupart des grains. Quelques-uns des changements les plus notables d'une année à l'autre concernant ces moyennes sont résumés dans le tableau qui suit : [Tableau 5A-3]

Figure 48 : Changements dans les stocks hebdomadaires moyens et nombre moyen de jours en entrepôt

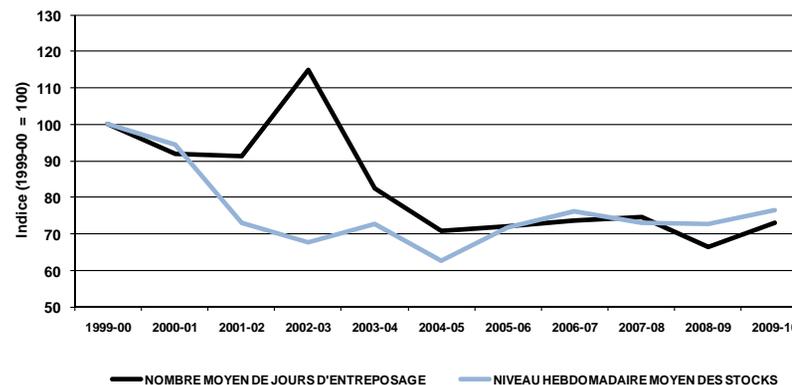
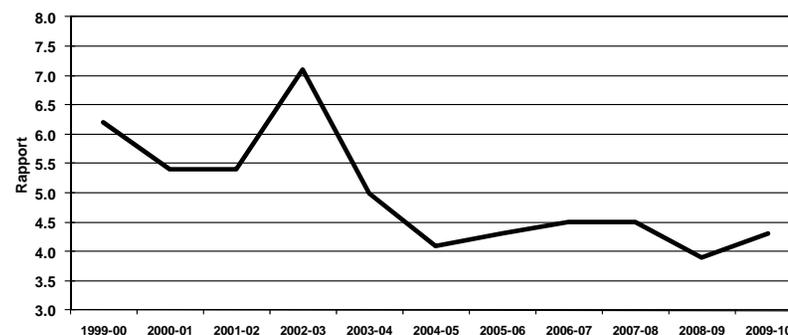


Figure 49 : Silos primaires - Rapport stock-expédition



### Campagne agricole 2009 à 2010 - Jours en entreposage dans les silos de collecte

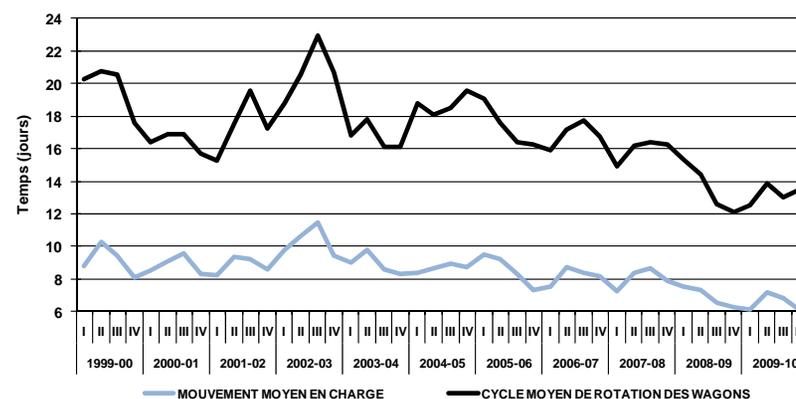
Province	Jours en entreposage	Changement	Grain	Jours en entreposage	Changement
Colombie-Britannique	34,1 jours	Baisse de 18,8 %	Grains CCB		
Saskatchewan	29,5 jours	Hausse de 3,5 %	Orge	21,0 jours	Baisse de 12,9 %
Manitoba	28,0 jours	Hausse de 5,3 %	Blé	36,8 jours	Hausse de 7,3 %
Alberta	34,2 jours	Hausse de 33,6 %	Blé dur	43,0 jours	Hausse de 12,0 %
			Grains hors CCB		
			Lin	18,9 jours	Baisse de 35,3 %
			Pois	24,0 jours	Hausse de 0,8 %
			Avoine	25,4 jours	Hausse de 14,4 %
			Canola	19,5 jours	Hausse de 23,4 %

### Rapports stock-expédition

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. L'examen de ces rapports stock-expédition hebdomadaires montre que la moyenne trimestrielle est rarement tombée au-dessous d'une valeur de 5,0 pendant les cinq premières années du PSG. 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 pour l'expédition la semaine suivante.<sup>41</sup> Ces rapports sont cependant fortement influencés par la durée pendant laquelle le grain reste en stock. Le temps moyen passé en stock ayant considérablement diminué au cours des six dernières années, il en a été de même pour le rapport stock-expédition. À la fin de la campagne agricole 2008 à 2009, ce rapport avait baissé d'un facteur de 37,1 %, de 6,2 à 3,9. [Tableau 5A-4]

<sup>41</sup> Si le rapport entre ces deux valeurs s'établit exactement à 1,0, cela signifie que les stocks des silos de collecte correspondaient exactement aux expéditions réalisées la semaine suivante. Un rapport supérieur dénote un approvisionnement excédentaire aux besoins à court terme.

Figure 50 : Cycle moyen de rotation des wagons



Alors que le grain était amené dans le système des silos primaires à un taux plus faible pendant la campagne agricole 2009 à 2010, les rapports stock-expédition trimestriels ont grimpé de 4,5 au premier trimestre à une crête de 4,8 au troisième trimestre de la campagne. Cette augmentation progressive a haussé la moyenne annualisée de 10,3 %, du chiffre record de 3,9 l'année précédente à 4,3. Malgré l'augmentation, cette valeur est toujours l'une des plus basses observées pour le PSG.

### OPÉRATIONS FERROVIAIRES

Dans le cadre du SMTG, le cycle de rotation des wagons mesure le temps qu'il faut à une compagnie de chemin de fer pour livrer un chargement de grain à un port désigné dans l'Ouest du Canada et rapatrier le wagon vide dans les Prairies pour y être rechargé. Cette mesure a continué à s'améliorer, avec le cycle moyen de rotation des wagons pour la campagne agricole 2009 à 2010 baissant de 1,5 % par rapport à celui affiché l'année précédente, de 13,4 jours à 13,2 jours.

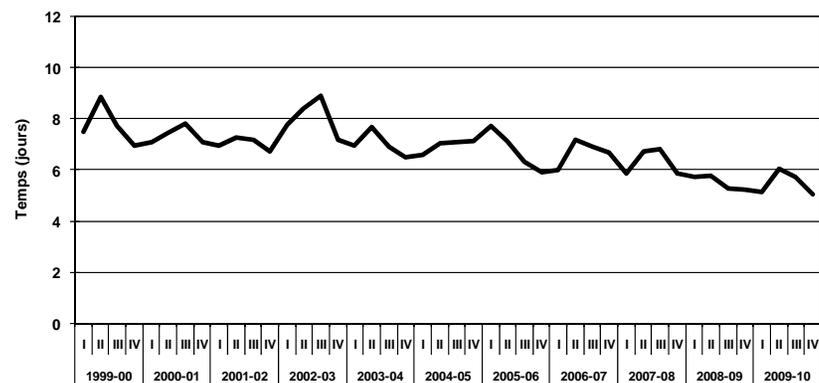
Ce chiffre s'est avéré être le meilleur jamais enregistré dans le cadre du PSG, et il s'est largement appuyé sur les résultats améliorés des premier et deuxième trimestres. Avec une réduction de 6,7 %, les mouvements dans le couloir de Thunder Bay ont affiché le plus grand déclin d'ensemble, avec le cycle moyen baissant de 13,7 jours l'année précédente à 12,8 jours. Ceci a été suivi par une réduction de 0,8 % dans le couloir de Vancouver, qui a enregistré une baisse de la moyenne de 14,1 jours à 14,0 jours. À l'encontre de ces améliorations, la moyenne affichée dans le couloir de Prince Rupert a enregistré une augmentation de 1,6 %, passant de 11,8 jours douze mois auparavant à 12,0 jours. [Tableau 5B-1]

Ces résultats mixtes se sont prolongés de façon égale aux portions chargée et vide du cycle de rotation des wagons. Pour le premier, le temps de transit moyen après chargement a baissé de 4,8 % à une valeur de 6,5 jours, comparativement à 6,8 jours pendant la campagne précédente. Inversement, une augmentation de 2,0 % a été observée pour la portion vide des mouvements, avec la valeur moyenne augmentant de 6,6 jours à 6,7 jours.

Les deux transporteurs principaux ont affiché des résultats très différents, la moyenne du CN ayant baissé de 2,7 % comparé à une réduction plus modeste de 0,3 % pour le CP. Ces différences ont aussi impacté les portions chargée et vide du cycle de rotation des wagons de chaque transporteur. Dans le cas du CN, ce transporteur a affiché une réduction de 6,8 % dans la portion chargée de son cycle moyen, et une augmentation de 2,2 % dans sa portion vide. Les changements des valeurs moyennes correspondantes du CP étaient notablement moindres, avec une réduction de 2,2 % pour la portion chargée de ses mouvements et une augmentation de 1,4 % pour la composante vide. La performance plus faible du CP pouvait être attribuée en grande partie aux effets d'un allongement des temps de cycle de rotation pour les valeurs moyennes des troisième et quatrième trimestres du transporteur.

L'amélioration générale du cycle de rotation moyen des wagons a aussi été reflétée dans ceux des cultures non spéciales et spéciales. Le cycle

Figure 51 : Durée moyenne du temps de transit après chargement



moyen de rotation des wagons pour les produits de cultures non spéciales a baissé de 1,4 % à 13,1 jours, au cours de la campagne agricole 2009 à 2010. Cette valeur s'est avérée être 14,4 % de moins que la moyenne de 15,3 jours associée aux cultures spéciales, qui a affiché une réduction marginalement supérieure de 1,5 % pour la période. Dans l'ensemble, ces résultats continuent à suggérer qu'il existe une différence structurelle dans le service fourni par les chemins de fer pour le transport des cultures spéciales. [Tableaux 5B-2 et 5B-3]

Bien qu'un ciblage continu des chemins de fer sur une meilleure utilisation des biens puisse expliquer cette amélioration à un certain degré, un scénario plus probable 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. À cause des effets

persistants de cette baisse générale de trafic, le CN et le CP ont pu orienter une portion plus grande de leur capacité de transport vers les mouvements de grain. Nonobstant les difficultés d'exploitation qui semblent avoir impactées la performance du CP au cours du deuxième semestre, les expéditions de grain à l'exportation, qui sont restées à des niveaux comparativement supérieurs à la normale, ont continué à bénéficier de cette plus grande capacité.

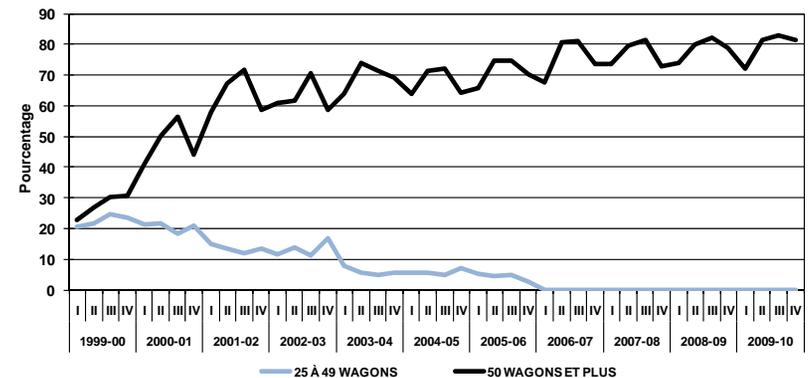
### Temps de transit après le chargement

Le temps de transit moyen après chargement est plus important que le cycle de rotation moyen de wagons des chemins de fer. Cette mesure se concentre sur le temps passé à transporter le grain d'un silo de collecte à un silo terminal portuaire pour son déchargement. L'une des préoccupations les plus courantes exprimées par les expéditeurs de grain concerne l'uniformité du service qu'ils reçoivent des chemins de fer. En particulier, il leur est difficile de développer des plans logistiques lorsque les temps de transit réels peuvent varier fortement par rapport à la moyenne.

Le temps de transit après chargement des chemins de fer a enregistré une amélioration de 29,8 % au cours des onze dernières années, en baissant à 5,5 jours en moyenne dans la campagne agricole 2009 à 2010, comparé à la moyenne de 7,8 jours pour l'année de base du PSG. En outre, la variabilité des distributions sous-jacentes a indiqué une réduction tout aussi significative, avec un coefficient de variation baissant de 42,9 % à 30,8 %.<sup>42</sup> Tout cela suggère que, tandis que les

<sup>42</sup> Le PSG a révisé ses calculs de temps de transit après chargement afin de mieux représenter la variabilité réelle dans chacune des paires origine/destination sous-jacentes ou dans les flux de trafic. Le coefficient de variation élimine efficacement les distorsions qui se produisent en mesurant les temps de transit associés aux déplacements individuels dans une population diverse en ciblant la variabilité sous-jacente des distributions de données associées à chaque flux. Les valeurs plus petites du rapport indiquent des distributions plus serrées que les grandes valeurs. Dans ce but, un rapport inférieur peut être censé indiquer une meilleure uniformité autour du temps de transit moyen après chargement présenté.

Figure 52 : Trafics ferroviaires avec rabais d'encouragement



chemins de fer ont amélioré l'uniformité de leurs services de transit, elle enregistre toujours une forte variabilité. Il reste à voir si les grandes améliorations de performance apportées par les chemins de fer en particulier au cours des quatre dernières années peuvent se renouveler matériellement à plus long terme. [Tableau 5B-4]

### Blocs de wagons multiples

Au cours de la campagne agricole 2009 à 2010, 22,0 millions de tonnes de grain ont été transportées en blocs de wagons multiples avec des rabais sur les tarifs de fret. Ceci a représenté une augmentation de 4,3 % par rapport aux 21,1 millions de tonnes manutentionnées l'année précédente, et seulement la deuxième fois que les expéditions en blocs de wagons multiples dépassaient réellement 20 millions de tonnes.

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

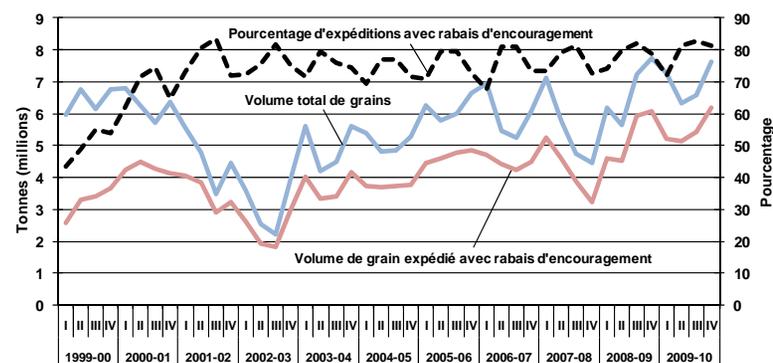
grands, permettant aux sociétés céréalières de réaliser la plus grande rentabilité financière. En outre, les deux chemins de fer ont encouragé ces tailles de bloc plus grandes en augmentant systématiquement les rabais sur les expéditions en blocs de 50 wagons ou plus, tout en réduisant ceux sur les mouvements en blocs de 25 à 49 wagons.<sup>43</sup> [Tableau 5B-5]

De ce fait, la proportion du trafic ferroviaire transporté en blocs de wagons multiples a grimpé très rapidement. À la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, 79,3 % du grain réglementé à destination des quatre ports de l'Ouest canadien gagnait un rabais, au lieu de 50,4 % pour l'année de base du PSG. En outre, depuis la campagne agricole 2006 à 2007, tout ce trafic a commencé à être transporté en blocs d'au moins 50 wagons. Par extension, la proportion de grain transporté en trains-blocs non sujets à des rabais a diminué régulièrement, de 49,6 % à 20,7 %.

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 des onze dernières années, passant de 31,1 millions \$ à une valeur estimée de 147,7 millions \$. Toutefois, 21,8 millions \$ seulement, c'est-à-dire, 18,7 % de cette augmentation de 116,6 millions \$, a découlé de l'accroissement du volume de grain expédié. La majorité, soit 94,8 millions \$, est provenue de la migration vers des mouvements en trains-blocs plus grands et de l'utilisation de rabais par tonne de plus en plus grands par les chemins de fer. Ceci se reflète au mieux dans le rabais moyen gagné, qui est estimé avoir augmenté de 2,40 \$ la tonne à une moyenne de 6,71 \$ la tonne. [Tableau 5B-6]

<sup>43</sup> 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 sa prime 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.

Figure 53 : Composition des blocs de wagons multiples



#### Densité du trafic

La densité du trafic constitue un indicateur général de l'efficacité du réseau ferroviaire. Avec une moyenne trimestrielle de 387,9 tonnes par route-mille, la densité globale au cours de la campagne agricole 2009 à 2010 a été supérieure de 3,8 % aux 373,8 tonnes par route-mille observées un an plus tôt. En outre, ceci a aussi signalé l'établissement d'un deuxième record consécutif pour la densité du trafic dans le cadre du PSG.<sup>44</sup>

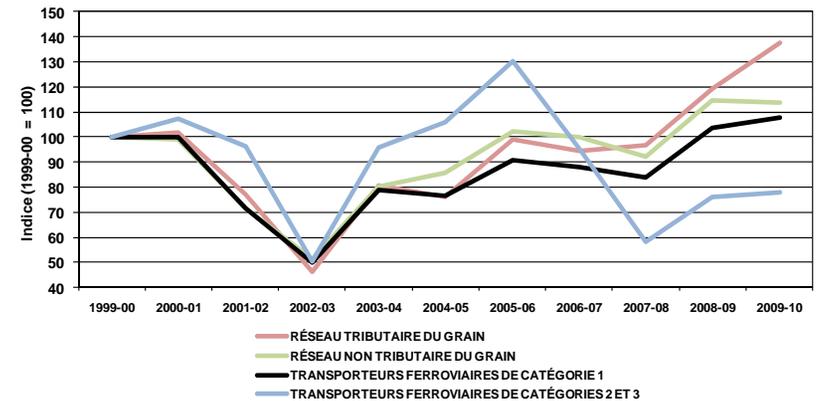
<sup>44</sup> On détermine la densité du trafic selon le lien entre les volumes de grain transportés au cours d'une période prescrite et le nombre de route-milles du réseau ferroviaire de l'Ouest canadien à la fin de la même période. Bien que les valeurs sur 12 mois soient comparables, on ne peut les évaluer directement selon les valeurs trimestrielles. On utilise donc plutôt la moyenne des valeurs trimestrielles de l'année.

La transformation limitée du réseau ferroviaire au cours de la dernière décennie a largement sensibilisé cet indicateur aux changements du volume de trafic. Ceci a été reflété tout aussi bien dans les comparaisons entre les densités des réseaux tributaire et non tributaire du grain, qui ont présenté des tendances similaires à cause des changements comparables dans le volume de trafic. Mais une augmentation de 15,1 % du volume provenant du réseau tributaire du grain a conduit à une hausse de sa densité de trafic de 15,4 % dans la campagne agricole 2009 à 2010, de 527,3 tonnes par route-mille l'année précédente à une moyenne de 608,5 tonnes par route-mille. En même temps, une diminution de 0,8 % du volume de grain expédié par le réseau non tributaire du grain a conduit à une réduction correspondante de sa densité de trafic, laquelle a baissé de 335,2 tonnes par route-mille l'année précédente à une moyenne de 332,5 tonnes par route-mille. De ce fait, une disparité prononcée s'est manifestée entre les densités relatives de ces deux réseaux. [Tableau 5B-7]

Un degré encore plus élevé de volatilité peut être constaté en comparant le changement de densité pour les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 et les autres transporteurs, ces derniers étant beaucoup plus affectés par les changements de volume et d'infrastructure. Cette sensibilité était évidente dans les girations qui se sont produites avec la création et l'échec de diverses opérations ferroviaires locales au cours des onze dernières années, y compris tout récemment le Last Mountain Railway et le Battle River Railway.

Les deux groupes ont bénéficiés des augmentations de volume dans la campagne agricole 2009 à 2010. Dans le cas des transporteurs ferroviaires de catégorie 1, la densité de trafic a augmenté de 4,4 %, d'une valeur moyenne de 417,9 tonnes par route-mille l'année précédente à 436,2 tonnes par route-mille. Le gain des autres transporteurs s'est avéré être marginalement plus faible, soit 2,9 %, ce qui a fait augmenter sa moyenne de 82,1 tonnes par route-mille à 84,5 tonnes par route-mille.

Figure 54 : Fluctuation de la densité du trafic ferroviaire



## OPÉRATIONS DES SILOS TERMINAUX

Grâce à une augmentation seulement modeste de 0,5 % dans le volume traversant les ports dans la campagne agricole 2009 à 2010, le coefficient de rotation du système des silos terminaux est resté inchangé par rapport au record de 10,0 rotations l'année précédente.<sup>45</sup> Il y a eu tout de même des changements importants des coefficients de rotation pour les divers ports, qui ont reflété leurs changements de débit. Le taux du port de Churchill montra l'augmentation la plus importante, grim pant de 26,7 % à 3,8 rotations comparativement à 3,0 rotations pendant la campagne précédente. Vancouver, avec un gain de 5,6 %, enregistra la deuxième plus grande augmentation, avec 15,2 rotations

<sup>45</sup> 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.

comparativement à 14,4 rotations l'année précédente. Le port de Prince Rupert enregistra un gain plus modeste de 0,9 % et vit son taux de rotation passer de 22,2 à 22,4 rotations. Le port de Thunder Bay obtint des résultats opposés et vit son taux chuter de 14,8 % avec un débit réduit, baissant de 5,4 à 4,6 rotations. [Tableau 5C-1]

### Stocks des silos terminaux

Pendant le PSG, le volume de grain en stock aux silos terminaux s'est avéré avoir une relation assez cohérente avec les manutentions d'ensemble du système, en général à environ 25 % du débit trimestriel. Nonobstant une augmentation marginale de 0,5 % du débit des silos terminaux pour la campagne agricole 2009 à 2010, le niveau moyen hebdomadaire des stocks a baissé de 5,3 % à un peu moins de 1,3 millions de tonnes. Ceci était dû aux prélèvements des stocks à Vancouver, Thunder Bay et Churchill, qui ont baissé respectivement de 2,4 %, 3,6 % et 55,1 %. Prince Rupert a été le seul port à afficher une augmentation des stocks, avec un gain de 12,1 %.

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 moyen. Pourtant, la taille de ces stocks a baissé de 3,7 % à 0,6 million de tonnes. Avec peu d'exceptions, des réductions ont aussi été relevées dans la taille des autres stocks. Les stocks de canola, qui ont de nouveau été classés en deuxième place, ont diminué d'un pourcentage plus important de 17,3 %, baissant à une valeur 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 0,2 millions de tonnes. [Tableau 5C-2]

### Jours en entrepôt

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 3,0 % à un point bas record du PSG de 16,2 jours, comparativement à 16,7 jours pendant la campagne

Figure 55 : Répartition du rapport hebdomadaire stock-expédition

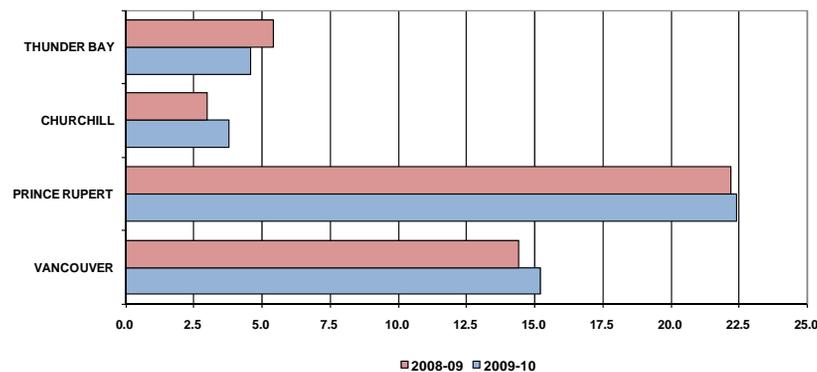
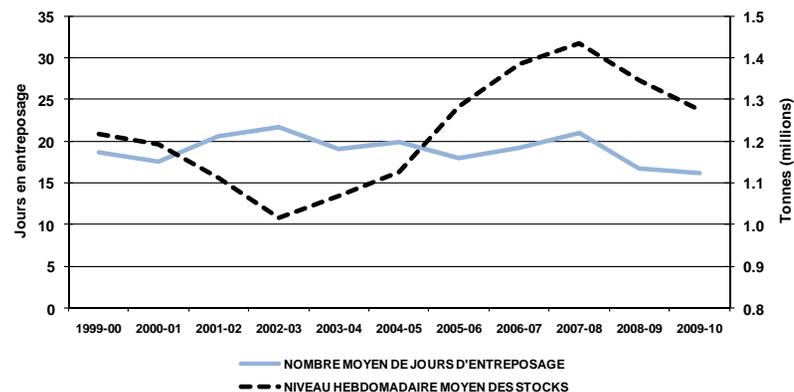


Figure 56 : Silos terminaux - Niveau hebdomadaire des stocks et journées d'entreposage



précédente. La raison pour cela provenait en grande partie des réductions de Vancouver et Churchill, qui ont baissé respectivement de 6,6 % et 35,7 %. À l'encontre de cette tendance, Prince Rupert et Thunder Bay ont affiché des augmentations respectives de 16,2 % et 9,4 %. [Tableau 5C-3]

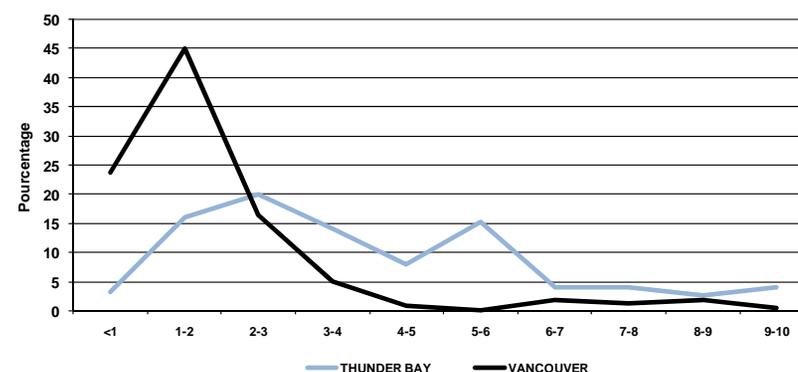
Ces résultats ont été obtenus malgré le fait que le temps moyen d'entreposage de la plupart des grains a réellement augmenté. Le changement a été causé par de fortes réductions dans les temps d'entreposage associés à l'orge et au canola, qui ont baissé respectivement de 47,2 % et 15,0 %. Le déclin du quatrième trimestre dans le temps d'entreposage moyen pour le blé a aidé à réduire la moyenne générale de cette période à 13,2 jours, la plus basse jamais enregistrée pour le PSG.

Certains des changements plus accentués d'une année à l'autre enregistrés pour la campagne agricole 2009 à 2010 sont résumés dans le tableau ci-dessous :

#### Campagne agricole 2009 à 2010 - Jours en entreposage dans les silos terminaux

	Jours en entrepôt	Changement	Commentaires
<b>Ports terminaux</b>			
Churchill	14,8 jours	Baisse de 35,7 %	
Vancouver	11,3 jours	Baisse de 6,6 %	Plus faible nombre moyen de jours d'entreposage
Thunder Bay	30,2 jours	Hausse de 9,4 %	Nombre moyen le plus élevé de jours d'entreposage
Prince Rupert	13,6 jours	Hausse de 16,2 %	
<b>Grains notables</b>			
Orge	31,9 jours	Baisse de 47,2 %	
Canola	9,1 jours	Baisse de 15,0 %	Plus faible nombre moyen de jours d'entreposage
Blé	17,4 jours	Hausse de 3,0 %	
Blé dur	19,1 jours	Hausse de 20,9 %	
Lin	21,3 jours	Hausse de 23,1 %	
Avoine	80,2 jours	Hausse de 45,8 %	Nombre moyen le plus élevé de jours d'entreposage

Figure 57 : Moyenne de rotation aux silos terminaux



#### Rapports stock-expédition

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. Cette mesure fournit une indication de la relation entre les niveaux de stock des terminaux et le volume de céréales chargées sur les navires pour une semaine donnée.<sup>46</sup> Pour Vancouver, le rapport moyen pour la plupart des céréales se situait confortablement au-dessus d'une valeur de 2,0. L'exception principale fut le canola, avec un rapport moyen de 1,1. En considérant le débit accru pour la plupart des céréales, de nombreux rapports moyens diminuèrent en fait, comparativement à ceux de l'année

<sup>46</sup> 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 demie le volume de grain expédié au cours d'une semaine était en stock au début de cette même semaine.

précédente. Il y avait pourtant une exception notable dans le rapport associé au lin, qui a augmenté de 12,0 % face à une augmentation de volume de 829,8 %, causée par les nouvelles exportations vers la Chine. [Tableau 5C-4]

Les rapports moyens affichés par Thunder Bay se situaient bien au-dessus d'une valeur de 2,0. Toutefois, à cause d'une réduction du débit de 17,0 %, un grand nombre de rapports ont en fait augmenté. Bien que le lin ait affiché une augmentation de 206,2 % de son rapport, le gain le plus significatif a été affiché par le blé, qui a augmenté de 26,1 %, de 4,4 l'année précédente à 5,6. Grâce à une augmentation des stocks, les rapports associés à tous les grains expédiés de Prince Rupert ont augmenté fortement, entre 13,3 % dans le cas du canola et 178,6 % pour le blé dur.<sup>47</sup> L'inverse est essentiellement vrai pour Churchill, qui a affiché un déclin de 53,7 % de son rapport pour le blé à cause d'une réduction de ses stocks de blé.

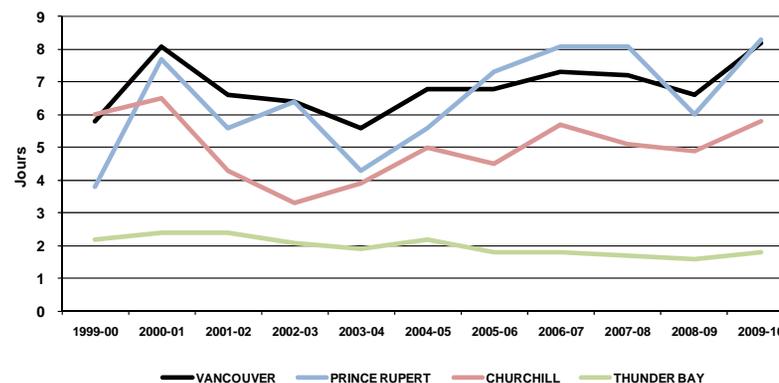
Dans l'ensemble, ces mesures affirment que des stocks de terminal suffisants étaient conservés face à la demande prédominante, bien qu'elles indiquent aussi que des pénuries de stock se sont aussi manifestées périodiquement. Si les rapports stock-expédition fondés sur la qualité montrent une plus grande 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. [Tableau 5C-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 2009 à 2010.<sup>48</sup> Dans le cas de

<sup>47</sup> Traditionnellement, le blé était le seul grain avec une uniformité d'expédition suffisante à partir de Prince Rupert pour permettre de calculer un rapport stock-expédition dans chacune des onze dernières campagnes agricoles. Une augmentation du débit des autres produits a élargi l'utilisation de ces rapports.

<sup>48</sup> 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

Figure 58 : Temps moyen passé par les navires au port



Vancouver, ceci se produisit environ 23,6 % du temps, une forte hausse par rapport au taux de 17,1 % affiché un an plus tôt. À Thunder Bay, de tels événements furent rares, bien que le taux ait chuté à 3,3 % par rapport à 3,9 % un an plus tôt.

## OPÉRATIONS PORTUAIRES

Un total de 823 navires ont mouillé pour charger du grain dans les ports de l'Ouest canadien durant la campagne agricole 2009 à 2010. Il s'agissait d'une augmentation de 2,6 % par rapport aux 802 navires qui ont mouillé pour charger du grain dans la campagne précédente. Étant donné que ceci était supérieur à l'augmentation de débit de 0,5 %, il a aussi été suggéré que les navires plus gros ont joué un rôle légèrement moindre pour transporter le grain à l'exportation. Cela était plus évident

implique plutôt que les stocks existants de céréales étaient insuffisants et que la pénurie devrait être corrigée en utilisant les livraisons ferroviaires futures.

pour le transport du grain depuis Prince Rupert, où 80 des 100 navires arrivés ont pris des chargements de plus de 30 000 tonnes.<sup>49</sup>

### Temps moyen passé par les navires au port

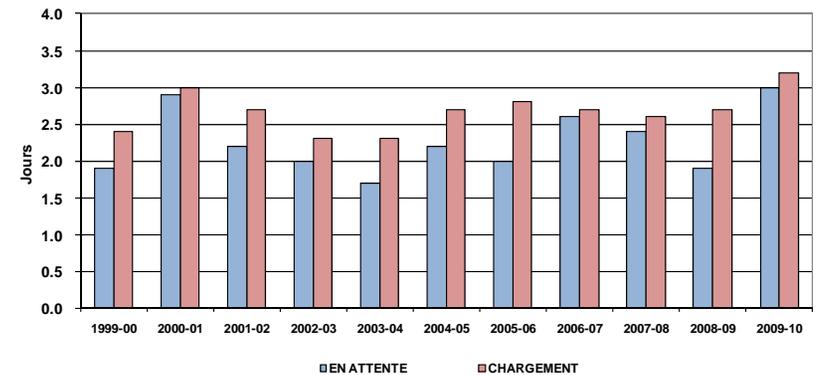
Le temps moyen passé par les navires au port a augmenté de 34,8 % dans la campagne agricole 2009 à 2010, passant d'une moyenne de 4,6 jours l'année précédente à 6,2 jours. Cette augmentation a été constatée pour chacun des quatre trimestres et dans chacun des quatre ports. Cela s'est tout aussi reflété par des augmentations du temps passé par les navires en attente du chargement, ainsi que le temps de chargement proprement dit. Les navires ont attendu en moyenne 3,0 jours pour être chargés, une augmentation de 57,9 % par rapport à la moyenne de 1,9 jour de la campagne agricole précédente. Le temps de chargement a augmenté de 18,5 %, passant d'une moyenne de 2,7 l'année précédente à 3,2 jours.<sup>50</sup>

Les augmentations les plus importantes ont été enregistrées par les ports de la côte ouest, avec Prince Rupert affichant une augmentation de 38,3 %, en passant d'une moyenne annualisée de 6,0 jours l'année précédente à 8,3 jours. Le temps passé par les navires dans le port de Vancouver suivait de près en augmentant de 24,2 %, à une moyenne de 8,2 jours comparativement à 6,6 jours. Ceux-ci ont été suivis à leur tour par Churchill, qui a affiché une augmentation de 18,4 %, ce qui a fait augmenter sa moyenne de 4,9 jours l'année précédente à 5,8 jours. Bien que Thunder Bay ait enregistré une augmentation de 12,5 % du temps

<sup>49</sup> 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. Depuis lors la proportion a augmenté considérablement, et a atteint une pointe de 86,2 % dans la campagne agricole 2007 à 2008. La proportion de la campagne agricole 2009 à 2010 a baissé marginalement par rapport à 84,3 % l'année précédente.

<sup>50</sup> 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.

Figure 59 : Temps moyen d'attente et de chargement des navires



passé par les navires au port, sa moyenne est restée la plus basse parmi les quatre ports de l'Ouest du Canada, étant passé d'une moyenne de 1,6 jour pendant la campagne agricole précédente à 1,8 jour.<sup>51</sup> [Tableau 5D-1]

### Répartition du temps des navires au port

Étant donné les augmentations des moyennes indiquées ci-dessus, la proportion de navires nécessitant plus de cinq jours pour partir a fortement augmenté, passant de 30,9 % l'année précédente à 49,8 %. Ceci s'est reflété dans les augmentations sensibles des proportions affichées par chacun des quatre ports de l'Ouest canadien, les augmentations les plus importantes se produisant de nouveau le long de la côte ouest. En premier venait Prince Rupert, où 69,0 % des navires à destination du port

<sup>51</sup> Les moyennes plus basses de Thunder Bay sont dues 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.

y sont restés pendant plus de cinq jours, comparé à 43,8 % l'année précédente. Vancouver a constaté une augmentation légèrement moindre de la proportion, de 51,1 % à 64,5 %. L'histoire s'est répétée avec Churchill, où la proportion des navires au port pendant plus de cinq jours a grimpé de 20,0 % l'année précédente à 44,4 %. Même Thunder Bay, qui traditionnellement enregistre la part la plus petite des navires restant pendant plus de cinq jours, a affiché une hausse de la proportion de 1,0 % à 17,7 %. [Tableau 5D-2]

### Répartition des amarrages par navire

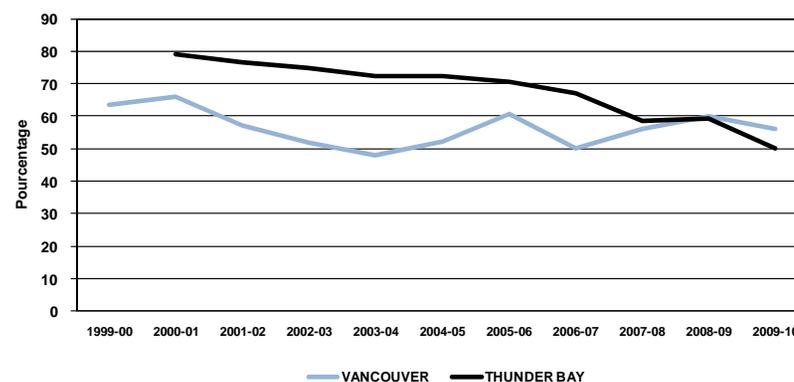
Il y eut aussi de modestes changements du nombre comparatif de navires ayant besoin d'amarrer à plusieurs terminaux, durant la campagne agricole 2009 à 2010. À Vancouver, cette proportion a baissé à 56,2 %, comparé à 59,9 % un an auparavant. Il est intéressant de signaler que ces récentes valeurs sont seulement marginalement inférieures à celles observées au début du PSG. L'un des facteurs ayant contribué à leur plus récente augmentation peut être associé au tonnage additionnel qui a été chargé à l'Alliance Grain Terminal depuis son acquisition en 2007, 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 baissé à 50,0 % par rapport à 59,1 % pendant la campagne précédente. Ceci était bien inférieur au niveau repère de 79,2 % de la première année du PSG. [Tableau 5D-3]

### Surestaries et primes de célérité

Les membres de la WGEA et de la CCB ont fourni au Surveillant le total des frais de surestaries des navires et des primes de célérité.<sup>52</sup> Ce qui suit

<sup>52</sup> Il faudrait noter le fait que les données associées aux surestaries et primes de célérité des navires sont à la fois non vérifiées et regroupées. En outre, elles concernent des expéditions effectuées pendant la campagne agricole et, en tant que telles, elles peuvent être différentes des chiffres présentés dans les déclarations financières des organismes qui ont fourni les données.

Figure 60 : Navires nécessitant plus d'un amarrage



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 2009 à 2010, les revenus nets ont baissé de 77,3 % par rapport à ce qu'ils avaient été lors de la campagne précédente, baissant à 6,0 millions \$ comparativement à 26,4 millions \$.

Ceci fut principalement attribuable à une diminution de 54,4 % des primes de célérité, qui ont baissé à 17,2 millions \$ comparativement à 37,6 millions \$ l'année précédente. La plupart de la réduction pouvait être tracée à une diminution de 60,2 % des primes de célérité gagnées le long du littoral pacifique, lesquelles ont baissé de 29,1 millions \$ à 11,6 millions \$. Cependant, ceci fut également attribuable à une réduction de 34,4 % des primes de célérité pour Churchill, Thunder Bay et la Voie maritime du Saint-Laurent, lesquelles sont passées de 8,5 millions \$ l'année précédente à 5,6 millions \$.

En comparaison, les frais de surestaries ont en fait baissé d'un pourcentage marginal de 0,3 %, et sont restés essentiellement inchangés

à 11,2 millions \$. Toutefois, ce résultat neutre était le produit de deux forces opposées. Premièrement, il y a eu une augmentation de 22,4 % des frais de surestaries le long du littoral pacifique, lesquels ont augmenté de 7,7 millions \$ à 9,4 millions \$. Deuxièmement, il y a eu le décalage provenant d'une réduction de 50,1 % des frais de surestaries à Churchill, ThunderBay et le long de la Voie maritime du Saint-Laurent, lesquels ont baissé, passant de 3,5 millions \$ l'année précédente à 1,7 million \$. [Tableau 5D-4]

Dans l'ensemble, la forte réduction des revenus associés aux primes de célérité, combinée à la réduction marginale des frais de surestaries, suggère que moins de navires ont été capables de partir rapidement des ports. Ceci est confirmé par l'augmentation importante du temps passé par les navires dans les ports.

#### Rapport hebdomadaire moyen des exigences stock-navire

Les rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire sont calculés pour les principaux grains à Vancouver et Thunder Bay d'après les rapports hebdomadaires sur les volumes en stock dans les silos terminaux et d'après les prévisions des arrivées de navires au cours de la semaine à venir. Si l'on compare les stocks des silos terminaux à la demande des navires dont on prévoit l'arrivée, on peut alors mesurer l'approvisionnement à court terme par rapport à la demande à court terme.

Les rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire pour les grains en stock au port de Vancouver ont généralement diminué dans la campagne agricole 2009 à 2010. La réduction la plus importante parmi les rapports des grains de la CCB était celle pour le blé, qui a baissé de 27,3 %, de 3,2 l'année précédente à 2,3. On a également observé une diminution de 11,5 % du rapport moyen pour le blé dur, qui est passé de 2,9 à 2,5. À l'encontre de cela, il y a eu une augmentation de 5,9 % dans le rapport pour l'orge, qui a augmenté de 3,9 l'année précédente à 4,1. Les résultats ont été tout aussi mixtes pour les grains hors CCB, avec le rapport pour le canola augmentant de 1,5 % à 1,5, alors que ceux pour les

Figure 61 : Rapport hebdomadaire moyen des exigences stock-navire

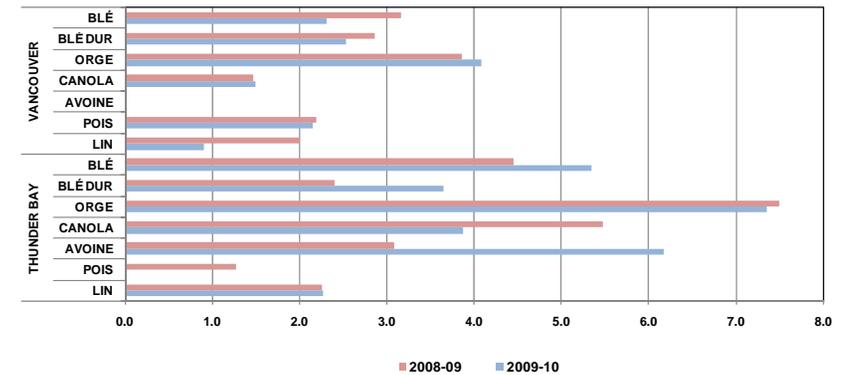
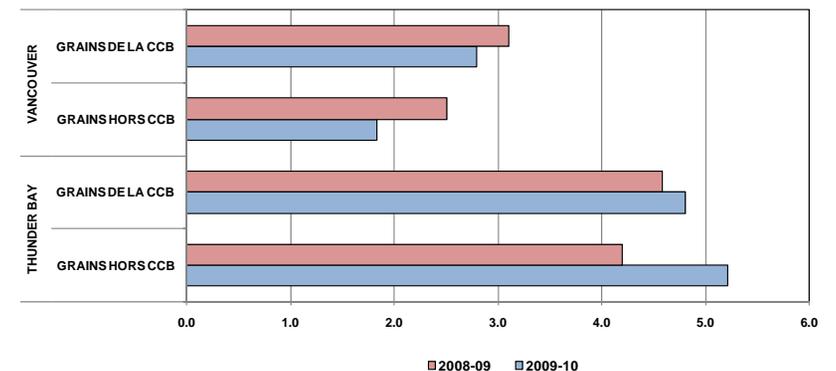


Figure 62 : Rapport stock-expédition



pois et le lin ont baissé respectivement de 1,8 % et 55,3 %. Dans la plupart des cas, ces rapports étaient tous confortablement au-dessus du seuil de 1,0.

Il en était essentiellement de même pour les changements des rapports affichés par Thunder Bay, bien que la plupart aient augmenté. La plus grande augmentation pour les grains de la CCB fut enregistrée pour le rapport du blé dur qui augmenta de 52,1 % à 3,7 comparativement à 2,4 un an plus tôt. Ceci a été suivi par une augmentation de 20,0 % du rapport pour le blé, qui a augmenté à une valeur moyenne de 5,3, et par un déclin de 1,9 % du rapport pour l'orge, qui a diminué à 7,4. Des variations plus importantes ont été relevées parmi les grains hors CCB, celles affichées par les pois baissant en fait à zéro.<sup>53</sup> Ceci a été suivi par le canola, dont le rapport a baissé de 29,1 % à 3,9. [Tableau 5D-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. [Tableau 5D-6]

### Rapport stock-expédition

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.

<sup>53</sup> Le volume de pois expédié depuis Thunder Bay dans la campagne agricole 2009 à 2010 a été insuffisant pour calculer un rapport utile.

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 diminué de 9,7 % pendant la campagne 2009 à 2010, baissant à 2,8 de 3,1 de l'année précédente. De plus, on a vu une réduction de 27,2 % du rapport pour les grains hors CCB qui chuta de 2,5 à 1,8. À Thunder Bay, les deux rapports ont changé en sens inverse : le rapport moyen pour les grains de la CCB augmentant de 4,7 %, pour passer de 4,6 à 4,8, tandis que le rapport moyen pour les grains hors CCB augmentait d'un pourcentage plus important de 24,0 %, de 4,2 à 5,2. Dans tous les cas, ces valeurs indiquaient clairement que les stocks disponibles suffisaient amplement à satisfaire la demande à court terme. [Tableau 5D-7]

### 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 Vancouver. La CCB a indiqué ses frais portuaires globaux pour les terminaux du littoral pacifique, en plus de celui de Thunder Bay.<sup>54</sup>

Les recettes totales du terminal pour la campagne agricole 2009 à 2010 ont augmenté de 5,4 %, s'établissant à 389,2 millions \$ contre

<sup>54</sup> Il faudrait remarquer que, grâce aux différences dans les pratiques comptables, il est difficile de faire des comparaisons directes entre les revenus globaux des silos terminaux et les coûts de la CCB. De plus, les données sur les recettes des terminaux et les coûts présentés ici sont des données non vérifiées.

369,2 millions \$ un an plus tôt. Ce résultat a été obtenu par deux données contraires : un gain de 12,6 % à Vancouver, qui a enregistré une hausse de revenus de 284,8 millions \$ à 320,6 millions \$; et une diminution de 18,7 % à Thunder Bay, où les revenus des silos terminaux ont baissé de 84,4 millions \$ à 68,6 millions \$. [Tableau 5D-8]

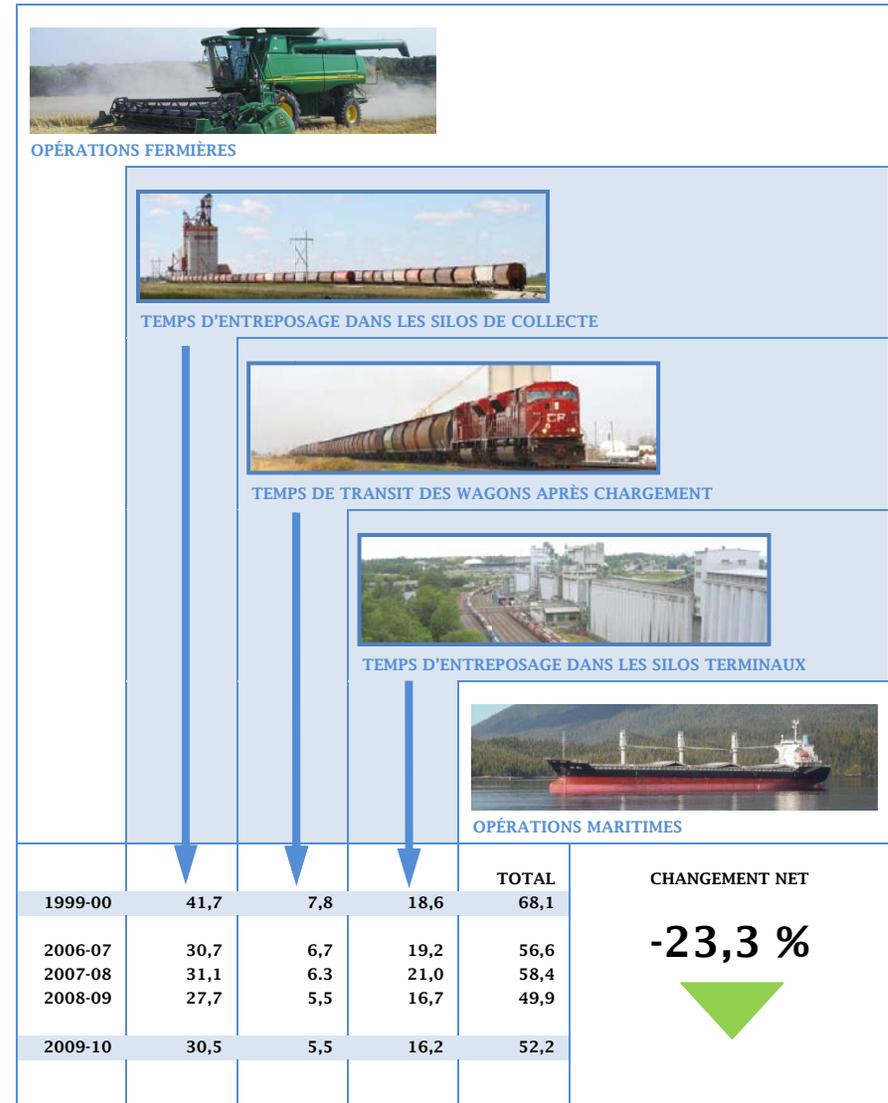
Les coûts de maintien de la CCB ont baissé de 13,2 % dans la campagne agricole 2009 à 2010, diminuant de 170,1 millions \$ l'année précédente à 147,6 millions \$. Des réductions ont été signalées pour le littoral pacifique aussi bien que pour Thunder Bay. Pour le premier, la réduction a été de 8,2 %, avec les coûts de maintien baissant de 124,9 millions \$ l'année précédente à 114,7 millions \$. Il y a eu une baisse encore plus forte des coûts de maintien de la CCB à Thunder Bay, lesquels ont baissé de 27,1 %, de 45,2 millions \$ l'année précédente à 33,0 millions \$.

#### FIABILITÉ DU SYSTÈME

Le modèle de chaîne d'approvisionnement fournit 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 2008 à 2009, il a été observé que ce processus nécessitait en moyenne 49,9 jours, soit la valeur la plus basse jamais observée dans le cadre du PSG. Une grande partie de cela est causée par des réductions importantes dans chacune des composantes temporelles principales de la chaîne d'approvisionnement : en entreposage dans un silo de collecte; en transit pour une expédition ferroviaire; et en stock dans un silo terminal.

Le temps total pour transporter le grain dans la chaîne d'approvisionnement a augmenté de 4,6 % dans la campagne agricole 2009 à 2010, à une moyenne de 52,2 jours. Ceci était dû principalement au temps supplémentaire pendant lequel le grain était entreposé dans le système des silos de collecte, qui a augmenté en moyenne de 2,8 jours. Ceci a été partiellement compensé par une réduction de 0,5 jour du temps passé dans les silos terminaux.

Figure 63 : Jours passés à traverser la chaîne d'approvisionnement du SMTG



Malgré cette augmentation d'ensemble, le temps de transport du grain dans le SMTG pendant la campagne agricole 2009 à 2010 reste l'une des meilleures valeurs enregistrées depuis le début du PSG. En plus de ce qui précède, quelques autres commentaires concernant la performance du SMTG dans la campagne agricole 2009 à 2010 sont nécessaires :

- Premièrement, bien que l'approvisionnement en grain ait baissé de 0,5 %, chutant de 66,0 millions de tonnes à 65,7 millions de tonnes, les 28,4 millions de tonnes de grain transportées dans la campagne agricole 2009 à 2010 se sont avérées être le plus grand volume de l'histoire du PSG. De ce fait, les pressions exercées sur le SMTG pendant cette période se sont révélées être les plus fortes jamais éprouvées.
- Deuxièmement, les effets de la crise financière au début de la campagne agricole 2008 à 2009 se faisaient toujours sentir plus d'une année plus tard. Les expéditions ferroviaires d'Amérique du Nord, bien que montrant des signes d'augmentation, sont restées bien en-dessous de ce qu'elles étaient avant l'arrivée de ce qui est devenu la plus grande récession économique en plusieurs décennies. Toutefois, du point de vue du SMTG, ceci s'est avéré avantageux dans la mesure où ceci a permis de continuer à rendre disponible une capacité qui pouvait être affectée au transport du grain. Ceci s'est reflété dans un cycle moyen de rotation de wagons de 13,2 jours pour la campagne agricole, soit la plus basse valeur moyenne jamais atteinte dans le cadre du PSG. En outre, les expéditeurs de grain ont semblé largement satisfaits du service qu'ils recevaient des chemins de fer pendant une grande partie de cette période.
- Finalement, bien que le grain ait été transporté dans le SMTG à un rythme plus lent que dans la campagne agricole précédente, ce rythme s'est toujours avéré être plus rapide que pendant les premières années du PSG. Une grande partie de l'amélioration globale est provenue d'une diminution de onze jours que le grain a passé dans les stocks du réseau des silos de collecte, laquelle a été clairement poussée par la rationalisation de ces mêmes installations.

À cela s'est ajouté le gain obtenu des améliorations dans le temps de transit après chargement des chemins de fer, lequel, à la fin de la campagne agricole, avait diminué de plus de deux jours par rapport à celui observé dans l'année de base du PSG. Ceci était appuyé par une réduction comparable du temps pendant lequel le grain était entreposé dans les silos terminaux.



## Section 6 : Conséquences sur les producteurs

Description de l'indicateur	Tableau	2009 à 2010								Année en cours	ÉCART en %
		1999 à 2000	2007 à 2008	2008 à 2009	T1	T2	T3	T4			
<b>Seuil d'exportation</b>											
Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	6A-10A	54,58 \$	67,65 \$	66,74 \$						65,86 \$	-1,3 %
Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	6A-10B	67,63 \$	84,44 \$	87,57 \$						79,52 \$	-9,2 %
Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	6A-10C	52,51 \$	53,47 \$	48,63 \$						49,73 \$	2,3 %
Gros pois jaunes du Canada - N° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	6A-10D	54,76 \$	85,51 \$	101,57 \$						78,32 \$	-22,9 %
<b>Chargement par les producteurs</b>											
Installations de chargement des wagons par les producteurs (nombre) - Transporteurs ferroviaires de catégorie 1	6B-1	415	346	333	291	291	277	268	268		-19,5 %
Installations de chargement des wagons par les producteurs (nombre) - Transporteurs ferroviaires de catégories 2 et 3	6B-1	122	108	104	101	101	101	110	110		5,8 %
Installations de chargement des wagons par les producteurs (nombre) - Tous les transporteurs	6B-1	537	454	437	392	392	378	378	378		-13,5 %
Expéditions des wagons des producteurs (nombre) - Wagons-trémies couverts	6B-2	3 441	10 729	13 243	2 123	3 158	3 351	3 566	12 198		-7,9 %

## CALCUL DU SEUIL D'EXPORTATION

L'un des objectifs principaux du PSG est l'évaluation des coûts logistiques associés au transport du grain des Prairies au marché, ce qui s'appelle couramment le « seuil d'exportation », ainsi que le « revenu net » résultant gagné par les producteurs après avoir soustrait ces coûts du prix de vente du grain. 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 routiers, ferroviaires ou maritimes) et tout rabais qui peut être applicable.

Il existe plus de 1 000 paires origine/destination, étant donné les centaines de point de livraison du grain dans les Prairies et les quatre ports de grain principaux pour l'Ouest canadien. De plus, compte tenu de la grande diversité des grains, des grades, des frais de service des sociétés cérésières et des tarifs marchandises, les permutations inhérentes au calcul du seuil d'exportation et du revenu net des divers producteurs revêtent des dimensions extraordinaires. Ces calculs peuvent facilement se métamorphoser en 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. De ce fait, le PSG limite intentionnellement ses estimations à quatre grains particuliers : le blé, le blé dur, le canola et les pois.<sup>55</sup> 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 grain sont groupés en neuf zones géographiques, constituées chacune de quatre à six postes de grain, à

<sup>55</sup> Outre les grains proprement dits, le PSG précise aussi les grades à utiliser, à savoir : blé CWRS n° 1; blé dur CWA n° 1; canola Canada n° 1; et gros pois jaunes canadiens (n° 2 ou supérieur).

savoir : Est du Manitoba; Ouest du Manitoba; Nord-est de la Saskatchewan; Sud-est de la Saskatchewan; Nord-ouest de la Saskatchewan; Sud-ouest de la Saskatchewan; Nord de l'Alberta; Sud de l'Alberta; et Peace River.

### Éléments du calcul

Il est important de 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.<sup>56</sup> 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 de l'analyse qui suit.

<sup>56</sup> 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.

ÉLÉMENT	GRAINS DE LA CCB	PRODUITS HORS CCB
<b>Prix du grain</b>	Les prix du CWRS n° 1 (blé roux de printemps de l'Ouest du Canada) et du CWAD n° 1 (blé dur ambré de l'Ouest du Canada) sont les prix réels finaux en stock à Vancouver ou au Saint-Laurent, tels que rapportés par la CCB dans les tableaux statistiques qui accompagnent son rapport annuel. 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.	Le prix du canola Canada n° 1 est le prix au comptant moyen pondéré de Vancouver. <sup>1</sup> Les facteurs de pondération utilisés pour correspondre aux exportations mensuelles sont consignés par la Commission canadienne des grains (CCG). Le prix des gros pois jaunes canadiens est fondé sur le prix de clôture hebdomadaire moyen du courtier, voie ferrée de Vancouver, indiqué par Stat Publishing pour les mois d'octobre et de novembre. <sup>2</sup>
<b>Transport ferroviaire applicable pondéré</b>	Le fermier est sujet à des frais pour le transport de son grain lorsqu'il est livré à un silo local. Cette déduction par tonne est établie par le CCB mais elle est principalement basée sur les tarifs par wagon publiés par les chemins de fer. Cette déduction de fret représente la plus économique des deux options suivantes : celle vers Vancouver; ou celle vers Thunder Bay plus le facteur d'ajustement du fret (FAF). <sup>3</sup> Le tarif de fret applicable décrit est une moyenne pondérée pour l'ensemble de la zone, basée sur la proportion de livraisons effectuées à chacun des postes inclus dans la zone.	
<b>Rabais au titre du transport de marchandises par le port de Churchill et Programme d'entreposage de Churchill</b>	Le rabais au titre du transport de marchandises par le port de Churchill (CFAR) 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. Après la campagne agricole 2007 à 2008, le CFAR 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. Puisque les données nécessaires pour calculer le PEC sur une base de tonne unitaire ne sont plus disponibles, il a cessé d'être inclus dans le seuil d'exportation.	
<b>Coûts de camionnage</b>	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 4A-1.	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 4A-1.
<b>Coûts des silos de collecte</b>	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 4C-1 au 1 <sup>er</sup> août de chaque campagne agricole.	
<b>Coûts de nettoyage des impuretés</b>	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 4C-1 au 1 <sup>er</sup> août de chaque campagne agricole.	
<b>Coûts de pesée et d'inspection de la CCG</b>	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. 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.	
<b>Coûts de la CCB</b>	Les coûts (bruts) de la CCB représentent les coûts d'exploitation de la tonne de chaque compte de mise en commun figurant dans le rapport annuel de la CCG, plus la valeur ventilée de ses économies globales de transport. <sup>4</sup>	

ÉLÉMENT	GRAINS DE LA CCB	PRODUITS HORS CCB
<b>Écart de prix</b>		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. 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. 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.
<b>Associations des cultivateurs de légumineuses et de canola</b>		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 plus élevé, à savoir 1,00 \$ la tonne dans les deux provinces. De même, un montant représentant 0,5 % est déduit pour la Pulse Growers Association du Manitoba sur la livraison des pois jaunes, tandis qu'un montant de 1,0 % est déduit pour les Pulse Growers Associations de la Saskatchewan et de l'Alberta.
<b>Primes au camionnage</b>	Les sociétés céréalières indiquent les primes au camionnage qu'elles paient aux producteurs à chacune des installations figurant dans la méthode d'échantillonnage. <sup>3</sup> Les montants indiqués correspondent à la valeur moyenne de 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.	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 sont présentées comme un avantage de producteur lorsqu'elles sont comptées dans le seuil d'exportation. Du fait de l'utilisation limitée de ce mécanisme, elles ont des valeurs relativement faibles lorsqu'elles sont pondérées par le tonnage applicable au niveau régional.
<b>Économies de transport de la CCB</b>	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.	
<b>Autres déductions</b>	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.	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>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 jour.</p> <p>2) - 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>3) - 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>4) - 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>5) - 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>		

## PRODUITS CCB

Toutes les données réunies depuis le début du PSG 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 en fonction du temps, c'est le prix courant du produit de base qui a eu le plus d'influence sur ces rendements.

### Blé CWRS n° 1

Entre les campagnes agricoles 1999 à 2000 et 2009 à 2010, le revenu net de producteur pour le blé CWRS n° 1 a grimpé de 26,4 %, d'une valeur moyenne de 143,25 \$ la tonne à 181,05 \$ la tonne. Toutefois, l'amélioration d'ensemble n'a pas été entièrement progressive. Au contraire, le rendement du fermier a beaucoup varié à cause des variations spectaculaires de prix, allant d'une valeur basse de 141,17 \$ la tonne dans la campagne agricole 2005 à 2006 à une valeur haute de 314,29 \$ la tonne dans la campagne agricole 2007 à 2008. [Tableau 6A-10A]

### 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 protéines) à 250,20 \$ lors de la campagne agricole 2002 à 2003. Et bien que les prix se soient effondrés 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.

Figure 64 : Revenu net de producteur - Blé CWRS n° 1

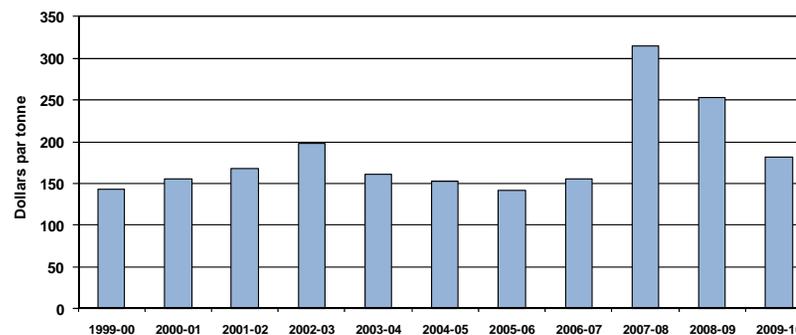
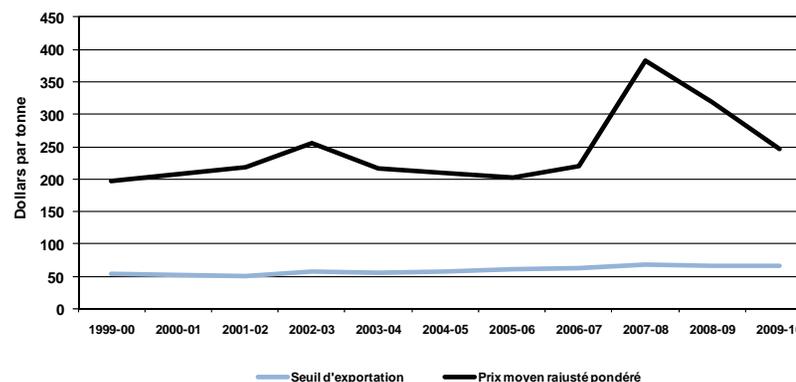


Figure 65 : Changement dans les composantes du revenu net - Blé CWRS n° 1



La production mondiale record de blé ainsi que l'augmentation de la concurrence internationale ont conduit à une pression importante à la baisse exercée sur les prix du blé dans la campagne agricole 2008 à 2009. En outre, l'instabilité causée par la crise financière mondiale n'a fait qu'augmenter ces pressions, avec le prix final pour le blé CWRS n° 1 réduit à 311,36 \$ la tonne. L'environnement concurrentiel s'est avéré être en grande partie le même dans la campagne agricole 2009 à 2010, en réduisant en fin de compte le prix final du blé CWRS n° 1 de 23,9 % de plus. Dans l'intervalle de deux campagnes agricoles seulement, le prix final du blé CWRS n° 1 a été réduit d'un tiers par rapport à sa valeur crête, à 236,80 \$ la tonne. Malgré le revers, le prix unitaire du blé est resté supérieur de 44,37 \$ à sa valeur d'année de base.

### Seuil d'exportation

Le seuil d'exportation pour le blé CWRS n° 1 a aussi augmenté depuis le début du PSG, bien que cette augmentation se soit avérée être beaucoup moins erratique que celle du prix. Le seuil d'exportation a en fait baissé dans les premières années du PSG, pour atteindre une valeur basse de 50,88 \$ la tonne dans la campagne agricole 2001 à 2002. Mais il a ensuite commencé à augmenter, pour atteindre une valeur crête de 67,65 \$ la tonne dans la campagne agricole 2007 à 2008. La campagne agricole 2008 à 2009 a enregistré une baisse du seuil d'exportation à 66,74 \$ la tonne. Une réduction supplémentaire de 1,3 % dans la campagne agricole 2009 à 2010 l'a fait baisser à 65,86 \$ la tonne, valeur qui est supérieure de 20,7 % à la valeur de référence de 54,58 \$ la tonne établie dans la première année du PSG.

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. Ceux-ci incluent non seulement le fret ferroviaire mais aussi les coûts provenant du camionnage, de l'ensilage, du nettoyage, de la pesée CCG et de l'inspection, ainsi que de la Commission canadienne du blé. Le deuxième inclut la totalité des avantages financiers consentis aux producteurs sous la forme de compensations accordées pour ces

Figure 66 : Coûts directs de 2009 à 2010 - Blé CWRS n° 1

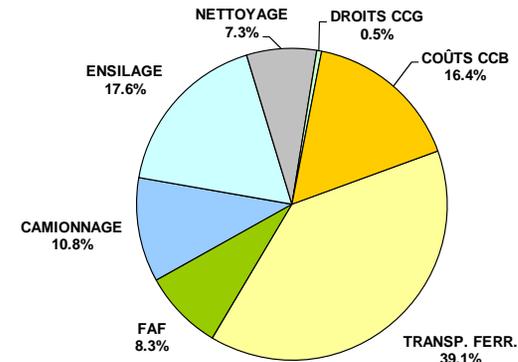
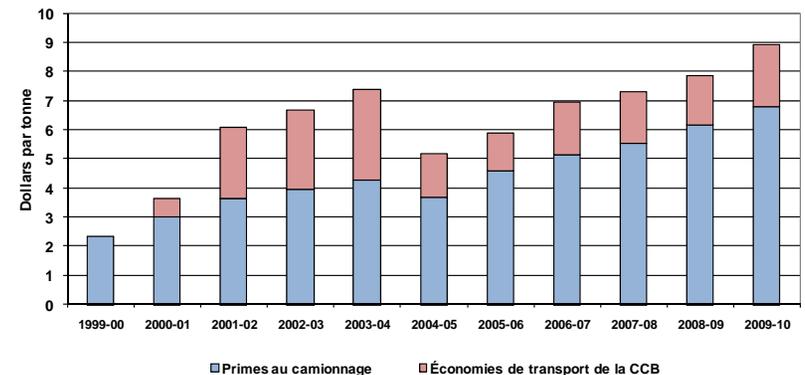


Figure 67 : Avantages financiers - Blé CWRS n° 1



dépenses. Dans l'ensemble, ils incluent deux éléments : les primes au camionnage que les fermiers reçoivent des sociétés céréalières pour livrer leur grain; et les économies de transport transmises à eux par la CCB par l'entremise de ses comptes des livraisons en commun. Il faut remarquer que ces compensations ont joué un rôle central pour limiter l'augmentation des coûts directs des agriculteurs.

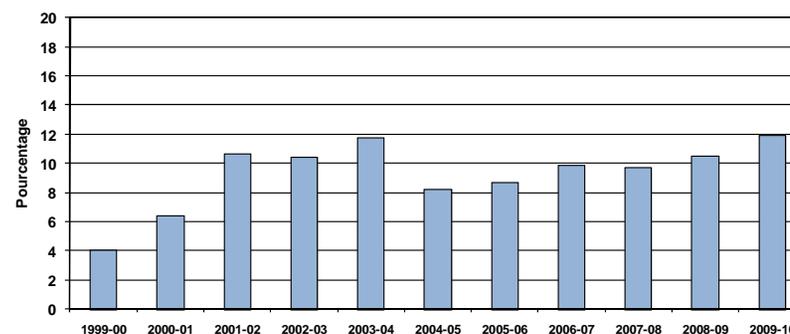
### Coûts directs

Au cours des onze dernières campagnes agricoles, la composante des coûts directs du seuil d'exportation a augmenté de 31,4 %, de sa valeur d'année de base de 56,90 \$ la tonne à une moyenne de 74,77 \$ la tonne dans la campagne agricole 2009 à 2010. L'élément le plus important de ces coûts est le fret applicable, qui inclut non seulement une charge pour le transport du grain par rail, mais aussi un facteur d'ajustement de fret (FAF) de la CCB.<sup>57</sup> Au début du PSG, le fret applicable pondéré du transport du blé CWRS n° 1 dans l'Ouest canadien était en moyenne de 31,87 \$ la tonne, et représentait 56,0 % des coûts directs du fermier. Et bien que ces coûts aient augmenté de 11,4 % au cours des onze dernières années, à une valeur moyenne de 35,49 \$ la tonne dans la campagne agricole 2009 à 2010, sa part des coûts directs du fermier a baissé à une valeur bien inférieure de 47,4 %.

Cette baisse comparative reflète les effets des plus grandes augmentations des autres coûts directs associés à la production du blé CWRS n° 1. Bien que les coûts de camionnage, d'ensilage et de nettoyage aient enregistré des augmentations entre 35 % et 55 % pendant cette même période de onze ans, le gain le plus important a été associé aux coûts bruts de la CCB, qui ont plus que doublé, d'une moyenne de 5,40 \$

<sup>57</sup> Avant la campagne agricole 2008 à 2009, le rabais au transport de fret par le port de Churchill (RTFC) était inclus dans le calcul du fret applicable. Lorsque le programme d'entreposage de Churchill a remplacé le RTFC, les données nécessaires pour réduire ces paiements à une valeur par tonne n'ont plus été disponibles. De ce fait, cet élément n'est plus inclus dans le calcul du seuil d'exportation.

Figure 68 : Valeur de compensation des avantages financiers - Blé CWRS n° 1



la tonne à 12,24 \$ la tonne. Ceci a conduit à sa prise en charge d'une plus grande portion des coûts directs, 16,4 % dans la campagne agricole 2009 à 2010 comparé à 9,5 % dans la campagne agricole 1999 à 2000.

### Avantages financiers

Les coûts directs susmentionnés sont typiquement compensés par deux avantages financiers consentis aux producteurs. Ces avantages prennent la forme de primes au camionnage pouvant avoir été reçues directement des sociétés céréalières, ainsi que d'économies de transport reçues indirectement de la CCB.<sup>58</sup> Dans le cas des primes au camionnage, il s'agit d'une pratique de longue date utilisée par les sociétés céréalières pour

<sup>58</sup> Il existe un certain nombre d'autres encouragements qu'une société céréalière peut utiliser pour que les fermiers livrent leur grain à ses silos - ce que la société céréalière appelle sa 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. Le PSG n'essaie pas d'évaluer ces autres avantages.

attirer le grain à leurs installations. Les données suggèrent que la concurrence entre les sociétés céréalières a fortement poussé ces primes à la hausse.

Pour la plus grande part, les primes 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 onze dernières années, passant à une moyenne de 6,78 \$ la tonne dans la campagne agricole 2009 à 2010 par rapport à 2,32 \$ la tonne dans la campagne agricole 1999 à 2000. Proportionnellement, ces primes ont compensé une partie de plus en plus importante des coûts directs des producteurs : 9,1 % pour la campagne 2009 à 2010, par rapport à 4,1 % pour la campagne 1999 à 2000.

À ceci s'ajoute les économies de transport de la CCB, qui ont eu une valeur moyenne initiale de 0,61 \$ la tonne dans la campagne agricole 2000 à 2001. Ceci a aidé à compenser les coûts directs associés au blé CWRS n° 1 de 1,1 % de plus. Bien que ces économies aient atteint une valeur crête de 3,14 \$ la tonne dans la campagne agricole 2003 à 2004, elles ont depuis lors diminué. Dans la campagne agricole 2009 à 2010, elles ont été de 2,13 \$ la tonne, et ont fourni une compensation des coûts directs de 2,8 %.

À cause de ces forces, l'avantage financier obtenu par les producteurs dans la campagne agricole 2009 à 2010 était en moyenne de 8,91 \$ 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 augmenté, à 11,9 % des coûts directs totaux comparativement à 4,1 % onze ans auparavant.

### Blé dur CWA n° 1

Comme pour le blé CWRS n° 1, les fermiers ont constaté une amélioration assez importante de leur revenu net provenant de la livraison du blé dur CWA n° 1 pendant la majeure partie du PSG. Toutefois, des rendements ont aussi été fortement influencés par la forte fluctuation du prix du blé dur sur le marché. Entre les campagnes agricoles 1999 à 2000 et 2007 à

Figure 69 : Revenu net de producteur - Blé dur CWA n° 1

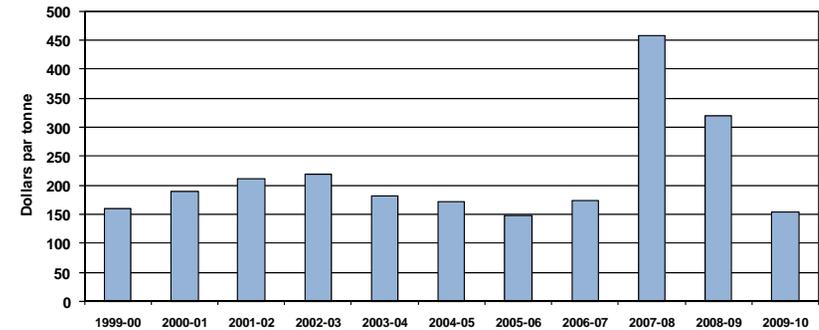
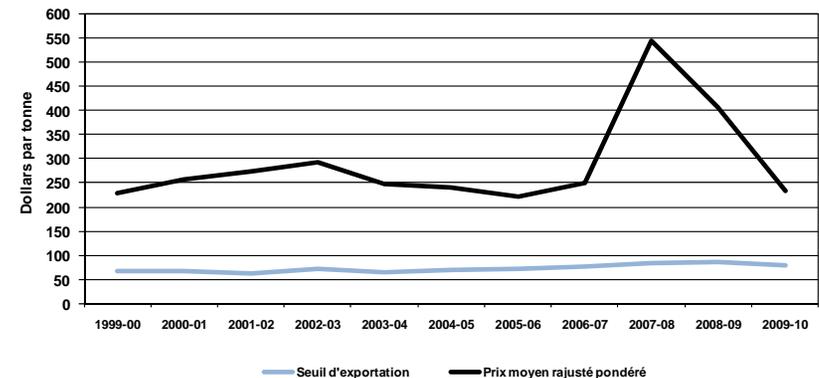


Figure 70 : Changement dans les composants du revenu net - Blé dur CWA n° 1



2008, le revenu net de producteur pour le blé dur CWA n° 1 a grimpé de 185,4 %, d'une valeur moyenne de 160,48 \$ la tonne à 458,04 \$ la tonne. Toutefois, le prix du blé dur CWA n° 1 a baissé fortement dans les campagnes agricoles 2008 à 2009 et 2009 à 2010, en précipitant une forte contraction du revenu net de producteur, qui a baissé à sa deuxième valeur la plus basse depuis le début du PSG, soit 153,59 \$ la tonne. [Tableau 6A-10B]

### Prix final réalisé

Un approvisionnement limité de blé dur de moulin de haute qualité, dû largement à une réduction de la production d'Amérique du Nord, a été en grande mesure responsable de l'augmentation progressive du prix final du blé dur CWA n° 1 (à 13,5 % de protéines) à partir de sa valeur de référence de 206,79 \$ la tonne dans la campagne agricole 1999 à 2000. Toutefois, après avoir atteint une valeur crête de 266,88 \$ la tonne dans la campagne agricole 2002 à 2003, les prix du blé dur ont commencé à baisser. Ils 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. À cela s'est ajoutée l'instabilité causée par la crise financière mondiale. Les mêmes forces agissaient toujours un an plus tard, ce qui a conduit à un affaiblissement encore plus prononcé du prix. À la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, le prix final du blé dur CWA n° 1 avait baissé à 209,16 \$ la tonne, une chute de 59,2 % à partir de sa valeur crête avant la récession. En outre, ceci s'est avéré être peu différent du prix de référence de 206,79 \$ la tonne enregistré il y a onze ans.

Figure 71 : Coûts directs - Blé dur CWA no 1

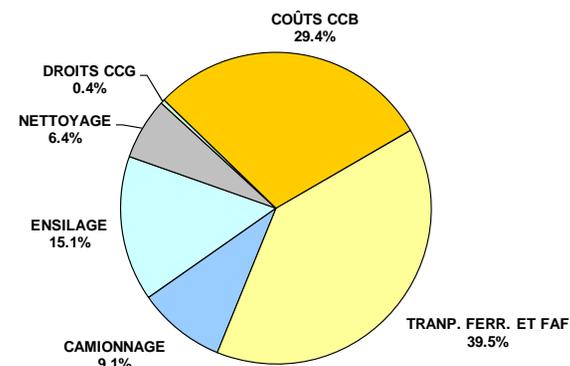
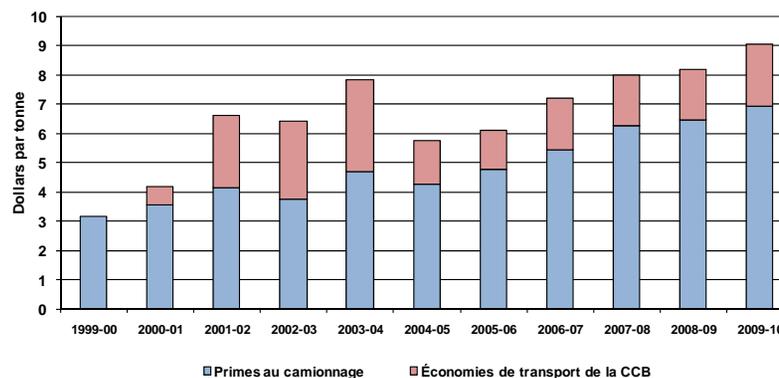


Figure 72 : Avantages financiers - Blé dur CWA n° 1



### 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 pendant l'ensemble du PSG. Malgré les variations périodiques, le gain d'ensemble a augmenté de 17,6 %, ce qui a haussé le seuil d'exportation pour la campagne agricole 2009 à 2010 à 79,52 \$ la tonne, comparé à la valeur de 67,63 \$ la tonne enregistrée pendant l'année de base du PSG.

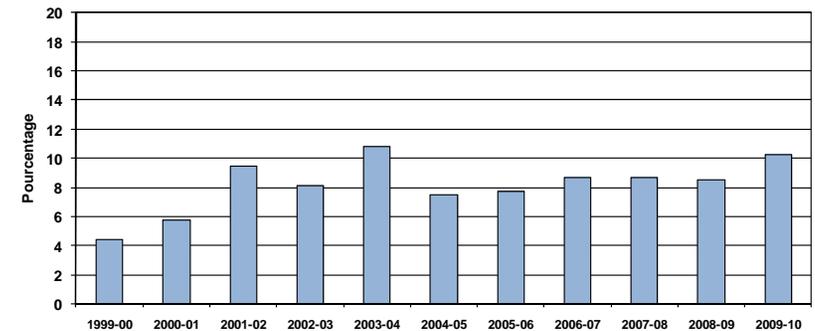
Comme pour le blé CWRS n° 1, le seuil d'exportation du blé dur CWA n° 1 comporte les deux mêmes composantes structurelles : les coûts directs supportés par les producteurs pour livrer le grain au marché et les avantages financiers consentis aux producteurs sous la forme de compensations accordées pour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

### Coûts directs

Les coûts directs associés au blé dur CWA n° 1 ont augmenté tout en subissant des fluctuations plus importantes que celles du blé CWRS n° 1. À la fin de la campagne agricole 2010 à 2009, ces coûts avaient atteint une moyenne de 88,57 \$ la tonne. Et si la composante FAF n'a pas été aussi importante que pour le blé CWRS n° 1, le transport ferroviaire a également constitué le plus important élément dans la composition de ces coûts.<sup>59</sup> Pour la campagne agricole 2009 à 2010, les taux moyens pondérés pour le transport du blé dur CWA n° 1 ont totalisé 34,99 \$ la tonne, seulement 16,4 % de plus que les 30,07 \$ la tonne onze ans

<sup>59</sup> Pour le blé dur CWA n° 1, le FAF constitue une très faible portion des coûts de transport globaux applicables, c'est à dire 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.

Figure 73 : Valeur de compensation des avantages financiers - Blé dur CWA n° 1



auparavant. Pourtant, la part des coûts directs a en fait un peu baissé, passant de 42,5 % pendant la première campagne du PSG à 39,5 %. Les coûts bruts de la CCB ont aussi augmenté au cours des onze dernières années, passant de 21,32 \$ la tonne à 26,08 \$ la tonne, et sa part des coûts directs a aussi baissé marginalement, de 30,1 % à 29,4 %.

Comme pour les deux éléments ci-dessus, il y a eu peu de changement important dans la composition des coûts directs du blé dur, bien que le camionnage, l'ensilage et le nettoyage aient affiché des augmentations qui allaient d'environ 35 % à 55 %. Ceci a tout de même conduit à sa prise en charge d'une part comparativement plus grande des coûts directs, 31,1 % au lieu de 27,4 % dans la campagne agricole 1999 à 2000.

### Avantages financiers

Comme pour le blé, les primes au camionnage versées par les sociétés céréalières pour les livraisons de blé dur CWA n° 1 ont augmenté progressivement au cours des onze dernières années, d'une valeur moyenne de 3,14 \$ la tonne à 6,92 \$ la tonne. Dans la campagne agricole

2009 à 2010, ceci a servi à compenser 7,8 % des coûts directs attribués aux fermiers pour l'exportation de leur grain, ce qui est supérieur aux 4,4 % qui étaient compensés dans la première campagne agricole du PSG. 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. À 2,13 \$ la tonne, ceci a fourni une valeur de compensation de 2,4 % des coûts directs des fermiers.

Lorsqu'ils sont examinés de façon combinée, ces avantages de producteur ont presque triplé au cours des onze dernières années, en grimant de 3,14 \$ la tonne dans l'année de base du PSG à 9,05 \$ la tonne. Par extension, ils ont aussi compensé une plus grande proportion des coûts directs d'agriculteur, soit 10,2 % au lieu de 4,4 % dans la campagne agricole 1999 à 2000.

### PRODUITS HORS CCB

Comme pour les produits de la CCB mentionnés ci-dessus, toutes les données accumulées depuis le début du PSG ont indiqué de façon uniforme que les rendements financiers des producteurs des produits hors CCB ont été fortement influencés par le prix courant du grain. Bien que le seuil d'exportation ait indiscutablement augmenté en fonction du temps, c'est le prix courant du produit de base qui a eu le plus d'influence sur ces rendements.

### Canola Canada n° 1

Le revenu net des producteurs provenant de la livraison du canola Canada n° 1 a fluctué plutôt fortement au cours des onze dernières années. Là encore, une grande partie de cela était dû aux variations spectaculaires des prix du marché. Ces forces ont poussé le rendement du fermier d'une valeur de 239,10 \$ la tonne pendant l'année de base à une valeur crête de 503,29 \$ la tonne pendant la campagne agricole 2007 à 2008. Mais la baisse des prix du canola au cours des deux dernières années a beaucoup diminué ce rendement. À la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, le revenu net des agriculteurs était tombé à

Figure 74 : Revenu net du producteur - Canola Canada n° 1

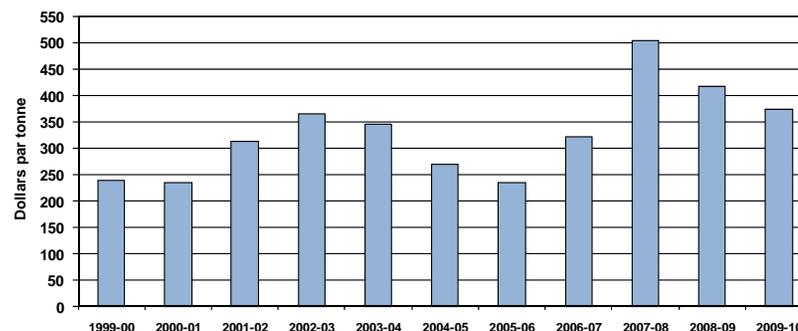
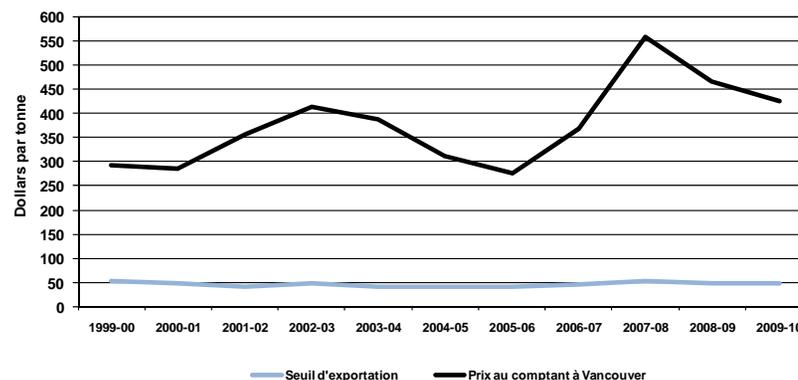


Figure 75 : Composantes du revenu net du producteur - Canola Canada n° 1



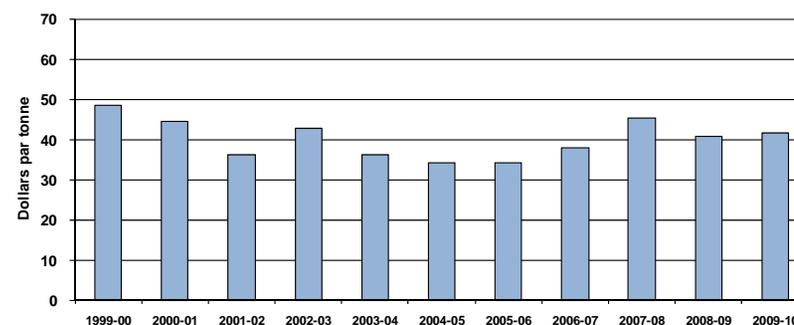
374,46 \$ la tonne. Cependant, ceci représenta toujours une augmentation de 135,36 \$ la tonne, ou 56,6 %, comparativement au revenu de la première année du PSG.

### Prix au comptant à Vancouver

Comme pour les autres grains, les prix du marché se sont avérés être cruciaux pour améliorer le revenu net des producteurs du canola Canada n° 1. Ceux-ci ont aussi fluctué fortement depuis le début du PSG. À partir de sa valeur de référence de 291,61 \$ la tonne pendant l'année de base, le prix au comptant à Vancouver a augmenté progressivement au cours des quatre premières années du PSG, pour atteindre 414,36 \$ la tonne, avant de baisser graduellement à 276,38 \$ la tonne pendant la campagne agricole 2005 à 2006. Ceci a été suivi par une forte hausse seulement un an plus tard, lorsque le besoin croissant du stock d'alimentation dans la production de biodiesel aux États-Unis et en Europe a commencé à faire augmenter les prix. 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. Il en a été essentiellement de même pour la campagne agricole 2009 à 2010, qui a augmenté la pression à la baisse qui avait déjà été exercée. De ce fait, le prix au comptant à Vancouver a diminué de 23,8 % en deux années seulement, pour baisser à une valeur moyenne de 424,19 \$ la tonne. Malgré cette réduction, le prix moyen est resté bien au-dessus du point de référence de 291,61 \$ la tonne enregistré durant la première année du PSG.

Figure 76 : Canola Canada n° 1 - Écart de prix



### Seuil d'exportation

Au cours des onze dernières années, le seuil d'exportation pour le canola Canada n° 1 a diminué de 5,3 %, pour baisser d'une valeur moyenne de 52,51 \$ la tonne pendant l'année de base du PSG à 49,73 \$ la tonne pendant la campagne agricole 2009 à 2010. Toutefois, cette baisse nette a tendance à occulter quelques-unes des fluctuations qui se sont produites au cours de cette période. Ceci peut être facilement observé en considérant que, malgré le déclin à long terme, le seuil d'exportation a en fait augmenté de 2,3 % dans la campagne agricole 2009 à 2010.

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. Cependant, il est impossible d'examiner directement plus de 80 % des coûts directs. 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.

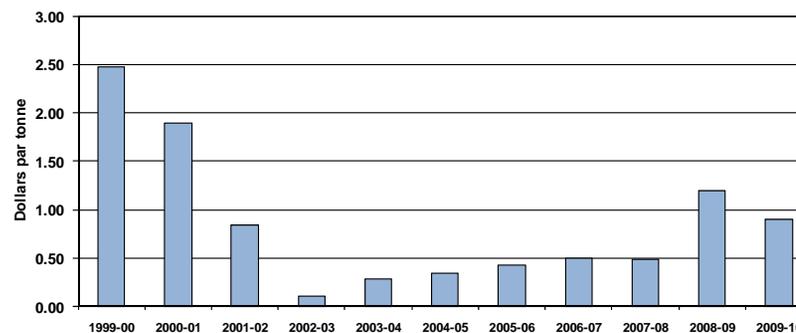
### Coûts directs

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 2009 à 2010 se tenaient à 7,9 % en dessous de ceux enregistrés lors de la première année du PSG, ayant baissé à une moyenne de 50,63 \$ la tonne comparativement à 54,99 \$ la tonne. 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.

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'acquérir des stocks suffisants, la réduction de plus grande envergure souligne le renforcement de la demande du canola canadien. Au cours des onze dernières années, cet écart s'est rétréci, passant d'une moyenne de 48,55 \$ la tonne à 41,62 \$ la tonne. En outre, sa part des coûts directs a également fléchi, passant de 88,3 % à 82,2 %.

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 c'est le cas pour les grains de la CCB, on estime que ces coûts ont augmenté de 36,2 % au cours des onze dernières années, passant de 5,94 \$ la tonne au début du PSG à 8,09 \$ la tonne. En raison du rétrécissement de l'écart de prix au cours des dernières années, les coûts de camionnage pour la campagne agricole 2009 à 2010 ont représenté une proportion supérieure des coûts directs, soit 16,0 % 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

Figure 77 : Canola canadien n° 1 - Avantages du producteur



prélèvement au niveau provincial servant à financer la Canola Growers Association.

### Avantages financiers

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, au cours des onze dernières années, la prime au camionnage moyenne pour le canola est tombée de 2,48 \$ la tonne à 0,90 \$ la tonne. En outre, la valeur de compensation de ces primes envers les coûts directs a également chuté, de 4,5 % à 1,8 %. Il est intéressant de noter que celles-ci ont considérablement baissé en même temps que l'écart de prix s'est rétréci. Ceci correspond au fait que les commerçants préfèrent utiliser l'écart entre les prix au comptant et à terme comme principal mécanisme de signal pour attirer les livraisons. Bien que la conjoncture ait entraîné une hausse temporaire des primes pendant la campagne agricole 2008 à 2009, son rôle reste très limité.

## Gros pois jaunes

Le revenu net visible des producteurs sur les gros pois jaunes s'est avéré le plus instable des quatre produits suivis depuis le début du PSG. Comme c'est le cas pour les autres produits, cette instabilité provenait des fluctuations des prix du marché. Une nouvelle chute du prix des gros pois jaunes s'est avérée la principale cause d'un fort repli du revenu net du producteur pour la campagne agricole 2009 à 2010 : celui-ci est tombé de 222,94 \$ la tonne l'année précédente à 183,40 \$ la tonne.

### Prix de clôture du courtier

La disponibilité de gros pois jaunes canadiens exerce une grande influence sur le marché mais son prix est tout de même sensible aux influences internationales dans leur ensemble. Reflétant les effets d'une réduction des stocks mondiaux, le prix de clôture du courtier s'éleva à 325,14 \$ la tonne par rapport à 202,54 \$ la tonne, au cours des quatre premières années du PSG. Mais au début de la campagne 2003 à 2004, l'augmentation de l'offre a exercé une forte pression à la baisse sur le prix qui en fin de compte est tombé à 171,69 \$ la tonne à la fin de la campagne agricole 2005 à 2006. La forte demande internationale face à la poursuite de la réduction de la production a fait vivement rebondir les prix au cours des deux années suivantes, et le prix de clôture au courtier a atteint un record pour le PSG de 341,82 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2007 à 2008.

Sur le fond de la crise financière mondiale, le prix marchand des gros pois jaunes commença à baisser durant la campagne agricole 2008 à 2009. Le fléchissement de la demande en Inde, un marché traditionnellement sensible au prix, a représenté un élément essentiel de la pression supplémentaire à la baisse des prix durant la campagne agricole 2009 à 2010, et le prix de clôture du courtier est tombé de 19,3 % à en moyenne 261,72 \$ la tonne. En dépit de cette réduction, le prix moyen est resté nettement au-dessus du prix de référence de 202,54 \$ la tonne pour l'année de base du PSG.

Figure 78 : Revenu net du producteur - Gros pois jaunes

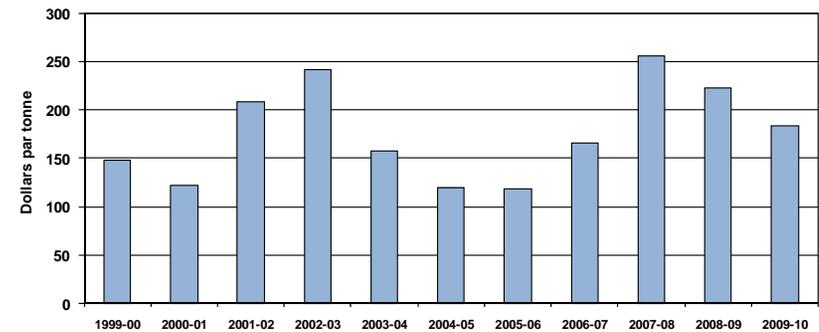
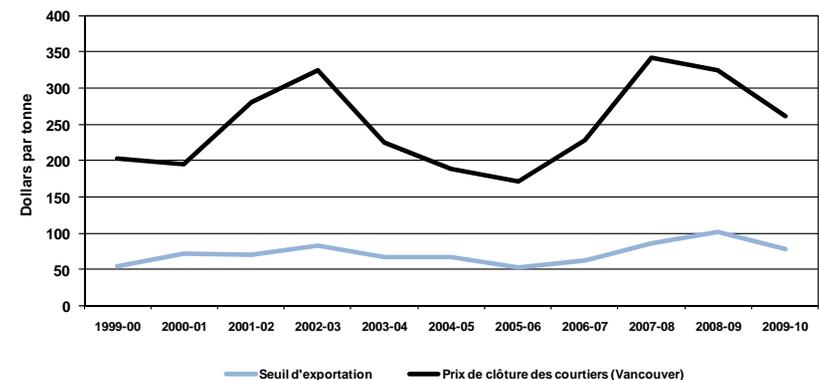


Figure 79 : Composante revenu net du producteur - Gros pois jaunes



### Seuil d'exportation

Au cours des quatre premières années du PSG, le seuil d'exportation des gros pois jaunes a constamment augmenté pour atteindre un pic de 83,19 \$ la tonne pendant la campagne agricole 2002 à 2003 par rapport à sa valeur de référence de 54,76 \$ la tonne. Mais il a alors commencé à glisser et il a finalement atteint son creux de 52,94 \$ la tonne pendant la campagne agricole 2005 à 2006. Cette fluctuation ondulatoire a commencé à se répéter pendant la campagne agricole 2006 à 2007, quand le seuil d'exportation est remonté à 62,17 \$ la tonne. Cet élan à la hausse s'est poursuivi tout au long de la campagne agricole 2008 à 2009, pour atteindre un nouveau record du PSG de 101,57 \$ la tonne. Sa diminution ultérieure à 78,32 \$ la tonne pendant la campagne agricole de 2009 à 2010 a signalé la première contraction du seuil d'exportation des gros pois jaunes en cinq ans.

Comme le coût direct est une composante relativement importante du seuil d'exportation, il est pratiquement impossible de distinguer les fluctuations individuelles dans chacun d'eux. Comme c'est le cas pour le canola, il est impossible d'observer directement 80 % des coûts directs associés aux gros pois jaunes. 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.

### Coûts directs

Au cours des onze dernières années, l'écart de prix a augmenté de 41,9 %, passant à 68,45 \$ la tonne durant la campagne agricole 2009 à 2010 comparé à 48,23 \$ la tonne pendant l'année de référence. Mais cette augmentation s'est caractérisée par des fluctuations importantes selon la conjoncture du marché, avec une fourchette de valeur entre un bas de 44,56 \$ la tonne pendant la campagne agricole 2005 à 2006 et un haut de 91,46 \$ la tonne pendant la campagne agricole 2008 à 2009. Ces mêmes forces ont entraîné un repli brutal durant la campagne agricole 2009 à 2010, quand l'écart de prix s'est rétréci de 25,2 %, tombant à 68,45 \$ la tonne. Et pourtant, l'écart comportait toujours 87,2 % des coûts directs,

Figure 80 : Écart de prix - Gros pois jaunes

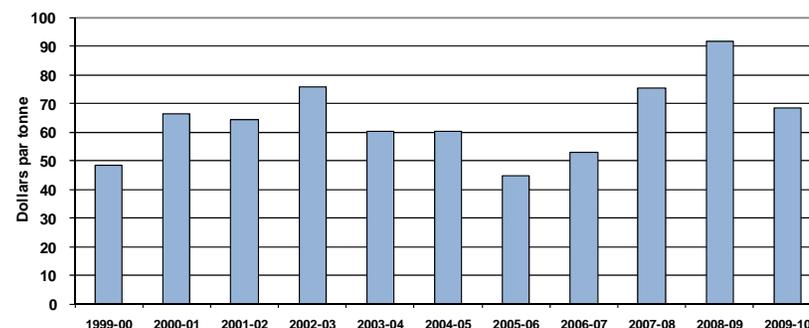
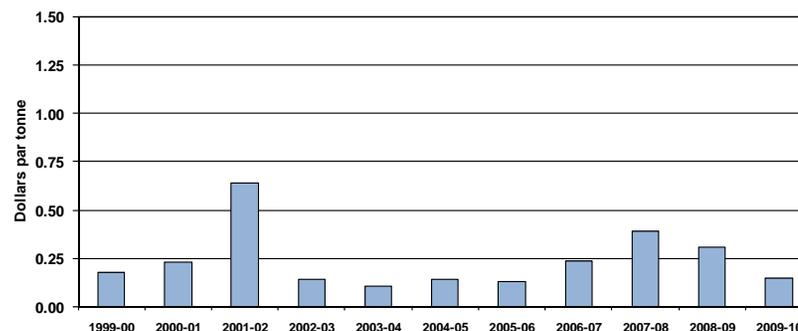


Figure 81 : Gros pois jaunes - Avantages du producteur



une proportion seulement marginalement plus faible que celle de 87,8 % pour l'année de référence.

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 atteint 8,09 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2009 à 2010. Sur une base comparative, cet élément a représenté 10,3 % des coûts directs totaux par rapport à 10,8 % au début du PSG. Les 2,5 % restants provenaient d'un prélèvement effectué par les associations provinciales des cultivateurs de légumineuses au moment de la livraison.

### Avantages financiers

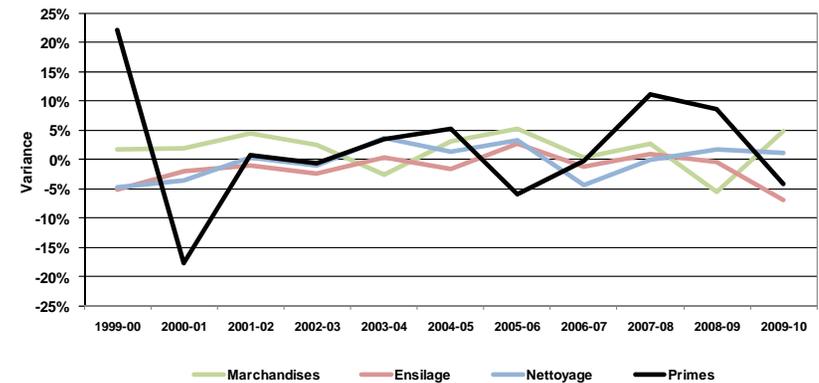
On utilise encore moins souvent les primes au camionnage pour encourager la livraison des gros pois jaunes qu'on ne le fait dans le cas du canola. Dès l'introduction du PSG, ces primes étaient en moyenne de tout juste 0,18 \$ la tonne, avec une valeur de compensation de seulement 0,3 % des coûts directs totaux. Bien que les versements de primes aient périodiquement atteint des pointes, jusqu'à 0,64 \$ la tonne pendant la campagne agricole 2001 à 2002, son usage a de nouveau décliné. Pendant la campagne agricole 2009 à 2010, ces primes n'étaient en moyenne que de 0,15 \$ la tonne, et ne compensaient que 0,2 % des coûts directs.

### ANALYSE DES BONS DE PAIEMENT AU COMPTANT

Afin de valider l'analyse précédente, un certain nombre de sociétés cérésières 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.<sup>60</sup> Dans certains cas, les sociétés cérésières ont fourni de grands échantillons.

<sup>60</sup> 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

Figure 82 : Variances des bons de paiement au comptant



Les déductions sur les bons de paiement au comptant ont ensuite été évaluées par rapport aux moyennes calculées pour les seuils d'exportation. Pour le blé, les variances pendant la campagne agricole 2009 à 2010 s'inscrivaient dans une fourchette allant de 7,0 % pour l'ensilage à un petit 1,1 % pour le nettoyage. Les variances pour les primes de transport et de camionnage tombaient clairement dans cette fourchette, affichant respectivement 4,9 % et 4,1 %.

Mis à part l'ensilage, toutes les fluctuations observées enregistraient un modeste rétrécissement par rapport à celle de l'année précédente. Pour ce qui est de l'ensilage, le progrès semblait résulter de problèmes de qualité des données et de la nécessité de rejeter une plus grande portion géographique des bons de paiement au comptant accumulés.

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.

L'objectif principal de cette analyse, toutefois, a toujours été d'évaluer l'exactitude des primes totales versées par les sociétés céréalières. De ce point de vue, bien que la variabilité constatée se soit nettement amoindrie au cours des premières années du PSG, la variabilité des données sur les primes est en général restée plus importante que celles d'autres postes de bons de paiement au comptant.<sup>61</sup> Et tandis que la qualité des données représente toujours un facteur pour le calcul de ces variances, l'analyse corrobore raisonnablement bien les primes indiquées par les sociétés céréalières. Dans cette optique, le Surveillant constate que la méthodologie utilisée pour déterminer le seuil d'exportation et le revenu net du producteur décrit correctement les rendements financiers pour les producteurs de l'Ouest canadien.

### CHARGEMENT PAR LES PRODUCTEURS

Le chargement de wagons par les producteurs a considérablement augmenté depuis le début du PSG. Parmi les nombreux facteurs servant à expliquer ceci, on remarque particulièrement la formation de groupes de mise en wagon par les producteurs. Ces groupes divers vont de petits groupes chargeant les wagons à l'aide de vis sans fin mobiles sur une voie d'évitement désignée, jusqu'à des organisations 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 des chemins de fer locaux qui sont alors devenus partie intégrante d'opérations importantes de manutention du grain. La plupart de ces groupes de producteurs se

<sup>61</sup> 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.

Figure 83 : Emplacements de chargement des wagons des producteurs

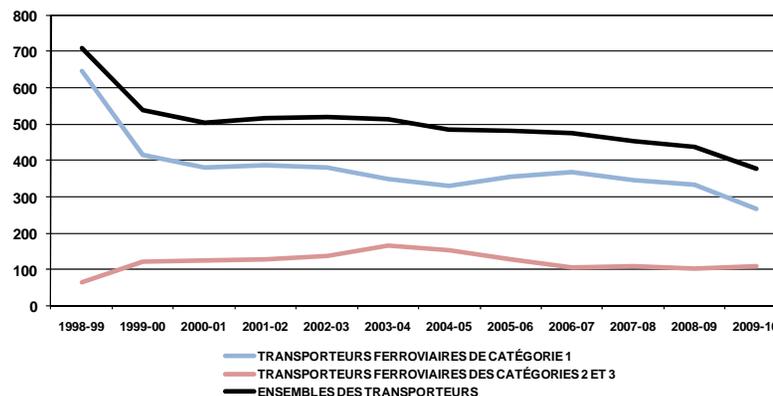
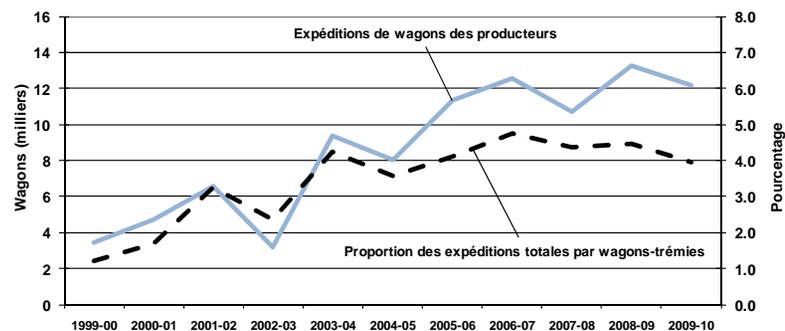


Figure 84 : Expéditions de wagons des producteurs



trouvent en Saskatchewan, mais on en trouve un certain nombre au Manitoba et en Alberta.

À la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, deux nouveaux chemins de fer locaux appartenant à des producteurs avaient vu le jour : le Last Mountain Railway en Saskatchewan; et le Battle River Railway en Alberta.

### Sites de chargement

Le nombre de sites de chargement de wagons dans l'ensemble de l'Ouest canadien a chuté de presque moitié depuis le début du PSG. À la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, il n'en restait que 378 sur 709. La plus grande partie de ce déclin remonte aux fermetures effectuées par les grands transporteurs ferroviaires de catégorie 1, qui ont réduit le nombre de sites desservis de 58,4 %, les faisant passer de 644 à 268. Inversement, le nombre de sites locaux des plus petits transporteurs ferroviaires de catégories 2 et 3 a atteint 110 par rapport à 65. [Tableau 6B-1]

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 66,0 % et 60,3 %. Le rythme de baisse en Saskatchewan a été nettement inférieur, puisque le nombre de sites y n'a reculé que de 26,1 % au cours de la même période. Ces statistiques dissimulent le fait que même si le nombre global de sites de chargement des producteurs avait baissé de façon marquée, le taux de réduction avait aussi diminué de façon substantielle. Mais la fermeture de 53 installations par le CN, ainsi que de six autres sites exploités par d'autres transporteurs, a entraîné une réduction de 13,5 % pendant la campagne agricole 2009 à 2010. Ces fermetures ont marqué la plus grande réduction annuelle jamais enregistrée depuis la première année du PSG, durant laquelle 172 sites furent fermés.

### Expéditions des wagons par les producteurs

Malgré la réduction du nombre de site de chargement de wagons par les producteurs au cours des onze dernières années, les expéditions de wagons par les producteurs ont considérablement augmenté. Pendant la première décennie du PSG, le nombre de ces expéditions a presque quadruplé, passant de 3 441 wagons complets pendant l'année de référence à 13 243 wagons complets pendant la campagne agricole 2008 à 2009. Cette croissance en volume n'a pas été réellement continue mais plutôt lente. Ceci s'est traduit une chute de 7,9 % des expéditions de wagons par les producteurs pendant la campagne agricole 2009 à 2010, le nombre de wagons complets tombant du record du PSG établi tout juste l'année précédente à 12 198 wagons complets.

De même que les volumes de wagons de producteurs ont augmenté, sa part de tous les mouvements de wagons-trémies a également progressé. Cette proportion, estimée à 1,2 % pour la campagne agricole 1999 à 2000, a grimpé à un niveau record du PSG de 4,7 % du total des mouvements pour la campagne agricole 2006 à 2007. Comparée au nombre total d'expéditions de grain de la CCB, la part a atteint un pourcentage supérieur de 7,4 %. Bien que ces proportions aient quelque peu diminué dans la campagne agricole 2009 à 2010, passant à 4,0 % et 6,6 % respectivement, les forces qui sous-tendent la croissance du chargement des wagons des producteurs amènent à penser que d'autres incursions vont se produire. [Tableau 6B-2]

## Annexe 1 : Contexte du programme

Le gouvernement du Canada a choisi la société Quorum pour jouer le rôle de Surveillant du Système de manutention et de transport du grain (SMTG) en juin 2001. Au titre de ce mandat, la société Quorum fournit au gouvernement une série de rapports au sujet du rendement général du système, ainsi que des effets des diverses réformes stratégiques que le gouvernement a adoptées depuis 2000.

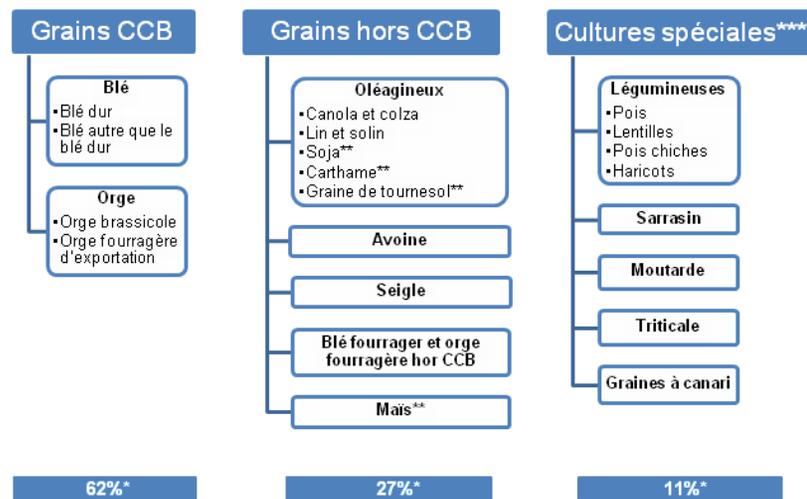
De manière plus générale, ces réformes auraient dû modifier les relations commerciales entre les principaux intervenants du SMTG : producteurs, la Commission canadienne du blé, les sociétés céréalères, les compagnies de chemin de fer et les exploitants des silos terminaux portuaires. Le programme de surveillance du grain (PSG) du gouvernement, qui comprend une vaste gamme d'indicateurs, a été conçu pour mesurer le rendement du SMTG au fur et à mesure de cette évolution. Ces indicateurs doivent en outre révéler si le transport du grain tout au long de la chaîne d'approvisionnement s'effectue avec plus d'efficacité et de fiabilité.

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

- Série 1 - Production et approvisionnement : Mesures relatives à la production céréalère dans l'Ouest canadien. En plus des principales cultures céréalères, ceci comprend également les oléagineux et les cultures spéciales.
- Série 2 - Trafic et déplacements : Mesures du montant de grain transporté dans le SMTG de l'Ouest canadien. Ceci comprend les expéditions en provenance des silos de collecte, par chemin de fer vers les quatre ports de l'Ouest, et par navire depuis les silos terminaux portuaires.
- Série 3 - Infrastructure : Mesures illustrant la composition du SMTG. Ces statistiques couvrent le nombre et la capacité des systèmes de silos de collecte et terminaux ainsi que la composition du réseau ferroviaire de l'Ouest canadien.
- Série 4 - Relations commerciales : Mesures relatives aux tarifs en vigueur pour les différents services de manutention et de transport du grain, ainsi que les activités de la Commission canadienne du blé en vue d'adopter des politiques et pratiques plus commerciales.
- Série 5 - Efficacité et fiabilité du système : Mesures d'évaluation du rendement opérationnel du déplacement du grain dans la chaîne logistique.
- Série 6 - Conséquences sur les producteurs : Les mesures sont prises expressément pour démontrer aux producteurs la valeur qu'ils retirent principalement des changements apportés au SMTG; elles sont principalement axées sur le calcul des revenus nets des producteurs.

## Annexe 2 : Guide des produits

Ce guide propose un aperçu d'ensemble des différents produits traités dans ce rapport. Les distinctions présentées ci-dessous proviennent du Guide officiel du classement des grains de la Commission canadienne des grains.



\* Pourcentage d'expéditions ferroviaires vers les 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 la CCG ne sont pas toutes incluses sous l'égide de l'Association canadienne des cultures spéciales.

**Grains de la Commission** : les grains de la commission 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.

**Grains 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.

**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.

**Cultures spéciales** : les cultures spéciales sont celles de haricots, sarrasin, pois chiches, maïs, fèves, lentilles, moutarde, pois, carthame, soja, tournesol et triticale.

**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.

### Annexe 3 : Calculatrice du revenu net des producteurs

De nombreux intervenants ont exprimé leur inquiétude en raison du rallongement des distances de camionnage nécessaires pour transporter le grain depuis l'exploitation agricole jusqu'aux silos suite à la rationalisation de l'infrastructure du SMTG. 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 reste inconnu. Le PSG fait l'hypothèse d'un trajet moyen de 40 milles dans l'estimation du revenu net des producteurs. Une approche en ligne a été mise au point après consultations avec les intervenants. La Calculatrice du revenu net des producteurs (CRNP) a été conçue comme moyen rentable et discret de collecte de données plus pertinentes sur les distances de camionnage réelles du producteur.

Pour encourager les producteurs à fournir ces données, la CRNP communiquerait aux agriculteurs des données relatives aux coûts associés au transport de grain depuis des exploitations agricoles particulières jusqu'au site 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 leur procureraient les meilleurs rendements pour leur blé, leur blé dur, et leur orge fourragère.

Pour pouvoir accéder à la CRNP, les producteurs obtiennent leur propre identificateur de connexion et mot de passe, sécurisés par une technologie de cryptage à 128 bits. Ceci garantit que toutes les informations sont communiquées dans la plus stricte confidentialité. La société Quorum assure également aux producteurs qu'elle ne publiera ni ne communiquera aucune information qu'elle collecte.

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 les rendements des livraisons en commun de la CCB (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.).

Information fournie		Résultats		En cellule de stockage		Payée	
				Tonne	Boisseau	Tonne	Boisseau
Point d'origine: SO 18 12 20 W1							
Point de livraison: BRANDON							
Compagnie céréalière: Pioneer Grain							
Produit: Blé							
Catégorie en cellule de stockage: CWRS no 2 13.5							
Catégorie payée: CWRS no 1 13.5							
Évaluation des impuretés (%): 1.0							
Mode de camionnage: Commerciale							
Type de camion: Tridom (tri-axe)							
Nombre de vivages: 2							
Tonnes brutes à livrer: 60							
Distance au silo (milles): 23							
Primes de camionnage: \$3.50 (par tonne nette)							
Autres Primes: \$0.00 (par tonne nette)							
		<b>Perspectives de rendement de la mise en commun par la CCB</b>		\$201.00	\$5.47	\$211.00	\$5.74
		Fret à Vancouver (ajusté)				\$43.87	
		Fret à Thunder Bay (ajusté)				\$22.04	
		Facteur d'ajustement du fret				\$9.83	
		<b>Fret applicable</b>				\$32.77	
		Camionnage				\$5.05	
		Ensilage primaire				\$12.12	
		Nettoyage des impuretés				\$4.04	
		<b>Total partiel des autres coûts</b>				\$21.21	
		Primes de camionnage				\$(3.50)	
		Autres Primes				\$(0.00)	
		<b>Total partiel des primes du producteur</b>				\$(3.50)	
		<b>Seuil d'exportation total</b>		\$50.48		\$50.48	
		<b>Revenu net du producteur</b>		\$150.52	\$4.10	\$160.52	\$4.37

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

---

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. On espère par conséquent que la société Quorum sera en mesure de réunir des données utiles sur la logistique à partir de ces transactions, et plus particulièrement la longueur effective du trajet requis pour livrer du grain à un silo. En cas de succès, cette information pourra servir au calcul du revenu net du producteur.

---

## 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  
 Agriculture et Agroalimentaire Canada  
 Alberta Agriculture, Food and Rural Development  
 Alberta Infrastructure and Transportation  
 Alliance Grain Terminal Ltd.  
 Alliance Pulse Processors Inc.  
 Canadian Canola Growers Association  
 Commission canadienne des grains  
 Chambre de commerce maritime du Canada  
 Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada  
 Chemin de fer Canadien Pacifique  
 Canadian Ports Clearance Association  
 Association des armateurs canadiens  
 Association canadienne des cultures spéciales  
 Office des transports du Canada  
 Commission canadienne du blé  
 Cando Contracting Ltd.  
 Cargill Limited  
 CMI Terminal  
 Fife Lake Railway Ltd.  
 Gardiner Dam Terminal

Gouvernement de la Colombie-Britannique  
 Les producteurs de grains du Canada  
 Great Sandhills Terminal  
 Great Western Railway Ltd.  
 ICE Futures Canada, Inc.  
 Inland Terminal Association of Canada  
 Keystone Agricultural Producers  
 Kinder Morgan Canada  
 Lethbridge Inland Terminal Ltd.  
 Louis Dreyfus Canada Ltd.  
 Agriculture, Alimentation et Initiatives rurales Manitoba  
 Infrastructure et Transports Manitoba  
 Mission Terminal Inc.  
 Mobil Grain Ltd.  
 Syndicat national des cultivateurs  
 North East Terminal Ltd.  
 North West Terminal Ltd.  
 OmniTRAX Canada, Inc.  
 Parrish & Heimbecker Ltd.  
 Paterson Grain  
 Port de Churchill

Port de Prince Rupert  
 Port de Thunder Bay  
 Port de Vancouver  
 Prairie West Terminal  
 Prince Rupert Grain Ltd.  
 Red Coat Road and Rail Ltd.  
 Richardson Pioneer Ltd.  
 Saskatchewan Agriculture and Food  
 Saskatchewan Highways and Transportation  
 Saskatchewan Association of Rural Municipalities  
 South West Terminal  
 Statistique Canada  
 Transports Canada  
 Viterra Inc.  
 West Central Road and Rail Ltd.  
 Western Barley Growers Association  
 Western Canadian Wheat Growers Association  
 Western Grain By-Products Storage Ltd.  
 Western Grain Elevator Association  
 Weyburn Inland Terminal Ltd.  
 Wild Rose Agricultural Producers

