

Rapport annuel

Campagne agricole 2010 à 2011

Surveillance du système canadien
de manutention et de transport du grain



Government
of Canada

Gouvernement
du Canada



Quorum Corporation

9707-110 Street, Bureau 701
Edmonton (Alberta)
T5K 2L9

Téléphone : 780 / 447-2111
Télécopieur : 780 / 451-8710

Site Web : www.quorumcorp.net
Courriel : 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
Souhey (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.

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 2011, en particulier des divers événements, enjeux et tendances qui ont marqué le mouvement du grain de l'Ouest canadien l'an dernier. Il s'agit du onzième 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. Toutefois, depuis la campagne agricole 2009 à 2010, ces indicateurs ont été organisés selon six séries, comme suit :

Série 1 - Production et approvisionnement

Série 2 - Trafic et mouvements

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 2010 à 2011 est en grande partie évaluée par rapport au rendement de la campagne agricole 2009 à 2010. 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 « base » du PSG, le Surveillant a recueilli des données fiables sur le rendement trimestriel dans une série chronologique s'étalant sur douze 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 à 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). Des copies additionnelles de ce rapport en format PDF, ainsi que celles de tous les rapports précédents, peuvent être téléchargées du site Web du Surveillant.

QUORUM CORPORATION

Edmonton (Alberta)

Décembre 2011

Table des matières

Résumé	1
Série 1 : Production et approvisionnement	9
PRODUCTION ET APPROVISIONNEMENT	10
Série 2 : Trafic et mouvements	14
DÉBIT DES SILOS DE COLLECTE	15
TRAFIC FERROVIAIRE	16
DÉBIT DES SILOS TERMINAUX	19
Section 3 : Infrastructure	22
INFRASTRUCTURE DES SILOS DE COLLECTE	23
INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE	27
INFRASTRUCTURE DES SILOS TERMINAUX	31
Série 4 : Relations commerciales	34
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
Série 5 : Efficacité et fiabilité du système	58
OPÉRATIONS DES SILOS DE COLLECTE	59
OPÉRATIONS FERROVIAIRES	61
OPÉRATIONS DES SILOS TERMINAUX	65
OPÉRATIONS PORTUAIRES	68
FIABILITÉ DU SYSTÈME	73
Série 6 : Conséquences sur les producteurs	76
CALCUL DU SEUIL D'EXPORTATION	77
PRODUITS CCB	80
PRODUITS HORS CCB	87
ANALYSE DES BONS DE PAIEMENT AU COMPTANT	92
WAGONS DE PRODUCTEURS	93
Annexe 1 : Contexte du programme	96
Annexe 2 : Guide des produits	97
Annexe 3 : Calculatrice du revenu net des producteurs	98
Annexe 4 : Remerciements	100

Résumé

PRODUCTION ET APPROVISIONNEMENT

La saison de croissance 2010 a mal commencé, avec des pluies intenses couvrant une grande partie de l'Ouest canadien. Les producteurs de grain ont été forcés de reporter l'ensemencement d'une superficie de terre estimée à 10,5 millions d'acres dans les Prairies jusqu'au début de juin 2010. Bien que des progrès d'ensemencement importants aient été faits par la suite, ils n'ont pas été soutenus par un temps chaud et sec. Au contraire, des pluies qui ont atteint le niveau record ou s'en sont approchées ont continué à frustrer les agriculteurs pendant une grande partie du reste de la saison de croissance. Cette situation s'est accompagnée d'un automne également frais et humide, qui a fortement réduit le rythme de la récolte.

Il n'est pas surprenant que la qualité et la quantité du grain récolté dans les champs aient été affectées. La production totale de grain pour la campagne agricole 2010 à 2011 a baissé à 50,1 millions de tonnes, soit une diminution de 10,8 % par rapport aux 56,1 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. Lorsqu'il est combiné aux 11,2 millions de tonnes de stocks reportés de la campagne agricole précédente, l'approvisionnement global en grain a atteint 61,3 millions de tonnes. Cela représentait une diminution de 6,7 % par rapport aux 65,7 millions de tonnes de la campagne agricole précédente.

TRAFIC ET MOUVEMENTS

Malgré une réduction de l'approvisionnement en grain, les manutentions totales du SMTG au cours de la campagne agricole 2010 à 2011 se sont avérées dans l'ensemble être comparables à celles de l'année antérieure.

- La capacité des silos de collecte, telle qu'évaluée par tous les transports par rail et par route des silos primaires situés dans l'Ouest canadien, a diminué de 4,7 %, tombant à 32,3 millions de tonnes à partir de 33,9 millions de tonnes. L'augmentation des volumes en Alberta a beaucoup aidé à compenser les réductions enregistrées par la Saskatchewan, le Manitoba et la Colombie-Britannique.
- La quantité de grain transportée par rail vers les ports de l'Ouest canadien a baissé de 1,5 % à 28,0 millions de tonnes, comparé à 28,4 millions de tonnes l'année précédente. Comme dans les années passées, la grande majorité de ce trafic, soit quelque 27,1 millions de tonnes, a été transportée par wagons-trémies couverts. Les autres 911 100 tonnes ont été transportées par du matériel ferroviaire de diverses formes, la principale étant les conteneurs.
- Le port de Vancouver est resté la destination d'exportation principale pour le grain de l'Ouest canadien; il a reçu 16,7 millions de tonnes au lieu de 17,1 millions de tonnes l'année précédente. Les expéditions vers Prince Rupert ont baissé de 7,4 %, passant de 4,8 millions de tonnes à 4,4 millions de tonnes. Thunder Bay a aussi enregistré une réduction du volume de trafic : les

expéditions ont baissé de 1,5 % à 5,3 millions de tonnes par rapport à 5,4 millions de tonnes l'année précédente. Par contre, les expéditions ferroviaires vers Churchill ont augmenté de 25,9 %, pour passer de 505 000 tonnes à 635 700 tonnes.

- Le débit portuaire, mesuré par le volume du grain expédié depuis les installations de silos terminaux et de chargement en vrac situées dans les quatre ports de l'Ouest canadien, a baissé de 1,3 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, de 25,8 millions de tonnes à 25,4 millions de tonnes. Vancouver représentait 58,8 % de ce volume et les expéditions maritimes totales ont baissé de 15,3 millions de tonnes à 15,0 millions de tonnes. Les expéditions de la côte ouest ont été renforcées par 4,5 millions de tonnes de plus exportées de Prince Rupert, bien que le débit du port ait baissé de 3,6 %. Inversement, une augmentation de volume a été enregistrée au niveau des points de passage de l'est du SMTG. Thunder Bay a signalé un gain marginal de 0,9 % et une hausse de débit passant à 5,3 millions de tonnes, comparativement à 5,2 millions de tonnes. Churchill a enregistré une augmentation de ses manutentions de 24,2 %, passant de 529 600 millions de tonnes à 657 500 millions de tonnes.

INFRASTRUCTURE

L'infrastructure qui définit le SMTG dans l'Ouest canadien a subi des changements importants au cours des douze dernières années. Cela est en grande partie dû à la rationalisation du réseau de silos de collecte, qui a enregistré une transformation importante au cours des premières années du PSG. Mais l'évolution continue, et les changements suivants ont été notés pour la campagne agricole 2010 à 2011.

- Le nombre total de silos de collecte, soit 366, n'a pas changé. Cela a laissé la perte cumulée depuis le début du PSG à 638 installations, soit 63,5 % des 1 004 installations existant douze ans auparavant. Un changement modeste dans les points de livraison du grain a été noté pendant la période, le total s'étant réduit d'une unité à 273. Une capacité d'entreposage supplémentaire de 26 100 tonnes a été ajoutée au système, le total général passant à près de 6,4 millions de tonnes pour la première fois depuis la campagne agricole 2001 à 2002.
- Avec l'abandon de 74,4 route-milles supplémentaires de voies ferrées par le CN, l'étendue du réseau ferroviaire de l'Ouest canadien a été réduit à 17 830,3 route-milles. Bien que cela indique une contraction de 8,4 % par rapport aux 19 468,2 route-milles existant au début du PSG, la réduction reste modeste comparée au déclin plus important du système de silos qu'il dessert. La campagne agricole a constaté un nouveau décalage dans l'équilibre entre les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 et ceux des autres catégories, du fait de la création d'un autre chemin de fer local, le Stewart Southern Railway, en août 2010. Cela a servi à réduire l'infrastructure gérée par le CN et le CP à 15 249,5 route-milles, ou 85,5 %, tout en augmentant celle contrôlée par les chemins de fer d'intérêt local à 2 580,8 route-milles, ou 14,5 %.
- Sans aucun changement au réseau de silos terminaux pendant la campagne agricole 2010 à 2011, le système 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 base 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 2010 à 2011 s'est accompagnée d'une série d'augmentations généralisées pour la plupart des services commerciaux utilisés pour transporter le grain dans le SMTG. Celles-ci sont allées d'une hausse substantielle dans les tarifs pour le camionnage à courte distance à des augmentations plus modérées dans les frais de manutention des silos de collecte et terminaux.

- Les tarifs des transporteurs routiers commerciaux pour le mouvement du grain ont augmenté fortement au premier trimestre de la campagne agricole 2010 à 2011, ce qui a été suivi par une hausse moins forte plus tard dans l'année. Cela est en grande partie attribuable à une résurgence des prix du pétrole ainsi qu'à la demande continue concernant la capacité de transport commercial. De ce fait, l'indice des prix composite pour le camionnage à courte distance a augmenté de 22,7 % à 162,2, comparée à 132,2 enregistré à la fin de la campagne agricole précédente.
- Les tarifs ferroviaires marchandises ont augmenté en général au cours du premier trimestre, ceci étant dû en grande partie aux initiatives de tarif saisonnières introduites par les chemins de fer quatre ans auparavant. Ces augmentations se sont aussi avérées dépendre du couloir, variant de 1 % à 7 % selon le premier transporteur. Dans l'ensemble, ces actions ont souligné la complexité croissante des tarifs ferroviaires et ont accentué les écarts de tarif entre le CN et le CP. Ces tarifs ont été réduits plus tard au cours de la campagne agricole de 2 % à 6 %, ce qui reflète aussi les initiatives de tarif saisonnières des chemins de fer.
- Les tarifs par tonne perçus par les sociétés céréalières pour une diversité d'activités de manutention aux silos primaires ont augmenté modérément au cours de la campagne agricole 2010 à 2011. La baisse la plus marquée a été enregistrée par les tarifs perçus pour la réception, l'ensilage et le chargement du grain, qui ont diminué de 0,4 % en moyenne. Une réduction encore plus forte de 7,4 % a été notée pour les frais perçus pour l'entreposage dans les silos. Allant en sens contraire de ces réductions, les charges perçues pour l'extraction des impuretés ont augmenté de 2,9 %.
- La plupart des silos terminaux du SMTG ont augmenté leurs tarifs par tonne pour la réception, l'ensilage et le chargement du grain au cours de la campagne agricole 2010 à 2011. La seule exception a été celle des tarifs à Churchill, qui sont restés inchangés pour la septième saison d'expédition consécutive. Dans l'ensemble, ces actions sur les prix ont fait augmenter l'indice des prix composite d'un autre 1,5 %. Les frais d'entreposage ont aussi augmenté d'environ 2,4 %.

Appels d'offres

La CCB a émis un total de 204 appels d'offres pour l'expédition d'environ 3,3 millions de tonnes de céréales durant la campagne agricole de 2010 à 2011. Cela représentait une augmentation de 36,2 % par rapport aux 2,4 millions de tonnes soumissionnées l'année précédente. Contrairement aux années passées, la majorité de ce tonnage, soit 48,9 %, concernait l'orge. Cela a donné lieu à un mouvement potentiel de 1,6 million de tonnes, soit huit fois la valeur des appels d'offres de l'année précédente. Le blé était deuxième, des appels d'offres ayant été émis pour 1,5 million de tonnes. Ce chiffre représentait 44,9 % du total, comparativement à 74,8 % du total de l'année précédente. Les appels d'offres concernant le blé dur, qui avaient baissé à une part de 6,2 % au lieu de la part de 16,9 % l'année précédente, portaient sur 207 000 tonnes seulement.

Les appels d'offres lancés par la CCB ont donné lieu à 538 soumissions pour le mouvement de 8,7 millions de tonnes de grain, plus de deux fois et demi de plus que la quantité recherchée. La plupart des soumissions, dans une proportion de 66,4 %, faisaient suite à des appels concernant le mouvement de l'orge. D'autre part, 30,2 % des soumissions se rapportaient aux appels d'offres portant sur le blé, tandis que l'autre 3,4 % touchait aux appels d'offres portant sur le blé dur. Cela a fini par aboutir à l'adjudication de 216 contrats pour le mouvement de presque 1,7 million de tonnes de grain. Cela représentait une réduction de 842 000 tonnes par rapport aux 2,5 millions de tonnes adjudgées l'année précédente. La plus grande proportion, soit 46,4 %, a été dirigée vers le port de Vancouver. Venaient ensuite les ports de Prince Rupert, Thunder Bay et Churchill, avec des parts respectives de 40,0 %, 13,0 % et 0,5 %. Ces expéditions représentaient 12,3 % du total des tonnages expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest canadien au cours de la campagne agricole 2010 à 2011.

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 31,9 % pendant la campagne agricole 2010 à 2011, soit de 1,6 million de tonnes l'année précédente à 1,1 million de tonnes. Cela représentait 8,3 % du total des tonnages expédiés aux quatre ports de l'Ouest canadien par la CCB, comparé à une part de 10,9 % l'année précédente.

Conjointement avec les 1,7 million de tonnes transportées au titre du programme d'appels d'offres de la CCB, un montant total de 2,8 millions de tonnes de grain de la CCB ont été transportés sous l'égide de ces deux programmes. Ensemble, cela représentait 20,6 % des expéditions totales de grain de la CCB à destination des quatre ports. En plus d'être très inférieur au 40 % qui avait été ciblé, cela représentait également le pourcentage le plus bas attribué à ces programmes depuis leur début.

Développements commerciaux

Il y a eu certains développements notables dans les activités commerciales associées au mouvement du grain au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, y compris les suivants :

- Après avoir obtenu une majorité aux élections fédérales du 2 mai 2011, le gouvernement conservateur nouvellement installé a annoncé qu'il agirait rapidement pour modifier le mandat de la Commission canadienne du blé et donner davantage de liberté aux agriculteurs des Prairies pour commercialiser leur grain. Au cœur de cette annonce était l'intention du ministre de

l'Agriculture et de l'Agroalimentaire de présenter un projet de loi qui éliminerait les pouvoirs monopolistiques de la CCB. La perspective d'élimination de ce que l'on avait fini par appeler le guichet unique de la CCB - une question toujours contentieuse - a été applaudie par certains et moquée par d'autres. Dans l'ensemble, l'industrie céréalière avait exprimé son appui pour le changement proposé, tout en formulant une mise en garde dans l'absence de détails plus spécifiques. Parmi les opposants, l'élimination du guichet unique indiquait la trahison des intérêts des agriculteurs des Prairies, dont beaucoup soutenaient que la *Loi sur la Commission canadienne du blé* exigeait que le gouvernement consulte d'abord les agriculteurs avant d'essayer d'instituer un changement aussi profond. Dans ce contexte, le ministre a établi peu après un calendrier plus spécifique, prévoyant la présentation d'une loi habilitante appropriée à l'automne 2011 et l'abrogation du monopole de la CCB à compter du 1^{er} août 2012. Le rôle futur de la CCB était moins clair. Vers la fin de la campagne agricole 2010 à 2011, il devenait de plus en plus clair qu'un rôle réduit pour la CCB conduirait inévitablement à une transformation structurelle importante au sein de l'industrie de manutention du grain. Évidemment, un certain nombre de sociétés céréalières commençaient à considérer leur situation concurrentielle dans ce nouveau cadre, en évaluant leurs points commercialement forts et faibles. Inévitablement, cela s'est concentré en grande partie sur le caractère adéquat de leurs réseaux individuels de collecte et de livraison du grain, à l'intérieur du pays ou au port. Mais, il y avait également des questions plus vastes concernant la préparation commerciale, la viabilité future des ports de Churchill et de Prince Rupert, les chances d'une autre série de fusions et d'acquisitions de sociétés, et la variation possible des mouvements de grain au sein de l'Amérique du Nord.

- À la suite des préoccupations soulevées par un grand nombre d'expéditeurs au sujet de l'état du service ferroviaire au Canada, le gouvernement fédéral s'est engagé en 2008 à réaliser une étude du système logistique ferroviaire national en vue d'identifier tous les problèmes systémiques liés au service ferroviaire. Le groupe d'experts chargé de cette étude a soumis son rapport final au ministre d'État (Transport) à la fin décembre 2010, et la diffusion publique a eu lieu en mars 2011. De façon générale, le groupe d'experts a découvert qu'il existait un déséquilibre dans la relation commerciale entre les chemins de fer et les autres intervenants, tout en pensant qu'une approche commerciale, plutôt que réglementaire, fournirait les meilleurs moyens de rétablir l'équilibre. Dans l'ensemble, le gouvernement fédéral a accepté les recommandations du groupe d'experts en promettant une démarche de quatre étapes, comme suit : un processus facilité de six mois pour négocier un accord cadre de service ainsi qu'un mécanisme de résolution des disputes commerciales; la présentation d'un projet de loi au Parlement qui fournirait aux expéditeurs le droit à un accord de service; et l'établissement d'un tableau de chaîne d'approvisionnement des produits qui répondrait aux préoccupations logistiques et développerait des paramètres de rendement pour améliorer la compétitivité. En outre, Transports Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada devaient lancer une analyse en profondeur de la chaîne d'approvisionnement en grain.
- Le ministre fédéral des Finances a annoncé au début octobre 2010 que le gouvernement canadien avait décidé de renoncer à ses droits de douane de longue date de 25 % sur tous les navires de charge et navires-citernes, ainsi que les traversiers de plus de 129 mètres de long, importés au pays. La mesure, qui devait s'appliquer à tout navire importé au pays à partir du 1^{er} janvier 2010, visait principalement à aider l'industrie des transports maritimes du Canada à renouveler son parc vieillissant de navires. En décembre 2010, le changement de politique du gouvernement semblait commencer à avoir les effets désirés. Algoma Central

Corporation, société exploitant l'un des parcs de navires nationaux les plus grands au Canada, a annoncé qu'elle avait conclu un contrat avec un chantier naval chinois en vue de construire quatre nouveaux vraquiers des lacs. Chose étonnante, cela a aussi incité la Commission canadienne du blé à passer elle-même une commande de deux navires, à un coût estimé de 65 millions \$ à répartir sur quatre campagnes agricoles. Malgré un rendement financier annuel estimé à 10 millions \$, l'investissement a été critiqué par un certain nombre de groupes d'agriculteurs, dont beaucoup soutenaient qu'il constituait un usage inapproprié des fonds de la CCB. Mettant encore plus en doute le projet était l'incertitude provenant du changement prévu par le gouvernement fédéral au mandat de la CCB et la question de savoir si cela susciterait l'annulation de la commande des navires.

- À la suite de plusieurs années d'étude et après avoir mis un nouvel accent sur la réduction des coûts, l'Administration portuaire de Montréal (APM) a décidé de rechercher un exploitant privé pour son terminal céréalier de 262 000 tonnes. À la différence des autres silos terminaux au Canada, lesquels sont tous exploités par des sociétés privées, l'installation de Montréal avait continué à être gérée par l'APM depuis sa construction au début des années 1960. En outre, cela était de plus en plus considéré comme un désavantage commercial par l'APM, qui souhaitait améliorer la situation concurrentielle de Montréal. S'appuyant sur son appel officiel de manifestation d'intérêt, l'APM a révélé à la fin de janvier 2011 qu'elle avait engagé des discussions avec Viterra, Inc., le plus grand manutentionnaire de grain au Canada, concernant une reprise de la gestion de l'installation. Cela a été suivi en avril 2011 par l'annonce que les deux parties avaient en fait signé un accord selon lequel Viterra obtiendrait la concession du terminal céréalier de l'APM et reprendrait la gestion de son exploitation à compter du 1^{er} juillet 2011. L'acquisition du terminal céréalier de l'APM par Viterra lui a permis de combler un vide dans son réseau en étendant sa portée physique au-delà des terminaux qu'elle possédait déjà sur la côte ouest et à Thunder Bay, en Ontario.

EFFICACITÉ ET FIABILITÉ DU SYSTÈME

Bien que l'approvisionnement en grain ait baissé de 6,7 %, de 65,7 millions de tonnes l'année précédente à 61,3 millions de tonnes, les exigences vis-à-vis le SMTG se sont avérées comparables à celles de l'année antérieure. Malheureusement, le rendement du système a baissé sensiblement à cause des importants défis d'exploitation qui ont confronté le CP au cours de la campagne agricole 2010 à 2011.

- Le temps total pour transporter le grain dans la chaîne d'approvisionnement a augmenté de 0,3 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, passant d'une moyenne de 52,2 jours l'année précédente à 52,3 jours. Cela s'explique par une augmentation de 0,3 jour du temps pendant lequel le grain était entreposé dans les silos de collecte, une augmentation de 0,5 jour du temps de transit des wagons après chargement et une réduction de 0,7 jour du temps d'entreposage dans les terminaux céréaliers. Même avec cette augmentation mineure, le grain nécessitait toujours 15,8 jours de moins pour être transporté dans le SMTG qu'il ne nécessitait pendant l'année de base du PSG.
- Un grand nombre de problèmes qui avaient sapé le rendement du SMTG au premier trimestre ont empiré dans les deuxième et troisième trimestres. Bien qu'une grande partie de ceux-ci ait été causé par les effets perturbateurs du climat d'hiver difficile sur

les opérations du CP dans les Rocheuses, cela a servi seulement à amplifier les retards et les problèmes d'approvisionnement des wagons qui avaient déjà affecté les clients du transporteur depuis le début de la campagne agricole. Les conséquences les plus visibles de cette situation étaient l'augmentation des retards des navires attendant l'arrivée des wagons de grain du CP à Vancouver. Toutefois, au quatrième trimestre, la situation s'est nettement améliorée, la fluidité du système ayant été en grande mesure restaurée.

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. Il en était de même pour la campagne agricole 2010 à 2011, dans laquelle l'augmentation des prix du grain était principalement responsable pour une amélioration du revenu net des producteurs.

- Le revenu net des producteurs pour les grains de la CCB a fortement augmenté au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, affichant une augmentation de 58,1 % du blé CWRS n° 1 qui a produit un rendement de 286,23 \$ la tonne, et une augmentation de 59,9 % du blé dur CWAD n° 1 qui a produit un rendement de 245,55 \$ la tonne. Par contre, ces gains ont été réduits quelque peu par les augmentations du seuil d'exportation des deux produits, celui du blé augmentant de 11,4 % à 73,35 \$ la tonne et celui du blé dur augmentant de 12,4 % à 89,36 \$ la tonne.
- Le revenu net pour les produits hors CCB a évolué essentiellement de la même façon. Une augmentation de 36,8 % du canola Canada n° 1 a fait augmenter le revenu net des producteurs à 512,22 \$ la tonne, un prix record pour le PSG, et une augmentation de 16,5 % pour les gros pois jaunes a fait augmenter son revenu à 213,63 \$ la tonne. Toutefois, les augmentations du seuil d'exportation ont réduit quelque peu ces gains, celui du canola augmentant de 6,9 % à 53,14 \$ la tonne, alors que celui des gros pois jaunes a augmenté de 8,3 % à 84,86 \$ la tonne.

Les chargements de wagons de producteurs ont considérablement augmenté depuis le début du PSG. Parmi les nombreux facteurs servant à expliquer ceci, on remarque particulièrement la formation de groupes de chargements de wagons de 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, construisant de nouveaux chemins de fer d'intérêt local pour les raccorder aux grands transporteurs ferroviaires de catégorie 1.

- Le nombre de sites de chargement de wagons de producteurs situés dans l'ensemble de l'Ouest canadien a diminué fortement depuis le début du PSG, chutant de 709 à 365. La campagne agricole 2010 à 2011 a enregistré une réduction nette

de 13 sites, qui incluait une réduction de 18 sites exploités par les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 et une augmentation de cinq sites exploités par les transporteurs ferroviaires de catégories 2 et 3.

- Malgré la réduction du nombre de sites de chargement de wagons de producteurs, les expéditions de wagons de producteurs ont presque quadruplé dans le cadre du PSG. Les expéditions de wagons de producteurs ont augmenté de 6,9 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, de 12 198 wagons complets l'année précédente à 13 041 wagons complets.
-

Série 1 : Production et approvisionnement

Description de l'indicateur	Tableau	2010 à 2011								
		1999 à 2000	2008 à 2009	2009 à 2010	T1	T2	T3	T4	Année en cours	Écart en %
Production et approvisionnement										
Production agricole (milliers de tonnes)	1A-1	55 141,7	60 351,7	56 144,2	50 071,2				50 071,2	-10,8 %
Stocks de report (milliers de tonnes)	1A-2	7 418,2	5 646,6	9 515,3	11 200,1				11 200,1	17,7 %
Approvisionnement en grain (milliers de tonnes)		62 559,9	65 998,3	65 659,5	61 271,3				61 271,3	-6,7 %
Production agricole (milliers de tonnes) - Cultures spéciales	1A-3	3 936,7	5 157,4	5 573,7	5 617,4				5 617,4	0,8 %

PRODUCTION ET APPROVISIONNEMENT

La saison de croissance 2010 a mal commencé, avec des pluies intenses couvrant une grande partie de l'Ouest canadien. Les producteurs de grain ont été forcés de reporter l'ensemencement d'une superficie de terre estimée à 10,5 millions d'acres dans les Prairies jusqu'au début de juin 2010. Bien que des progrès d'ensemencement importants aient été faits par la suite, ils n'ont pas été soutenus par un temps chaud et sec. Au contraire, des pluies qui ont atteint le niveau record ou s'en sont approchées ont continué à frustrer les agriculteurs pendant une grande partie du reste de la saison de croissance.

Pour augmenter encore plus ces problèmes, le rythme de la récolte a été ralenti par un automne frais et humide qui a aussi inclus un gel au milieu de septembre. Il n'est pas surprenant que ces forces aient eu un impact négatif, réduisant finalement la taille comparative et la qualité des cultures récoltées. En fait, le profil de qualité s'est avéré être l'un des plus bas jamais enregistrés par l'industrie. Le blé a été particulièrement touché : seulement un peu plus du tiers du tonnage récolté a satisfait aux normes établies pour les deux meilleurs grades.¹

Malgré cela, la production totale de grain au cours de la campagne agricole 2010 à 2011 a été de 50,1 millions de tonnes.² Bien que cela ait représenté une réduction de 10,8 % par rapport aux 56,1 millions de tonnes de la campagne agricole précédente, c'était toujours la septième plus grande récolte enregistrée dans le cadre du PSG. En outre, elle se conformait à la moyenne de 50,4 millions de tonnes produites pendant cette même période. [Tableau 1A-1]

1 Seulement 38 % du blé roux de printemps de l'Ouest canadien (CWRS) a été classé parmi les deux meilleurs grades, au lieu de 68 % dans des conditions normales. La situation a été encore pire pour le blé dur ambré de l'Ouest canadien (CWAD), pour lequel seulement 21 % de la récolte a été classé parmi les deux meilleurs grades, au lieu de 57 % en général.

2 La production agricole totale a été signalée dans les rapports des premier et deuxième trimestres du Surveillant à 48,8 millions de tonnes. Due en grande partie à une révision de son estimation de la production de canola, cette valeur a été ultérieurement augmentée par Statistique Canada à 50,1 millions de tonnes.

Figure 1 : Précipitations comparées à la répartition historique (1^{er} avril au 31 août 2010)

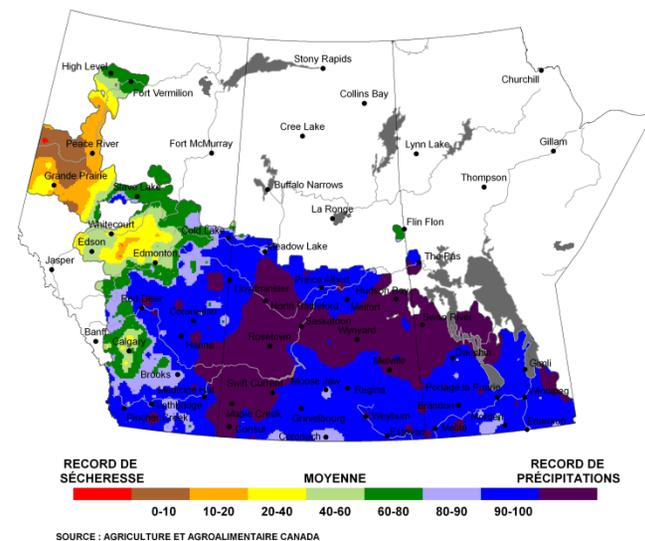
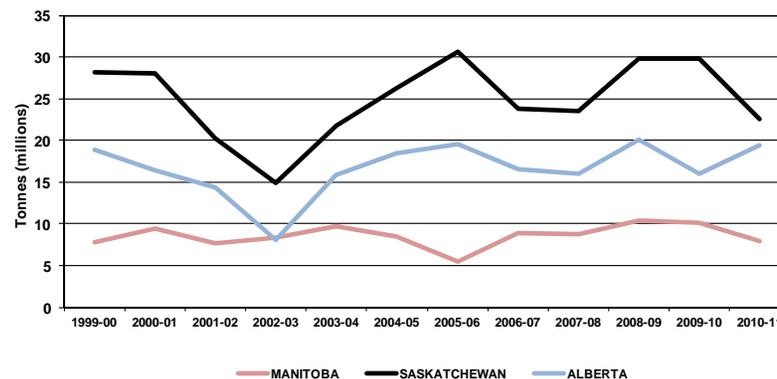


Figure 2 : Production provinciale de grain



Répartition provinciale

Une grande partie de la réduction a été concentrée en Saskatchewan et au Manitoba, où la production a baissé d'une valeur combinée de 9,4 millions de tonnes. La baisse la plus grande a été enregistrée par la Saskatchewan, où la production a baissé de 7,2 millions de tonnes, soit 24,2 %, à 22,6 millions de tonnes, par rapport aux 29,9 millions de tonnes l'année précédente. Cela a été amplifié par un déclin de 2,2 millions de tonnes au Manitoba, où la production a chuté de 21,6 %, de 10,1 millions de tonnes à 7,9 millions de tonnes. À ces pertes se sont ajoutées 49 700 tonnes en Colombie-Britannique, où la production a baissé de 26,0 %, de 190 800 tonnes à 141 100 tonnes.

Contrairement à ces pertes de tonnage, l'Alberta a enregistré un gain de 21,2 %, sa production passant à 19,4 millions de tonnes, au lieu de 16,0 millions de tonnes l'année précédente. Cette anomalie a été causée en grande partie par le retour de meilleures conditions de croissance dans cette province.

Répartition des produits

Le déclin de la production de grain s'est reflété dans une réduction de la production de toutes les cultures majeures. La production de grains de la CCB a enregistré la plus grande perte relative, soit une baisse de 16,5 % par rapport à 2,3 % pour les grains hors CCB. Avec une baisse de production de 5,5 millions de tonnes, et des résultats chutant à 28,0 millions de tonnes comparativement aux 33,6 millions de tonnes l'année précédente, les grains de la CCB ont été la cause de plus de 90 % de la réduction totale. En comparaison, le déclin de la production de grains hors CCB, qui a baissé à 22,0 millions de tonnes par rapport aux 22,6 millions de tonnes de la campagne agricole précédente, a contribué 523 700 tonnes de plus à ces pertes.

La baisse dans la production de grain de la CCB a été largement causée par un déclin de 44,0 % dans le volume de blé dur récolté, qui a baissé de 5,4 millions de tonnes l'année précédente à 3,0 millions de tonnes. Cela a

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

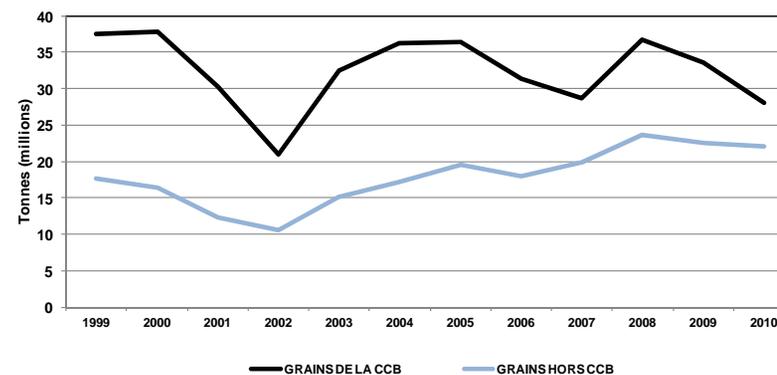
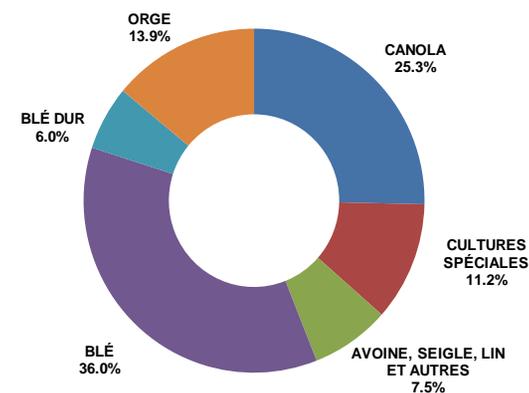


Figure 4 : Production des principaux grains - Campagne agricole 2010 à 2011



été soutenu par une réduction de 21,7 % de la production d'orge, laquelle a chuté à 7,0 millions de tonnes, par rapport aux 8,9 millions de tonnes l'année précédente. Une réduction de 6,4 % dans la production du blé a contribué 1,2 million de tonnes supplémentaires à la baisse.

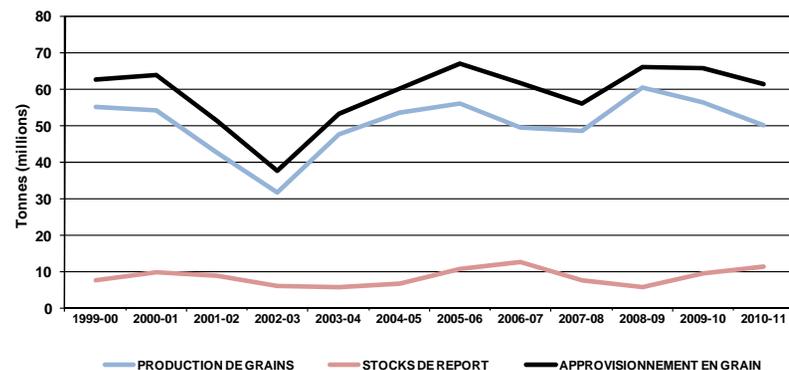
Grâce à une production de 12,7 millions de tonnes, le canola a compté pour plus de la moitié des 22,0 millions de tonnes de la récolte en grains hors CCB de la campagne agricole 2010 à 2011. En outre, une augmentation de 330 000 tonnes dans la taille de la récolte de canola a servi à compenser une grande partie du déclin enregistré par la production réduite d'autres grains hors CCB. Parmi les plus marquées de ces réductions, on compte celle du lin, qui a baissé de 507 100 tonnes; de l'avoine, qui a baissé de 466 900 tonnes; et des pois secs, qui a baissé de 361 200 tonnes.

Cultures spéciales

La production des cultures spéciales est restée essentiellement inchangée à 5,6 millions de tonnes, soit une augmentation de seulement 0,8 %.³ Toutefois, ce résultat a été le produit d'une vaste combinaison de gains et de pertes individuels. Le gain le plus conséquent est provenu de la production des lentilles, qui a augmenté de 28,9 % à 1,9 million de tonnes, par rapport au 1,5 million de tonnes l'année précédente. À cela s'est ajoutée une augmentation de 69,9 % dans la production des pois chiches, qui a fourni 52 800 tonnes de plus à l'ensemble. Ces gains ont surtout été compensés par les pois secs, monoculture la plus grande du secteur, qui ont enregistré une réduction de 10,7 %, chutant à 3,0 millions de tonnes par rapport à 3,4 millions de tonnes l'année précédente. Cette situation a été augmentée par les pertes liées à plusieurs autres produits, y compris la graine de moutarde, la graine à canaris, la graine de tournesol et les haricots secs. [Tableau 1A-3]

³ 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, les stocks de report comptent, typiquement, pour environ un sixième de l'approvisionnement global en grain.⁴ Ces stocks ont tendance à évoluer avec les changements dans la production de grain, bien qu'avec du retard.

Les stocks de report, d'un total de quelque 11,2 millions de tonnes, se sont avérés être 17,7 % supérieurs aux 9,5 millions de tonnes enregistrées l'année précédente. Une grande partie de cette augmentation était due à une augmentation globale de l'approvisionnement mondial en grain (le blé et le blé dur en particulier), qui a aussi contribué à l'affaiblissement

⁴ Les stocks de report sont les stocks disponibles, à la ferme ou dans les silos primaires, à la conclusion d'une campagne agricole (soit au 31 juillet). À ce titre, ils sont également réputés constituer les stocks disponibles au début de la nouvelle campagne agricole (soit le 1^{er} août).

des prix des produits. Combiné à la nouvelle production, l'approvisionnement en grain a atteint 61,3 millions de tonnes, soit une réduction de 6,7 % par rapport aux 65,7 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. [Tableau 1A-2]

Le changement dans les stocks de report a presque entièrement été dû à une augmentation de 33,2 % pour la Saskatchewan. En fait, les 1,7 million de tonnes de report supplémentaires de cette province ont officiellement surpassé le gain de l'Ouest canadien par une marge de 500 tonnes. En comparaison, le deuxième plus grand changement annuel de tonnage était attribuable au Manitoba, qui a connu un déclin de 1,5 %, soit 19 800 tonnes.

Série 2 : Trafic et mouvements

Description de l'indicateur	Tableau	2010 à 2011								
		1999 à 2000	2008 à 2009	2009 à 2010	T1	T2	T3	T4	Année en cours	Écart en %
Débit des silos de collecte										
Débit de grain (milliers de tonnes) - Silos primaires	2A-1	32 493,9	35 349,1	33 861,4	8 240,0	7 729,4	7 970,6	8 330,4	32 270,4	-4,7 %
Trafic ferroviaire										
Expéditions ferroviaires (milliers de tonnes) - Ensemble des grains	2B-1	26 439,2	27 338,4	28 443,8	7 551,1	6 685,7	6 416,4	7 354,5	28 007,8	-1,5 %
Expéditions ferroviaires (milliers de tonnes) - Wagons-trémies	2B-1	25 664,6	26 792,6	27 777,8	7 303,9	6 399,4	6 216,8	7 176,5	27 096,7	-2,5 %
Expéditions ferroviaires (milliers de tonnes) - Autres types de wagons	2B-1	774,7	545,8	666,0	247,2	286,3	199,7	178,0	911,1	36,8 %
Expéditions de cultures spéciales (milliers de tonnes) - Ensemble des grains	2B-2	2 102,9	2 945,4	2 718,9	1 100,6	801,9	939,5	682,7	3 524,7	29,6 %
Expéditions de cultures spéciales (milliers de tonnes) - Wagons-trémies	2B-2	1 844,1	2 851,8	2 665,3	1 087,9	788,1	930,1	674,6	3 480,6	30,6 %
Expéditions de cultures spéciales (milliers de tonnes) - Autres types de wagons	2B-2	258,7	93,6	53,5	12,7	13,8	9,4	8,2	44,2	-17,5 %
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	26 792,6	27 777,8	7 303,9	6 399,5	6 216,8	7 176,5	27 096,7	-2,5 %
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	7 597,9	8 741,9	2 315,8	1 908,7	1 639,4	1 809,0	7 672,8	-12,2 %
Expéditions des wagons-trémies (milliers de tonnes) - Réseau non tributaire du grain	2B-6	16 978,7	19 194,7	19 035,9	4 988,2	4 490,8	4 577,4	5 367,5	19 423,8	2,0 %
Expéditions des wagons-trémies (milliers de tonnes) - Transporteurs ferroviaires de catégorie 1	2B-7	23 573,5	26 019,6	26 945,8	7 028,7	6 170,0	6 010,4	6 936,5	26 145,6	-3,0 %
Expéditions des wagons-trémies (milliers de tonnes) - Transporteurs ferroviaires des autres catégories	2B-7	2 091,0	773,0	832,0	275,3	229,4	206,4	240,0	951,0	14,3 %
Débit des silos terminaux										
Débit de grain (milliers de tonnes) - Tous les produits	2C-1	23 555,5	25 639,0	25 760,4	6 392,9	6 461,6	5 625,9	6 947,7	25 428,1	-1,3 %
Wagons-trémies déchargés (nombre) - Ensemble des transporteurs	2C-2	278 255	294 335	286 630	74 792	69 691	64 045	74 573	283 101	-1,2 %
Wagons-trémies déchargés (nombre) - CN	2C-2	144 800	144 943	144 894	37 795	40 642	38 423	34 694	151 554	4,6 %
Wagons-trémies déchargés (nombre) - CP	2C-2	133 455	149 392	141 736	36 997	29 049	25 622	39 879	131 547	-7,2 %

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 4,7 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, baissant de 33,9 millions établis seulement l'année précédente à 32,3 millions de tonnes. Ce déclin de 1,6 million de tonnes a été enregistré sur une vaste zone géographique, la majorité des provinces productrices signalant des débits beaucoup plus bas.

La Saskatchewan, avec une réduction du débit de 2,2 millions de tonnes, était en tête de la liste des pertes, signalant des expéditions de 15,3 millions de tonnes par rapport aux 17,5 millions de tonnes l'année précédente. Le Manitoba a enregistré la deuxième plus grande perte, son débit chutant de 1,4 million de tonnes, passant de 6,8 millions de tonnes à 5,4 millions de tonnes. S'ajoutant à cette liste avec une diminution de 50 500 tonnes, la Colombie-Britannique a enregistré une baisse des expéditions de 237 700 tonnes à 187 200 tonnes.

Grâce à un gain de 2,1 millions de tonnes, l'Alberta a été la seule province à enregistrer une augmentation de débit, ses expéditions ayant augmenté de 22,3 % à un chiffre record pour le PSG de 11,5 millions de tonnes, au lieu de 9,4 millions de tonnes l'année précédente. Il est utile de noter que ce gain, qui était de 5,3 % au premier trimestre, a augmenté progressivement jusqu'à la fin de la campagne agricole. Bien qu'une grande partie de cette hausse ait reflété l'augmentation de production de la province, elle a aussi été causée, au moins partiellement, par une arrivée inhabituelle des expéditions de grain des autres provinces. Cela a été suscité en grande partie par les expéditeurs qui ont décidé d'attirer davantage de grain vers leurs installations desservies par le CN afin de contourner les problèmes opérationnels éprouvés par le CP au cours des deuxième et troisième trimestres. [Tableau 2A-1]

Figure 6 : Débit des silos primaires

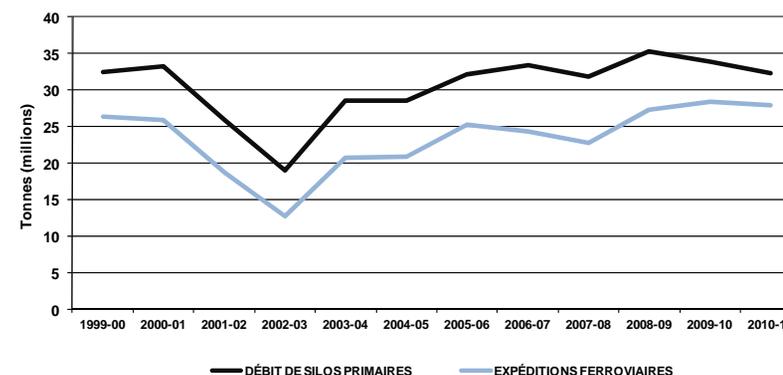
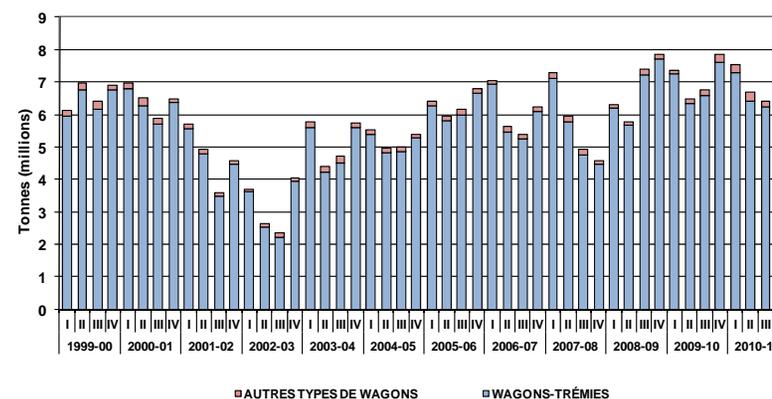


Figure 7 : Expéditions ferroviaires - Wagon-trémies et autres wagons



TRAFIC FERROVIAIRE

La quantité de grain réglementé transporté par train vers les ports de l'Ouest canadien a diminué de 1,5 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011; le volume total a diminué à 28,0 millions de tonnes comparativement aux 28,4 millions de tonnes transportées au cours de la campagne précédente. Comme dans les années passées, la grande majorité de ce trafic, soit quelque 27,1 millions de tonnes, a été transportée par wagons-trémies couverts. Les autres 911 100 millions de tonnes ont été transportées par du matériel ferroviaire de diverses formes, la principale étant les conteneurs. Grâce à une hausse de 36,8 % de ces derniers mouvements, le tonnage des expéditions autres que par wagons-trémies a augmenté à 3,3 %, comparé à 2,3 % l'année précédente. [Tableau 2B-1]

Les expéditions des cultures spéciales ont aussi enregistré un gain en volume élevé, augmentant de 29,6 % à 3,5 millions de tonnes, par rapport à 2,7 millions de tonnes l'année précédente. Comme pour les autres grains, la grande majorité de ce tonnage, soit 98,7 %, a été transporté aux sites d'exportation par wagons-trémies. En fait, la proportion des mouvements avec des wagons autres que les wagons-trémies a continué à baisser. Alors que 19,2 % des cultures spéciales expédiées au cours de la campagne agricole 2002 à 2003 ont été transportées dans des conteneurs et d'autres formes d'équipement ferroviaire, seulement 1,3 % l'ont été au cours de la campagne agricole 2010 à 2011. En outre, de telles expéditions ont atteint à peine 44 200 tonnes, ce qui représente un point bas pour le PSG et une réduction de 17,5 % par rapport aux 53 500 tonnes transportées l'année précédente. [Tableau 2B-2]

Mouvements des wagons-trémies

Les expéditions par wagons-trémies dans l'Ouest canadien ont baissé de 2,5 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, de 27,8 millions de tonnes à 27,1 millions de tonnes. Cette réduction s'est avérée sensiblement inférieure au déclin de 10,8 % de la production de grain ou à la réduction de 6,7 % de l'approvisionnement général en grain, et a été

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

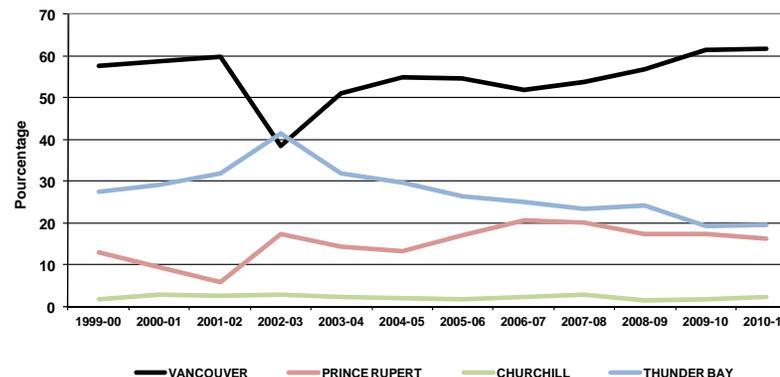
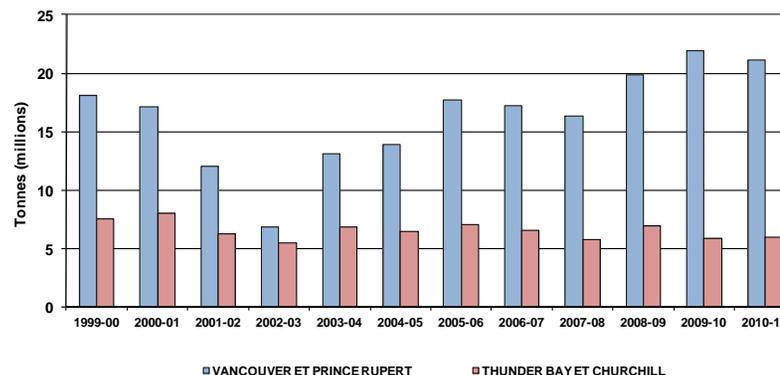


Figure 9 : Expéditions des wagons-trémies - Orientation vers la côte ouest



en grande partie due à la réduction des expéditions de la plupart des provinces productrices.

La plus forte baisse a été enregistrée en Saskatchewan, où les expéditions ont baissé de 1,9 million de tonnes, ou 13,1 %, passant à 12,8 millions de tonnes. Le Manitoba a enregistré une réduction de 15,6 % en volume, les expéditions baissant d'une valeur considérablement plus faible de 576 000 tonnes, à 3,1 millions de tonnes par rapport à 3,7 millions de tonnes l'année précédente. La Colombie-Britannique suivait ensuite, enregistrant une réduction de 72 700 tonnes, soit 21,2 %, les expéditions baissant à 270 600 tonnes par rapport à 343 300 tonnes.

Ces pertes ont été en grande partie compensées par une augmentation des mouvements par wagons-trémies de l'Alberta, qui ont augmenté de 1,9 million de tonnes, soit 20,9 %. Les 10,9 millions de tonnes issues de l'Alberta ont constitué le plus grand tonnage jamais observé dans le cadre du PSG, surpassant facilement le record de 9,9 millions de tonnes établi seulement deux ans auparavant. [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 2010 à 2011. Le trafic vers Vancouver a totalisé 16,7 millions de tonnes, soit une réduction de 2,2 % par rapport aux 17,1 millions de tonnes expédiées au cours de la campagne précédente. Malgré cette réduction, la part des expéditions ferroviaires du port est restée largement inchangée, augmentant marginalement de 61,6 % à 61,7 %. Le volume de trafic à destination de Prince Rupert a aussi décliné d'un peu plus de 7,4 %, passant de 4,8 millions de tonnes à 4,4 millions de tonnes. Cela a aussi entraîné une réduction de la part attribuée à Prince Rupert, qui est passée de 17,2 % à 16,4 %. Malgré ces déclin, les ports du SMTG de la côte ouest ont tout de même manutentionné 78,1 % du grain transporté vers les sites d'exportation par wagons-trémies couverts, soit une perte modeste comparée à la part de 78,8 % obtenue l'année précédente.

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

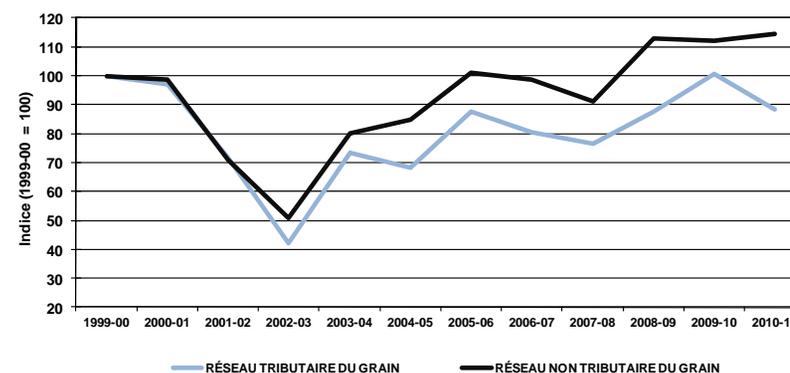
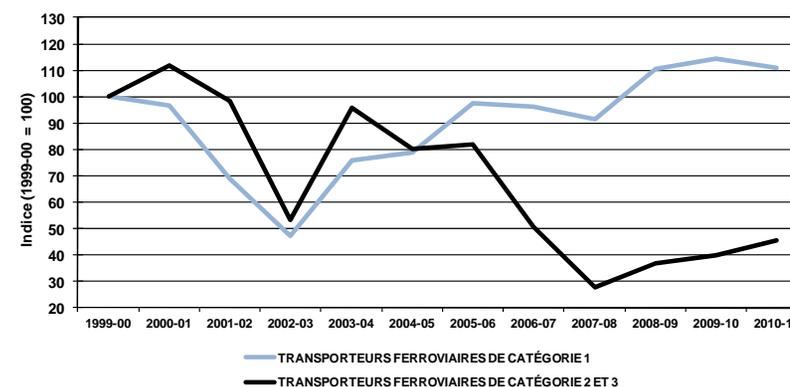


Figure 11 : Expéditions des wagons-trémies - Changements d'origine ferroviaire



Grâce aux gains réalisés par les ports de la côte ouest au cours des dernières années, le volume et la part du trafic à destination de Thunder Bay ont beaucoup baissé. Bien que le port ait constaté une baisse de 1,5 % dans les expéditions ferroviaires de la campagne agricole 2010 à 2011, il était toujours classé deuxième destination pour le grain d'exportation, en réceptionnant 5,3 millions de tonnes, au lieu de 5,4 millions de tonnes l'année précédente. Par contre, les expéditions ferroviaires vers Churchill ont augmenté de 25,9 %, pour passer de 505 000 tonnes à 635 700 tonnes. Cela s'est traduit par une part marginalement plus grande pour le port, soit 2,3 % comparé à 1,8 % l'année précédente.

La dominance des ports de la côte ouest est profondément ancrée dans le commerce du grain canadien à destination de l'Asie-Pacifique. Et bien qu'il y ait peu de doute que les tarifs ferroviaires et l'allocation des wagons ont eu une certaine influence sur l'utilisation comparative de Vancouver et de Prince Rupert à différentes époques, la quantité de grain exportée par ces ports de la côte ouest reflète largement la demande provenant des ventes de grain à l'étranger. En outre, étant donné que les pays de la région Asie-Pacifique représentent environ la moitié des exportations de grain du Canada, il semble probable que le rôle joué par les ports de la côte ouest ne va pas diminuer prochainement.

Origines tributaires et non tributaires du grain

Le trafic déplacé par le SMTG continue à refléter les changements qui ont été apportés au réseau de silos et au réseau ferroviaire suite à la rationalisation. Pendant la campagne agricole 2010 à 2011, le tonnage provenant du réseau non tributaire du grain a augmenté de 2,0 % par rapport à l'année précédente, passant de 19,0 millions de tonnes à 19,4 millions de tonnes. Parallèlement, le volume issu de postes le long du réseau tributaire du grain a diminué de 12,2 %, passant de 8,7 millions de tonnes à 7,7 millions de tonnes.

Comme le dénotent ces résultats, le réseau non tributaire du grain continue à mobiliser une plus grande part du volume de trafic d'ensemble. À la fin de la campagne agricole 2010 à 2011, 71,7 % de

l'ensemble du grain provenant de l'Ouest canadien était issu d'emplacements sur le réseau non tributaire du grain. Pourtant, cette valeur est seulement marginalement supérieure à la part de 66,2 % obtenue au cours de l'année de base du PSG. Bien entendu, l'inverse concernant le trafic ayant pour origine le réseau tributaire du grain est vrai : sa part relative a baissé à 28,3 % par rapport à la part de référence de 33,8 % au cours de la même période. [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 ayant pour origine les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 a diminué de 3,0 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, alors que le volume ayant pour origine les transporteurs ferroviaires plus petits, autres que ceux de catégorie 1, a augmenté de 14,3 %. Bien que les augmentations de tonnage enregistrées par plusieurs chemins de fer d'intérêt local récemment établis aient fait partie de ce gain, une grande partie de la hausse était attribuable à la création du Stewart Southern Railway en août 2010. Malgré cela, le tonnage ayant pour origine les transporteurs ferroviaires autres que ceux de catégorie 1 a été réduit de moitié pendant la durée du PSG, ayant contribué seulement à 3,5 % du volume total comparé à une part de référence de 8,1 % pendant l'année de base du PSG. [Tableau 2B-7]

Pourtant, la baisse de 54,5 % dans les expéditions des chemins de fer d'intérêt local n'a pas été aussi grande que la réduction de 63,5 % du nombre de silos agréés qu'ils desservaient. En fait, les données suggèrent que l'augmentation des chargements de wagons de producteurs a été cruciale pour compenser une partie importante du volume qui autrement aurait été perdu à la suite de la fermeture de ces installations. Selon les estimations actuelles, les expéditions de wagons de producteurs constituent maintenant environ la moitié du trafic ayant des transporteurs pour origine, soit plus de trois fois ce qui avait été observé dans la première année du PSG.

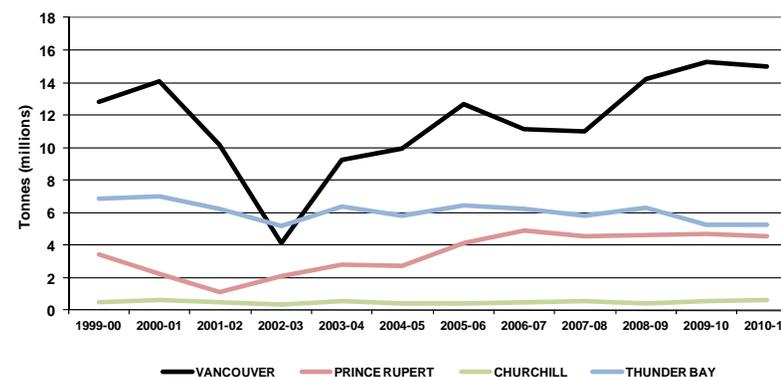
DÉBIT DES SILOS TERMINAUX

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 canadien, ont atteint 25,4 millions de tonnes au cours de la campagne agricole 2010 à 2011. Cela s'est avéré inférieur de 1,3 % au volume de 25,8 millions de tonnes expédié l'année précédente, un record pour le PSG. [Tableau 2C-1]

Les expéditions par les ports de la côte ouest de Vancouver et Prince Rupert ont marginalement décliné, largement à cause des volumes plus faibles des troisième et quatrième trimestres. Les expéditions maritimes totales de Vancouver, le plus grand de ces ports, ont diminué de 2,2 % à 15,0 millions de tonnes, comparativement aux 15,3 millions de tonnes de la campagne précédente. Ces volumes représentaient 58,8 % du débit total du SMTG. À Prince Rupert, les expéditions ont baissé d'un pourcentage légèrement plus haut de 3,6 %, de 4,7 millions de tonnes à 4,5 millions de tonnes. Le tonnage combiné transitant par ces deux ports de la côte ouest représentait 76,6 % du total général, soit un déclin marginal comparé à la part de 77,6 % obtenue l'année précédente. En outre, cela a indiqué la première réduction de la part de la côte ouest en cinq ans.

La baisse correspondante notée pour les ports de la côte ouest s'est reflétée par un gain marginal pour les points de passage de l'est du SMTG, la part combinée obtenue par les ports de Thunder Bay et de Churchill ayant augmenté à 23,4 %, comparé à 22,4 % l'année précédente. Pourtant, cela représentait une réduction importante par rapport à la part de référence de 31,2 % enregistrée pendant l'année de base du PSG. Le débit à Thunder Bay a augmenté de 0,9 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, passant à 5,3 millions de tonnes comparé aux 5,2 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. Cependant, Churchill, le port qui enregistre habituellement les débits les plus bas, a vu son débit augmenter de 24,2 % à 657 500 tonnes, par rapport aux 529 600 tonnes précédentes.

Figure 12 : Débit des silos terminaux



Déchargements dans les silos terminaux

Le nombre de wagons-trémies couverts déchargés aux silos terminaux a diminué de 1,2 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, de 286 630 wagons complets l'année précédente à 283 101 wagons. En outre, il y a eu un changement prononcé dans le volume de trafic manutentionné par le CN et le CP. Le CN a enregistré une augmentation du nombre de wagons déchargés de 4,6 %, de 144 894 à 151 554. Inversement, les manutentions du CP ont baissé de 7,2 %, de 141 736 wagons à 131 547 wagons. Cela a fait du CN le plus grand manutentionnaire de grain dans l'Ouest canadien, avec une part d'ensemble de 53,5 %, comparé à 46,5 % pour le CP.

L'aspect le plus significatif de ce changement a été sa nature progressive, selon laquelle la part du CN a augmenté de 50,5 % au premier trimestre à un chiffre plus important de 60,0 % au troisième, avant de retomber à 46,5 % au quatrième. Ce gain régulier a largement suivi la frustration croissante des expéditeurs concernant la détérioration du service du CP

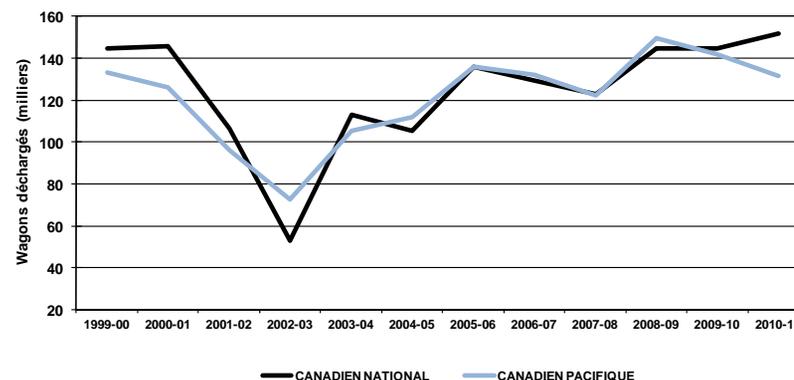
depuis le début de la campagne agricole, beaucoup d'entre eux ayant commencé à amener davantage de grain dans les silos desservis par le CN.

Jusqu'à ce que le volume baisse considérablement au cours du quatrième trimestre, le trafic traversait le port de Vancouver à un rythme record. Néanmoins, le nombre de wagons déchargés à Vancouver a chuté de 1,9 %, de 173 569 à 170 305. Pourtant, le CN a tiré profit du changement dans le sentiment des expéditeurs en augmentant ses expéditions vers le port de 12,1 %, pour décharger un nombre record égal à 80 970 wagons et obtenir une part de marché de 47,5 %. Inversement, le CP a enregistré une baisse de ses manutentions de 11,9 %, à 89 335 wagons, et sa part a baissé à 52,5 %, comparé à 58,4 % l'année précédente.

C'était tout le contraire pour les mouvements vers Prince Rupert, lesquels ont baissé de 51,2 % au premier trimestre. Toutefois, au moment où Vancouver a commencé à avoir des difficultés, une proportion plus grande du volume de grain de la côte ouest a commencé à arriver dans ce port desservi par le CN. Cela est devenu particulièrement évident aux deuxième et troisième trimestres quand les expéditions vers Prince Rupert ont aussi augmenté à des niveaux s'approchant du record. À la fin de la campagne agricole, cette accélération de la croissance avait érodé la perte de trafic de Prince Rupert à 5,5 % seulement, les déchargements totaux baissant à 47 861 wagons, comparés aux 50 639 wagons l'année précédente.

Il y a eu peu de vrais changements dans les parts de marché octroyées aux deux transporteurs pour le trafic circulant dans les points de passage de l'est. À Thunder Bay, le plus grand d'entre eux, les manutentions totales ont augmenté de 1,6 %, de 57 015 wagons déchargés l'année précédente à 57 940 wagons. Grâce à une part de marché inchangée de 70,3 %, le CP est resté le transporteur dominant dans ce couloir, augmentant en fait ses manutentions dans le port de 1,6 %, de 40 088 wagons déchargés à 40 711 wagons. Par comparaison, le CN a enregistré une augmentation de ses manutentions à Thunder Bay de 1,8 %, de 16 927 wagons déchargés l'année précédente à 17 229 wagons.

Figure 13 : Déchargements dans les silos terminaux - Transporteur livreur



Les positions des deux transporteurs ont aussi été renforcées par une augmentation de 29,4 % du volume de trafic vers Churchill, où les déchargements totaux ont atteint 6 995 wagons, un record pour le PSG. Bien que le CN ait été à l'origine de 78,5 % du trafic d'arrivée, cela était inférieur à la part de marché de 94,5 % obtenue l'année précédente. Ce déclin était entièrement attribuable à une multiplication par quatre des expéditions ayant le CP pour origine, qui ont augmenté la part de marché de ce transporteur de 5,5 % à 21,5 %. [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. Pendant les onze années suivantes, ce réseau se réduirait au tiers de son ancienne taille, pour inclure un nombre beaucoup moindre de 366 installations à la fin de la campagne agricole 2009 à 2010.⁵ [Tableau 3A-1]

Au cours des trois premières années du PSG, cette réduction s'est avérée être très rapide : 87 installations éliminées du réseau pendant sa première année, 136 pendant sa deuxième année et 281 pendant sa troisième année. Mais ce rythme en pleine accélération a clairement commencé à présenter des signes de baisse au cours de la campagne agricole 2002 à 2003, lorsque seulement 84 silos ont été retirés du système. Pendant les sept campagnes agricoles suivantes, seulement 50 installations de plus ont été retirées du réseau.

La campagne agricole 2010 à 2011 a enregistré peu de changements importants apportés au réseau de silos de l'Ouest canadien, le gain d'un silo au premier trimestre plus tard compensé par une perte équivalente au quatrième. De ce fait, le nombre total de silos existant à la fin de la campagne agricole était resté inchangé à 366, la réduction accumulée se chiffrant à 63,5 %, soit 638 installations, depuis le début du PSG. Une portée si limitée des changements récents semble indiquer que les programmes de rationalisation des silos des sociétés céréalières ont largement abouti à une conclusion.

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 2009 à 2010, l'étendue de ce réseau avait été réduite de 60,0 % à 274 postes de livraison, par rapport aux 685 qui existaient au début du PSG. Cela a aussi été réduit marginalement au

Figure 14 : Silos agréés et points de livraison

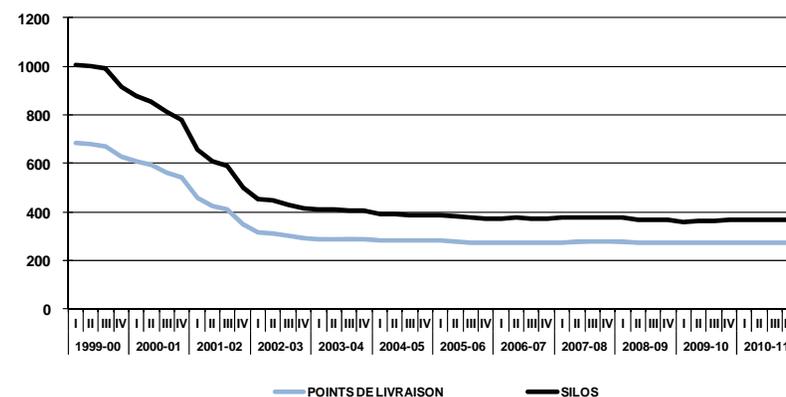
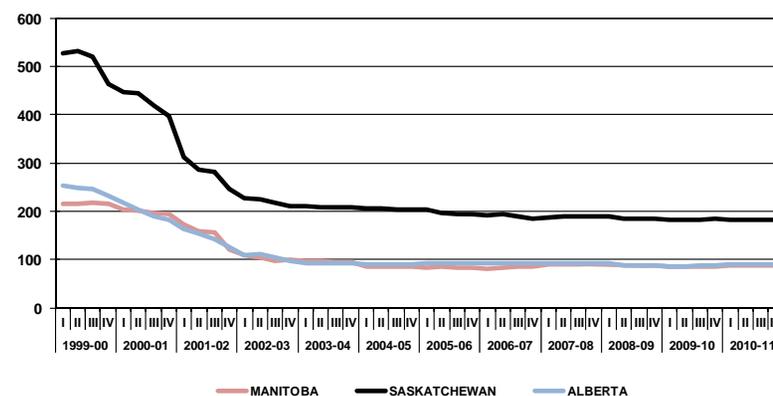


Figure 15 : Silos agréés - Répartition provinciale



⁵ La réduction mentionnée ici reflète le changement net des silos agréés.

cours de la campagne agricole 2010 à 2011, le nombre total baissant d'une unité à 273, augmentant ainsi la réduction nette au cours des douze dernières campagnes agricoles à 60,1 %.

Répartition provinciale

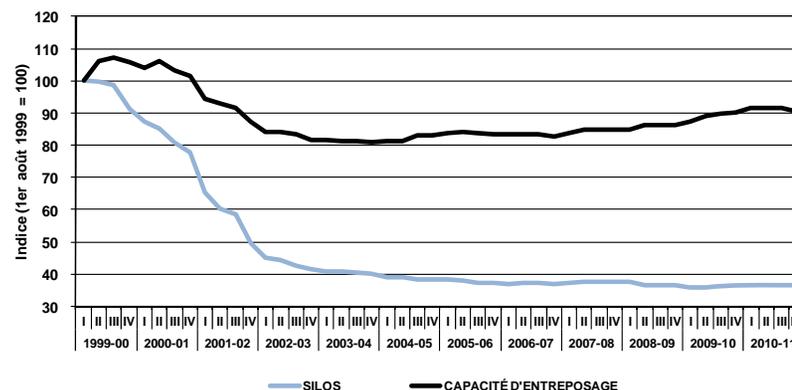
Au terme de la campagne agricole 2010 à 2011, 182 des silos agréés de l'Ouest canadien étaient situés en Saskatchewan. Ce nombre représentait 49,7 % du total des installations en activité dans le système, et il s'est avéré correspondre à la proportion de la province au début du PSG. Suivaient les 89 et 88 silos de l'Alberta et du Manitoba, respectivement, chacune de ces provinces comptant pour environ un quart. Les sept silos restants du SMTG étaient situés en Colombie-Britannique (six) et en Ontario (un).

La Saskatchewan a enregistré la plus grande réduction numérique d'installations agréées, soit la fermeture de 345 silos. Cela a aussi représenté le plus grand déclin relatif d'installations parmi les provinces des Prairies, soit une réduction de 65,5 % depuis le début du PSG. En comparaison, la réduction de 163 silos enregistrée par l'Alberta était légèrement inférieure, ayant baissé de 64,7 % pendant la durée du PSG. Le Manitoba a suivi avec une réduction de ses installations de 59,3 %, soit 128 silos. Le caractère comparable de ces réductions indique que la rationalisation des silos a été largement établie, et que les installations d'aucune province particulière n'ont été illégitimement ciblées.

Capacité d'entreposage des silos

Malgré le déclin de 63,5 % du SMTG concernant les silos de collecte, sa capacité d'entreposage associée a seulement baissé de 9,4 %. Ce faible taux de diminution reflète simplement le fait que, tandis que les sociétés céréalieres fermaient méthodiquement les silos plus petits et moins efficaces, elles prenaient de l'expansion et en ouvraient de plus gros. Bien que la capacité ajoutée grâce aux investissements dans des installations plus grandes ait surpassé en fait celle éliminée par la fermeture des silos plus petits au début du PSG, l'effet n'a pas été de longue durée. En deux

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



campagnes agricoles seulement, la capacité du système a commencé à décroître. 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 s'inverser au cours de la campagne agricole 2004 à 2005, pendant laquelle la capacité d'entreposage totale du système a augmenté de 157 000 tonnes. À la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, soit quelque cinq ans plus tard, la capacité totale d'entreposage du SMTG avait augmenté progressivement à plus de 6,3 millions de tonnes. Grâce aux 26 100 tonnes de plus ajoutées au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, la capacité totale d'entreposage du système a augmenté à presque 6,4 millions de tonnes. En outre, cela représentait la plus grande valeur enregistrée 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.⁶ 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.

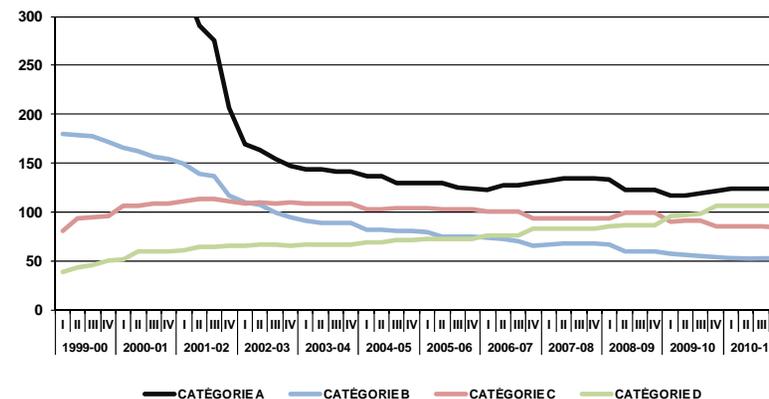
Avec ce cadre de comparaison, on constate que la composition du réseau de silos a considérablement changé pendant la durée du PSG. L'aspect le plus frappant a été la diminution de 82,4 % du nombre d'installations de catégorie A, qui est tombé à 124 comparativement au 705 qui étaient en place au début du PSG. Cette situation a été suivie de près par une réduction de 71,1 % du nombre d'installations de catégorie B, qui est passé de 180 à 52 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 3,7 %, passant de 81 à 84, et le nombre d'installations de catégorie D a presque triplé, passant de 38 à 106.

Ces statistiques reflètent clairement le fait que le silo traditionnel à charpente de bois se situe au cœur des efforts de rationalisation du commerce du grain. Des 911 fermetures de silos signalées depuis le début du PSG, 695 étaient liées aux fermetures des installations de catégorie A.⁷ En grande partie, c'était attribuable à l'efficacité économique

6 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 escomptes 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 pouvaient accueillir un mouvement de lots par train complet ou partiel de wagons.

7 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,

Figure 17 : Silos agréés - Catégorie de silo



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 escompte sur les tarifs de fret, ces escomptes étaient moindres que ceux consentis aux expéditions de silos à forte capacité. Ces escomptes ont été plus tard réduits et finalement éliminés.⁸ Par conséquent, au cours

à la suite d'une vente subséquente, auraient pu être postérieurement rouverts par un autre exploitant.

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

du PSG, 147 installations de catégorie B au total ont également été fermées. Les installations de catégories A et B ont compté pour 92,4 % de toutes les fermetures. [Tableau 3A-7]

Contrairement au pourcentage de fermetures, seulement 157 des 273 silos qui ont ouvert 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 42,5 % contre 7,6 % 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 2010 à 2011, les installations à forte capacité représentaient 51,9 % de tous les silos, et 80,9 % de la capacité 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. En fait, les plus grandes sociétés se sont avérées être les exécutants principaux de la rationalisation des silos.

En outre, la vaste majorité de la réduction des 638 silos enregistrée jusqu'à la fin de la campagne agricole 2010 à 2011, incluant quelque 595 installations au total, était attribuable aux prédécesseurs de ce qui

Figure 18 : Changements des silos agréés - Société céréalière

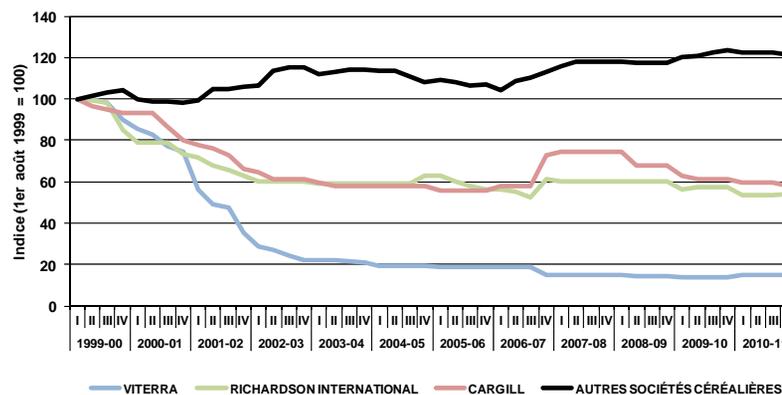
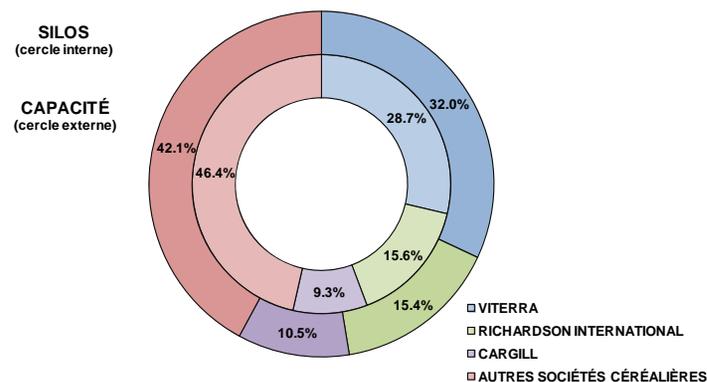


Figure 19 : Silos agréés et capacité - Campagne agricole 2010 à 2011



est aujourd'hui Viterra Inc.⁹ Ce chiffre représentait une réduction nette de 85,0 % des installations de la société. Richardson International et Cargill ont opéré les réductions de silos suivantes les plus marquées, soit 45,7 % et 42,4 % respectivement. S'ajoutant à celles-ci, on compte les réductions moindres enregistrées par Paterson Grain, soit 26,0 %, et Parrish and Heimbecker, soit 19,2 %. [Tableau 3A-3]

Les fermetures de silos ont diminué considérablement depuis la création de Viterra en 2007. En outre, les autres installations du réseau ont en fait commencé à augmenter en nombre après avoir atteint 360 silos, un point bas du PSG, au premier trimestre de la campagne agricole 2009 à 2010. Toutefois, une grande partie de cette augmentation de six silos est trompeuse, puisqu'elle reflète en grande partie des changements aux exigences de licence de la Commission canadienne des grains, plutôt qu'un ajout physique de nouvelles installations. Viterra tient une place importante dans ce gain puisqu'un certain nombre de ses silos précédemment non agréés sont maintenant devenus agréés. Pourtant, les silos n'ont pas tous été fermés de façon permanente. Dans un certain nombre de cas, les installations excédentaires ont été vendues à des sociétés céréalières indépendantes plus petites. Un grand nombre de ces transferts faisaient partie d'une augmentation de 80,4 % du nombre de silos exploités par des sociétés céréalières plus petites, nombre qui a augmenté de 56 à 101.

En plus de contrôler plus de la moitié des silos et de la capacité d'entreposage du SMTG, Viterra, Richardson International et Cargill restent les manutentionnaires dominants du grain dans l'Ouest canadien. La situation s'explique par le fait que ces trois sociétés ont constamment manutentionné environ 75 % du grain d'exportation transporté par le SMTG depuis le début du PSG.

9 Viterra Inc. a été formée en 2007 à la suite de l'acquisition par le Saskatchewan Wheat Pool d'Agricore United, qui était elle-même le produit d'une fusion entre Agricore Cooperative Ltd. et United Grain Growers Limited en 2001. Étant donné ces antécédents, Viterra Inc. est la compagnie-successeur des trois plus grandes sociétés céréalières qui existaient au début du PSG. Les 595 fermetures mentionnées ici représentent la réduction nette affichée par les prédécesseurs de Viterra, qui avaient un total combiné de 700 silos au début du PSG.

Cette concentration se reflète aussi dans la manière dont le grain est réuni dans le système, la grande majorité du grain étant recueillie dans moins de la moitié des points de livraison du SMTG. Au cours de la campagne agricole 2009 à 2010, la dernière pour laquelle des statistiques sont disponibles, 90 des 222 points de livraison actifs du SMTG ont assumé 80 % du grain livré. Bien que cette part de 40,5 % soit supérieure aux 33,5 % enregistrés pendant l'année de base du PSG, cela suggère toujours que les livraisons restent fortement concentrées au sein du plus petit réseau de collecte de grain. [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.¹⁰ Bien que le réseau ferroviaire se soit contracté, la réduction s'est avérée considérablement moindre que celle du système de silos qu'il dessert. À la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, 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.¹¹ [Tableau 3B-1]

10 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 sont classées dans la catégorie 2, et les chemins de fer d'intérêt local comme la Great Western Railway appartiennent à la catégorie 3.

11 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 peut conduire à des différences importantes entre ce qui pourrait être considéré les réseaux de lignes secondaires tributaires du grain physiques et ceux désignés comme tels en vertu de la Loi. Uniquement à

Nonobstant sa réduction physique, le réseau ferroviaire avait aussi subi d'autres modifications. 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 d'intérêt local plus petits.

Le premier changement important résultant de cette stratégie de restructuration s'est produit en 2004 au moment où le CN décidait d'acquérir les opérations 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 transporteurs d'intérêt local a incité nombre d'entre eux à rationaliser ou à vendre leurs propres opérations. En dernier ressort, cela s'est traduit par la réabsorption d'un certain nombre de chemins de fer d'intérêt local dans les opérations du transporteur de catégorie 1 qui les avait initialement essayés.¹² À la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, le réseau exploité par les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 avait en fait augmenté de 3,9 %, à 15 403,7 route-milles, alors que celui des transporteurs ferroviaires de catégorie 2 et 3 avait baissé de 46,1 %, à 2 501,0 route-milles.

Pourtant, un grand nombre de ces chemins de fer d'intérêt local avaient été créés afin de préserver un service ferroviaire sur ce que les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 avaient fini par considérer comme des lignes secondaires non rentables. Bien qu'un grand nombre

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.

12 La plus importante de ces réacquisitions est survenue en janvier 2006 lorsque RailAmerica Inc. a vendu la majorité de son actif dans l'Ouest canadien au CN. Au cours des deux années suivantes, le CN a aussi réacquis les opérations de ce qui était devenu le Savage Alberta Railway, ainsi que l'Athabasca Northern Railway.

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

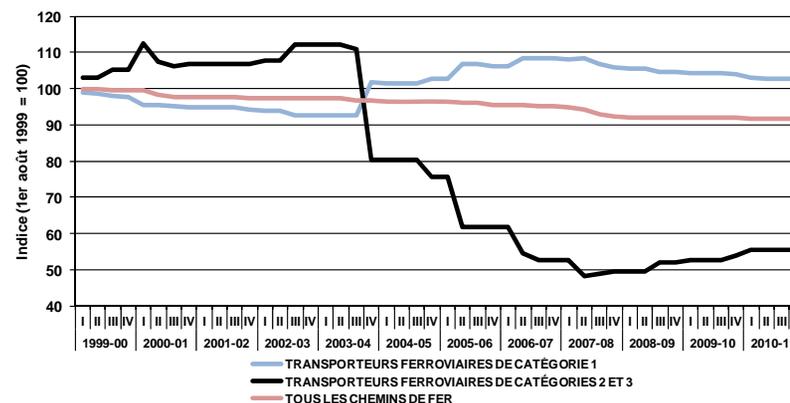
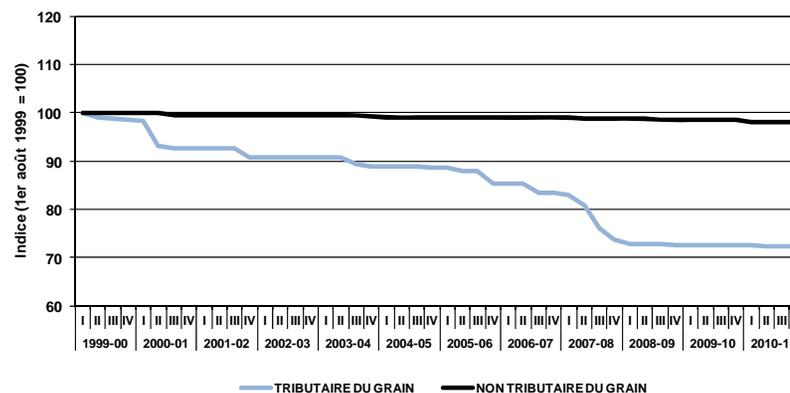


Figure 21 : Changements des route-milles - Réseau ferroviaire



de ces lignes secondaires aient été tributaires du grain, la plupart de ces chemins de fer d'intérêt local se sont révélés incapables de reformuler les conditions économiques qui avaient donné naissance aux plus vastes programmes de rationalisation des silos de l'industrie. Bien que ces petits transporteurs puissent prétendre à un certain succès pour attirer un nouveau commerce - dont la plus grande partie a été associée à l'augmentation du chargement des wagons de producteurs - ils ne pouvaient pas finalement empêcher les sociétés céréalieres de fermer les petits silos qui restaient critiques pour leur succès commercial. L'étendue physique du réseau de chemins de fer d'intérêt local des Prairies, face à plusieurs faillites commerciales résultantes, s'était contractée à moins de la moitié des 2 225,8 route-milles qu'elle avait au début du PSG, chutant finalement à une valeur basse de 1 002,5 route-milles au milieu de la campagne agricole 2007 à 2008.¹³

Nonobstant ce déclin, l'industrie des chemins de fer d'intérêt local commençait à montrer des signes de relance. Cela s'explique en grande partie par le succès de la prise de contrôle du Great Western Railway par un consortium d'intérêts commerciaux et municipaux locaux en 2004. Son modèle, qui intégrait essentiellement les opérations de chemin de fer à l'activité de chargement locale des wagons de producteurs, encourageait l'imitation. À la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, cinq chemins de fer d'intérêt local de plus avaient été établis dans les Prairies.¹⁴ Trois de ceux-ci étaient situés en Saskatchewan, où le gouvernement provincial s'est révélé plus réceptif à fournir une aide financière.¹⁵

13 Les chemins de fer d'intérêt local des Prairies sont un sous-groupe géographique de la classification plus vaste des transporteurs ferroviaires de catégories 2 et 3 mentionnée précédemment. Au 31 janvier 2008, il n'y avait que huit chemins de fer d'intérêt local à l'origine du trafic dans les Prairies : Thunder Rail Ltd., Carlton Trail Railway, Central Manitoba Railway, Fife Lake Railway, Great Western Railway Ltd., Red Coat Road and Rail Ltd., Southern Rails Cooperative Ltd. et Wheatland Railway Inc.

14 Les cinq chemins de fer d'intérêt local créés pendant cette période étaient les suivants : Torch River Rail Inc., Boundary Trail Railway Co., Great Sandhills Railway, Last Mountain Railway et Battle River Railway.

15 Le gouvernement de la Saskatchewan a fourni une aide financière à plusieurs initiatives de chemin de fer local, le plus souvent par l'octroi de prêts sans intérêt. Une aide financière

Bien que la création de ces nouvelles entreprises ait eu un impact comparativement modeste sur la répartition de l'infrastructure entre les transporteurs de catégorie 1 et les autres, le système de chemins de fer d'intérêt local des Prairies était de nouveau en expansion. À la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, le réseau des chemins de fer d'intérêt local avait augmenté de près d'un tiers, englobant 1 305,8 route-milles de voie ferrée sous la gestion de 13 différents transporteurs.

La campagne agricole 2010 à 2011 a produit un autre exemple de cette expansion, soit la formation du Stewart Southern Railway en août 2010. Comme un grand nombre des chemins de fer d'intérêt local qui l'avaient précédé, le SSR est né d'un effort communautaire visant à préserver le service ferroviaire local sur une section de 79,8 milles de la subdivision Tyvan du CP, située au sud-est de Regina, en Saskatchewan. Le CP avait prévu d'abandonner la subdivision en raison de son faible trafic annuel d'un peu plus de cent wagons complets. Pourtant, le chemin de fer était considéré particulièrement vital pour les besoins de Fill-More Seeds, qui a décidé d'entreprendre l'effort réussi de prise de contrôle.

De concert avec cela, 74,4 route-milles de plus du réseau ferroviaire de l'Ouest canadien ont été abandonnés au cours de la campagne agricole 2010 à 2011. La majorité de cette réduction s'est produite en octobre 2010 lorsque le CN a éliminé 68,0 route-milles sur sa subdivision Oyen, qui chevauchait la route secondaire du chemin de fer entre Saskatoon et Calgary.¹⁶ Cette élimination est le résultat de la décision, prise par le transporteur quelque deux ans auparavant, de commencer à rediriger le trafic par Edmonton. Bien que des intérêts locaux aient envisagé d'établir une exploitation de chemin de fer local vers l'ouest, depuis Oyen, en

supplémentaire a aussi été assurée par le programme de durabilité des chemins de fer d'intérêt local de la province (Shortline Railway Sustainability Program).

16 La portion abandonnée de la subdivision d'Oyen du CN était située près du centre de sa ligne Saskatoon-Calgary, entre les points milliaires 68,4 et 136,4, qui allait d'Oyen, en Alberta, à Hanna, en Alberta. Cet abandon a effectivement coupé la ligne, laissant deux lignes secondaires de collecte de grain : l'une s'étendant vers l'ouest à partir de Saskatoon et l'autre vers l'est à partir de Calgary.

Alberta, jusqu'à Lyalta, en Alberta, l'effort a fini par s'effondrer lorsque les deux parties ont manqué de conclure un accord.

En décembre 2010, le CN a officiellement abandonné une autre section de 6,4 route-milles de voie ferrée à l'ouest entre Falher et Girouxville, dans le district Peace River de l'Alberta.¹⁷ Le service avait en fait été suspendu peu après l'annonce par le transporteur de l'abandon prévu de la ligne en 2009. Les clients situés à Girouxville, qui exploitaient deux sites de chargement des wagons de producteurs d'un trafic annuel approximatif de 1 200 wagons complets, ont été resitués près de Falher plus tard pendant l'automne.

Tout cela a conduit à une modification comparativement modeste de l'infrastructure ferroviaire dans l'Ouest canadien pendant la campagne agricole 2010 à 2011, l'étendue du réseau baissant de 0,4 % à 17 830,3 route-milles. Dans cette étendue, l'infrastructure accordée aux transporteurs ferroviaires de catégorie 1 a été réduite de 1,0 % de plus, à 15 249,5 route-milles, tandis que celle associée aux autres transporteurs ferroviaires a augmenté de 3,2 % à 2 580,8 route-milles.

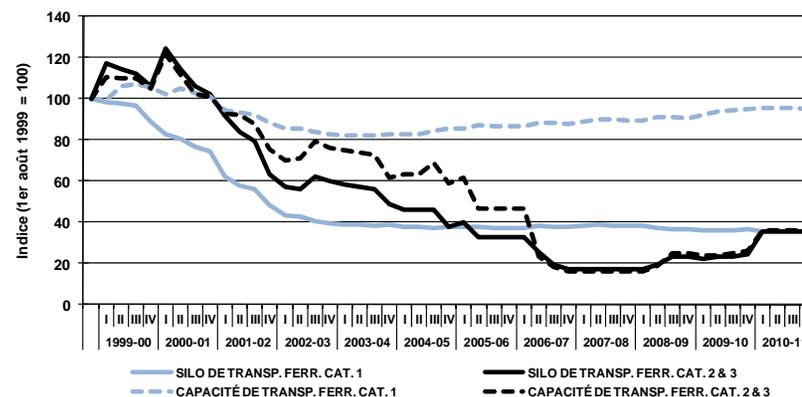
Silos locaux

Comme décrit précédemment, l'infrastructure des silos du SMTG a été davantage transformée au cours des douze dernières années que le réseau ferroviaire qui la dessert. Au total, le nombre de silos a baissé de 64,4 %, ne conservant que 349 des 979 silos en service au début du PSG, ce qui s'est traduit par une baisse de 9,3 % de la capacité d'entreposage connexe, passée de 6,9 millions de tonnes à 6,3 millions de tonnes.¹⁸

¹⁷ La section abandonnée s'étendait du point miliaire 274,3 au point miliaire 280,7 de la subdivision Smoky du CN. La subdivision Smoky, qui s'étendait initialement sur une distance de 95 milles, de McLennan, Alberta, à Spirit River, Alberta, a été effectivement coupée en deux sections à la suite de l'abandon par le CN du pont Watino, qui avait été utilisé pour traverser la rivière Smoky, quelque 20 ans auparavant. La ligne de Girouxville marquait l'extrémité la plus à l'ouest de la section de l'est.

¹⁸ Les réductions ici mentionnées ne s'appliquent qu'aux installations servies directement par chemin de fer.

Figure 22 : Changements des silos locaux - Catégorie de chemin de fer



Mais ces réductions se sont manifestées de façons nettement différentes pour les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 et pour les autres. À la fin de la campagne agricole 2010 à 2011, les réseaux de silos desservis par les deux groupes de transporteurs avaient baissé d'un pourcentage comparable : 64,3 % pour ceux desservis par les transporteurs majeurs et 64,6 % pour ceux desservis par les transporteurs d'intérêt local. [Tableau 3B-3]

Mais il y a eu un changement beaucoup plus prononcé dans la capacité d'entreposage, où le déclin chez les silos locaux des transporteurs ferroviaires de catégorie 1 n'était que de 5,2 %, comparé à une réduction de 64,0 % chez ceux associés aux autres transporteurs. Ces changements ultérieurs soulignent le fait que les sociétés céréalières ont fait des investissements dans les installations desservies par les chemins de fer majeurs plutôt que les chemins de fer d'intérêt local, en localisant

pratiquement tous leurs silos à forte capacité sur les réseaux appartenant au CN et au CP.¹⁹

Une représentation plus significative provient de l'examen du changement des installations associées aux réseaux ferroviaires tributaires et non tributaires du grain. Les silos situés sur le réseau tributaire du grain ont baissé de 72,1 % depuis le début du PSG, de 420 à 117. Les silos situés le long du réseau non tributaire du grain ont diminué de 58,5 %, passant de 559 à 232. Dans l'ensemble, ces tendances révèlent clairement que les silos liés au réseau ferroviaire tributaire du grain ont diminué à un rythme considérablement plus rapide.

Toutefois, le changement dans la capacité d'entreposage associée entre ces deux réseaux est encore plus significatif. Dans le cas du réseau tributaire du grain, la capacité totale d'entreposage a baissé de 29,4 %. Mais le réseau non tributaire du grain a en fait enregistré une augmentation modeste de sa capacité d'entreposage, qui a augmenté de 2,0 % à la fin de la campagne agricole 2010 à 2011. Encore une fois, ces différences reflètent les considérations stratégiques qui ont été accordées aux décisions d'investissement des sociétés céréalères.

INFRASTRUCTURE DES SILOS TERMINAUX

Le réseau de silos terminaux agréés n'a pas changé pendant la campagne agricole 2010 à 2011. Le réseau comprenait donc toujours 15 installations dont la capacité d'entreposage correspondait à 2,5 millions de tonnes. Ces valeurs sont seulement marginalement supérieures à celles de l'année de base du PSG, qui ont été référencées à 14 silos avec 2,6 millions de tonnes de capacité d'entreposage. [Tableau 3C-1]

19 Au 31 juillet 2011, il y avait 190 silos à forte capacité desservis par chemin de fer. Parmi ceux-ci, 182 étaient desservis par le CN et le CP.

Figure 23 : Changements des silos locaux - Catégorie de ligne secondaire

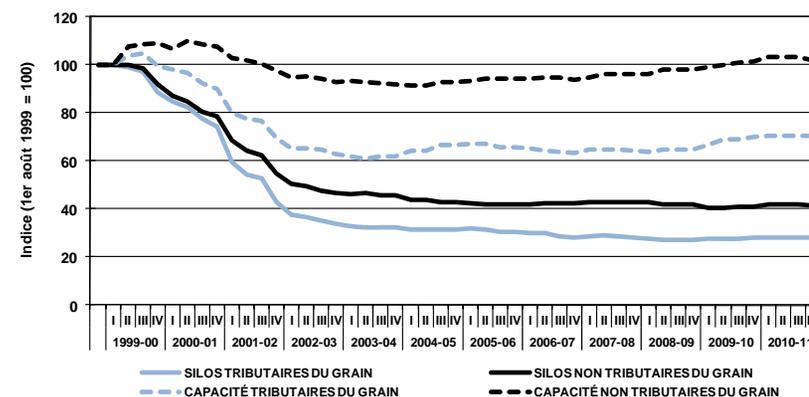
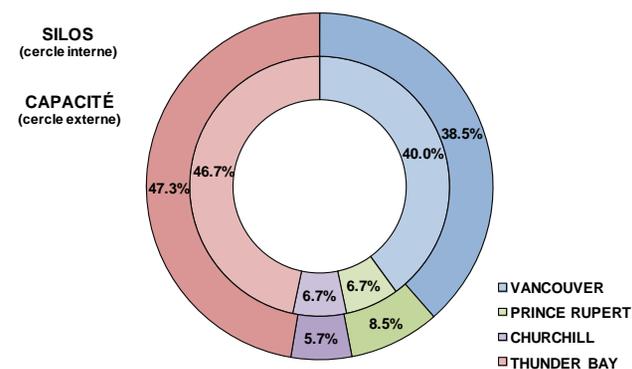


Figure 24 : Silos terminaux - Campagne agricole 2010 à 2011



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, indiquant un silo terminal chacun et des parts respectives de la capacité d'entreposage de 8,5 % et de 5,7 %.

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.²⁰ Aucun changement à ce sujet n'a été enregistré depuis 2007.

²⁰ La fusion d'Agricore Cooperative Ltd. et de United Grain Growers Limited, qui se sont combinées pour former Agricore United en 2001, a exercé la plus grande influence sur le contrôle des terminaux. Elle a été suivie en 2007 par le rachat d'Agricore United par la Saskatchewan Wheat Pool et la création de Viterra Inc.

Série 4 : Relations commerciales

Description de l'indicateur	Tableau	2010 à 2011								
		1999 à 2000	2008 à 2009	2009 à 2010	T1	T2	T3	T4	Année en cours	Écart en %
Tarifs de camionnage										
Indice composé des tarifs marchandises - Camionnage à courte distance	4A-1	100,0	132,2	132,2	157,0	157,0	162,0	162,2	162,2	22,7 %
Frais de manutention des silos de collecte										
Frais de manutention moyens - Destination de livraison	4B-1									
Tarifs ferroviaires marchandises										
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) - Plafond de revenu de la LTC	4C-3	s.o.	30,92 \$	28,76 \$	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	30,59 \$	6,4 %
Frais de manutention des silos terminaux										
Frais de manutention moyens - Silos terminaux	4D-1									
Programme d'appels d'offres										
Appels lancés (milliers de tonnes)	4E-1	s.o.	3 416,2	2 431,4	1 438,5	571,4	924,6	377,7	3 312,2	36,2 %
Soumissions (milliers de tonnes)	4E-3	s.o.	5 622,1	4 969,6	1 499,8	3 116,3	3 500,1	613,5	8 729,8	75,7 %
Total des mouvements CCB (milliers de tonnes)	4E-5	s.o.	15 612,8	15 175,0	3 563,2	2 919,9	3 015,7	3 954,0	13 452,8	-11,3 %
Mouvements soumissionnés (%) - Proportion du total des mouvements CCB	4E-5	s.o.	14,4 %	16,4 %	18,9 %	11,7 %	15,2 %	4,6 %	12,3 %	-25,0 %
Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) - Grain	4E-5	s.o.	2 246,6	2 495,2	673,2	342,2	457,6	180,3	1 653,2	-33,7 %
Taille moyenne des blocs de wagons multiples soumissionnés (wagons) - Port	4E-17	s.o.	59,7	64,8	53,2	60,9	71,4	55,0	59,8	-7,7 %
Cycle des wagons de chemin de fer (jours) - Grain soumissionné	4E-18	s.o.	11,8	11,1	14,3	12,3	11,8	12,2	12,5	12,6 %
Cycle des wagons de chemin de fer (jours) - Grain non soumissionné	4E-18	s.o.	13,0	13,1	13,4	14,7	13,9	14,4	14,1	7,6 %
Soumission maximum acceptée (\$ la tonne) - Blé	4E-19	s.o.	-23,01 \$	-21,28 \$	-21,87 \$	-25,02 \$	-23,00 \$	-5,60 \$	-25,02 \$	17,6 %
Soumission maximum acceptée (\$ la tonne) - Blé dur	4E-19	s.o.	-14,95 \$	-23,56 \$	-11,07 \$	-5,08 \$	-7,98 \$	-8,29 \$	-11,07 \$	-53,0 %
Part du marché (%) - Grains de la CCB - Sociétés céréalières majeures	4E-20	s.o.	72,9 %	74,3 %	76,6 %	71,0 %	75,7 %	75,4 %	74,8 %	0,7 %
Part du marché (%) - Grains de la CCB - Sociétés céréalières non majeures	4E-20	s.o.	27,1 %	25,7 %	23,4 %	29,0 %	24,3 %	24,6 %	25,2 %	-1,9 %
Programme d'attributions de wagons à l'avance										
Mouvements attribués à l'avance (%) - Proportion du total des mouvements CCB	4F-1	s.o.	12,1 %	10,8 %	6,4 %	11,7 %	6,2 %	9,0 %	8,3 %	-23,1 %
Mouvements attribués à l'avance (milliers de tonnes) - Grain	4F-1	s.o.	1 896,5	1 633,3	228,7	340,4	187,5	355,5	1 112,1	-31,9 %
Cycle des wagons de chemin de fer (jours) - Grain attribué à l'avance	4F-6	s.o.	12,2	12,3	12,3	14,4	12,9	12,8	13,2	7,3 %

TARIFS DE CAMIONNAGE

Les tarifs de camionnage à courte distance ont augmenté considérablement entre les campagnes agricoles 2004 à 2005 et 2008 à 2009, par un facteur d'un tiers comparé à ce qu'ils avaient été au début du PSG. Bien que cette augmentation ait été largement due à la hausse des coûts de carburant et de main-d'œuvre, elle a aussi été soutenue par une plus forte demande de capacité transporteuse, ce qui a donné aux fournisseurs de service une plus grande latitude de transmettre ces coûts aux producteurs de grain. Même avec l'effondrement des prix du pétrole brut qui s'est produit au deuxième semestre 2008, ces tarifs sont restés effectivement inchangés jusqu'à la fin de la campagne agricole 2009 à 2010.

Bien que les prix soient restés hautement instables, à la fin avril 2011 le prix du pétrole avait récupéré une grande partie du terrain perdu, atteignant 110 \$ US le baril pour la première fois depuis près de deux ans et demi. Cette tendance à la hausse a fait augmenter la pression exercée sur les prix du carburant et, de ce fait, le coût de transport du grain par camion. Le premier trimestre de la campagne agricole 2010 à 2011 a enregistré une hausse de ces coûts de 18,8 %, l'indice des prix composite pour le camionnage à courte distance ayant augmenté de 132,2 à 157,0. Les augmentations de tarif au troisième trimestre ont ajouté 3,2 % de plus à cette valeur, ainsi qu'un autre 0,1 % au quatrième. À la fin de la campagne agricole, la valeur d'ensemble de l'indice avait augmenté de 22,7 % pour atteindre 162,2, un chiffre record pour le PSG. [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 fortement en fonction de l'activité, du grain et de la province concernés.

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

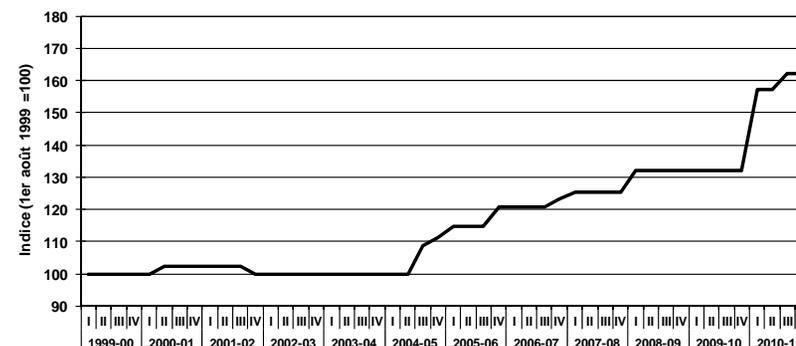
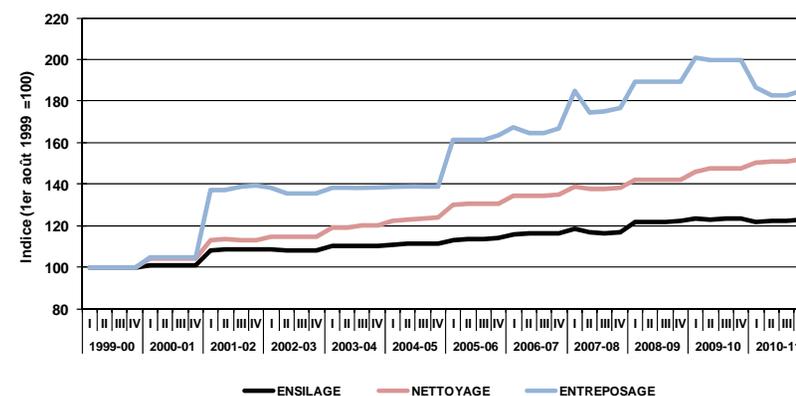


Figure 26 : Fluctuation des frais de manutention des silos primaires



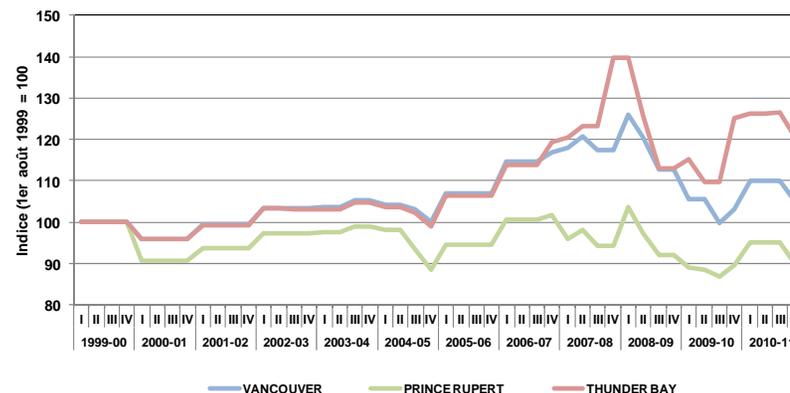
Compte tenu de la foule de taux tarifaires individuels, le PSG n'a d'autre choix que le recours à un indice composite pour suivre l'évolution de ces taux. Depuis le début du PSG, les tarifs pour toutes ces prestations ont considérablement augmenté. On constate la plus faible hausse pour tarifs liés à la réception, l'ensilage et le déchargement du grain. Jusqu'à la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, ces coûts avaient augmenté de 23,3 %. Des changements modestes pendant la campagne agricole 2010 à 2011 ont fait baisser ces tarifs de 0,4 %, réduisant l'augmentation cumulative au cours des douze dernières années à 22,8 %.

Les tarifs associés à l'élimination de l'extraction des impuretés ont augmenté à un rythme quelque peu plus rapide. Jusqu'à la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, ces tarifs avaient déjà augmenté de 47,3 %. À la fin de la campagne agricole 2010 à 2011, l'indice des prix composite avait gagné 2,9 % de plus, haussant ainsi l'augmentation cumulative à 51,7 %.

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. Depuis lors, ces tarifs ont continué à monter, atteignant presque le double à la fin de la campagne agricole 2009 à 2010.²¹ Toutefois, la campagne agricole 2010 à 2011 a enregistré une réduction dans un grand nombre de tarifs applicables à l'entreposage des produits hors CCB, ce qui a produit une réduction de 7,4 % de l'indice des prix composite et abaissé l'augmentation cumulative depuis le début du PSG à 84,8 %.

21 Il faudrait noter que tous les taux tarifaires représentent un maximum légal et que les tarifs réellement payés par les clients pour l'entreposage peuvent bien être inférieurs à ces limites.

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



TARIFS FERROVIAIRES MARCHANDISES

Les tarifs marchandises pour wagon simple perçus par le CN et le CP pour le mouvement du grain réglementé ont changé considérablement depuis le début du PSG, allant de tarifs établis en grande partie en fonction du millage à un barème moins rigide et plus structuré de tarifs répondant 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 de même, les structures de tarif des deux transporteurs ont été complètement transformées à la fin de la campagne agricole 2007 à 2008.

Cette restructuration a également entraîné des taux d'augmentation plus importants pour les expéditions vers Thunder Bay et Churchill que pour celles à destination de la côte ouest. Dans le cadre même de cette

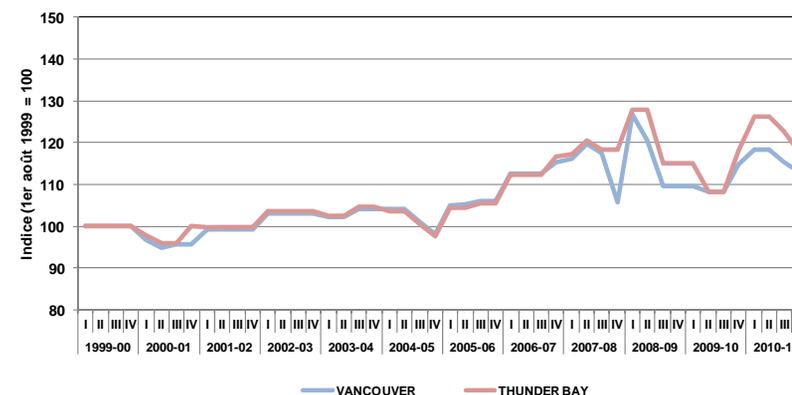
initiative générale, le CN a élargi l'avantage financier qu'il avait commencé à accorder aux expéditions par wagon simple vers Prince Rupert. Il ne faut pas oublier non plus les mesures initiales de tarification saisonnière, cherchant à synchroniser les tarifs de marchandises avec la variation rythmique de la demande de capacité de transport ferroviaire. Cette structure était encore plus compliquée car les deux transporteurs ont commencé à ajuster les tarifs avec une plus grande sélectivité géographique en réponse à l'évolution des pressions concurrentielles.

Le premier trimestre de la campagne agricole 2010 à 2011 a enregistré la même tendance, les tarifs augmentant de différents pourcentages dans les divers couloirs. Une grande partie des mouvements de prix du CN se sont concentrés sur les expéditions de grain vers l'ouest, ses tarifs dans le couloir de Vancouver augmentant au début de la période par un facteur de 7,0 % tandis que ceux dans le couloir de Prince Rupert augmentaient légèrement moins à 6,0 %. Le transporteur a limité l'augmentation de ses tarifs vers Thunder Bay à environ 0,8 % en appliquant sélectivement une augmentation de 10,0 % au trafic ayant seulement pour origine le sud de la Saskatchewan et le Manitoba. Cette approche a aussi eu un parallèle dans les ajustements des tarifs sur les transports de grain vers Churchill. Ces tarifs sont effectivement restés les mêmes pour le troisième trimestre.

Pour sa part, le CP a lancé une augmentation générale des tarifs d'environ 5,0 % au début de la campagne agricole 2010 à 2011. Toutefois, cela a été suivi par une deuxième série d'ajustements de prix à la mi-octobre 2010, qui a intégré un mélange d'augmentations et de réductions. À la fin du premier trimestre, les tarifs du transporteur dans le couloir de Vancouver avaient augmenté d'environ 3,1 %, tandis que ceux dans le couloir de Thunder Bay avaient augmenté d'un pourcentage plus important de 7,0 %.

Tout comme dans le cas du CN, le CP n'a pas effectué de modification de ces tarifs au cours du deuxième trimestre. Toutefois, le transporteur a mis en œuvre une série de réductions des tarifs vers la fin du troisième trimestre. Sur les transports vers Vancouver, ces réductions ont été en

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



moyenne d'environ 2,5 %, variant de 2,1 % sur les expéditions provenant du Manitoba à 3,3 % sur celles de l'Alberta. Il en a été essentiellement de même pour les transports vers Thunder Bay, affichant une réduction moyenne des tarifs de 2,9 % et variant de 2,2 % sur les expéditions provenant de l'Alberta à 4,1 % sur celles du Manitoba.

Les tarifs pour wagon simple déterminés par les deux transporteurs au quatrième trimestre ont enregistré des réductions supplémentaires, bien que celles-ci aient de nouveau différencié en fonction du couloir. Pour sa part, le CN a réduit ses tarifs dans les couloirs de Vancouver et Thunder Bay d'environ 4,8 %, tout en réduisant les tarifs dans le couloir de Prince Rupert de 5,9 %. Le CN a aussi baissé ses tarifs pour wagon simple vers Churchill de 2,8 %.²² Cela s'opposait aux réductions du CP de 2,5 % dans

²² Les tarifs pour wagon simple vers Churchill sont publiés en fonction de la saison de navigation du port. La réduction de 2,8 % mentionnée ici concerne les tarifs qui existaient à la fermeture de la saison de navigation de 2010, soit le premier trimestre de la campagne agricole 2010 à 2011.

son couloir de Vancouver, et au pourcentage plus important de 5,0 % dans son couloir de Thunder Bay.

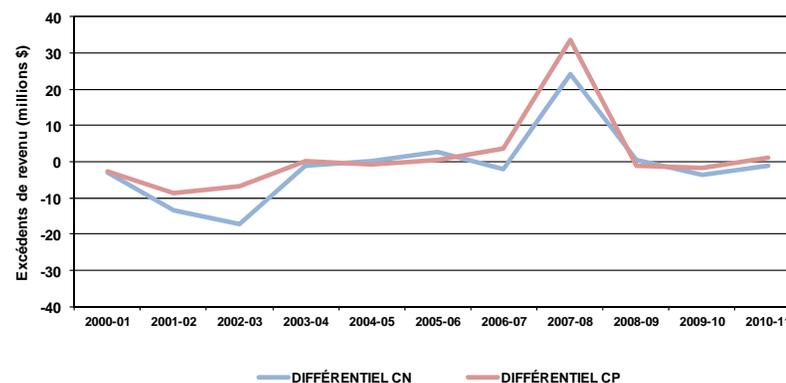
L'effet composé de ces mesures tarifaires, ainsi que de celles appliquées antérieurement dans le PSG, nous donne une idée de la direction actuelle des tarifs de marchandises wagon simple. À la fin de la campagne agricole 2010 à 2011, les tarifs pour wagon simple en vigueur pour le mouvement de grain vers les ports desservis conjointement de Vancouver et Thunder Bay avaient augmenté tous les deux, quoiqu'avec des marges fort différentes : 8,8 % et 18,8 % respectivement. La différence était encore plus importante pour les ports de Prince Rupert et de Churchill, les tarifs du premier ayant diminué de 10,5 %, et ceux du dernier ayant augmenté de 20,2 %. 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.

Escomptes sur les blocs de wagons multiples

La structure des escomptes 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 escomptes pour les mouvements en blocs de moins de 50 wagons, ainsi qu'une augmentation progressive des escomptes pour les blocs de 50 wagons ou plus. Au cours du PSG, l'escompte 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 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 identiques pendant la campagne agricole 2010 à 2011. 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. Les rabais

Figure 29 : Conformité au plafond du revenu



correspondants pour le CP sont restés à 4,00 \$ la tonne pour les expéditions en bloc de 56 à 111 wagons, et à 8,00 \$ la tonne pour les expéditions en blocs de 112 wagons. [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 mouvement de grains réglementés ne doivent pas dépasser des maximums annuels respectifs de 348,0 millions \$ et 362,9 millions \$.²³ 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

²³ 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.

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.²⁴ Pour la campagne agricole 2010 à 2011, les plafonds de revenu pour le CN et le CP étaient établis à, respectivement, 509,3 millions \$ et 442,6 millions \$, soit 951,9 millions \$ conjointement.²⁵ [Tableau 4C-3]

Parallèlement, l'Office a établi à 508,4 millions \$ et à 443,8 millions \$ respectivement les revenus statutaires provenant du transport du grain réglementé du CN et du CP, soit 952,2 millions \$ combinés. De ce fait, les revenus du CN ont en fait baissé de 0,9 million \$, soit 0,2 %, au-dessous de sa limite, alors que ceux du CP ont été enregistrés à 1,3 millions \$, soit 0,3 % au-dessus de son plafond de revenu. Cela signifie que les revenus combinés des transporteurs étaient 0,3 million \$ de plus que la limite prescrite par la loi. Ces différences démontrent une fois de plus l'aptitude des chemins de fer à augmenter au maximum leurs revenus au sein du cadre réglementaire.

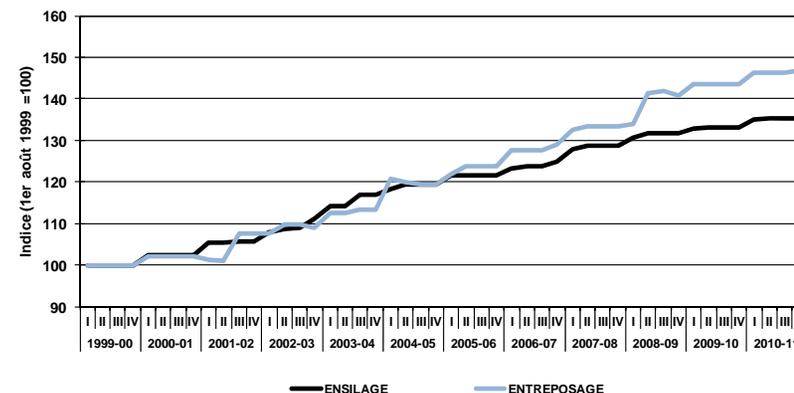
FRAIS DE MANUTENTION DES SILOS TERMINAUX

Les tarifs publiés pour la réception, l'ensilage et le chargement du grain représentent normalement les plus forts perçus par les exploitants des silos terminaux. Comme pour d'autres mesures, un examen des mouvements de prix s'effectue de préférence à l'aide d'un indice composé, étant donné la myriade de taux tarifaires différents. À la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, ceux-ci variaient d'environ 8,08 \$ la tonne pour le blé livré à Churchill à 14,62 \$ la tonne pour le canola et le lin manutentionnés à Vancouver.

²⁴ 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 agricole 2010 à 2011, l'Office a établi à 1,1384 son indice des prix composite afférent au volume, ce qui représentait une augmentation sur 12 mois de 7,0 %. Consulter la décision n° 159-R-2010 de l'Office des transports du Canada datée du 30 avril 2010.

²⁵ Consulter la décision n° 443-R-2011 de l'Office des transports du Canada datée du 22 décembre 2011.

Figure 30 : Fluctuation des frais de manutention des silos terminaux



On a pu remarquer des augmentations dans pratiquement tous les ports pendant la campagne agricole 2010 à 2011. À Vancouver, ces augmentations variaient de 0,8 % pour le canola à 2,6 % pour les pois. Prince Rupert a aussi enregistré des augmentations qui ont atteint 2,2 %. Les faits ont été en grande partie les mêmes à Thunder Bay, où les hausses de tarif étaient comprises entre 0,9 % et 4,4 %. La seule exception a été celle des tarifs enregistrés à Churchill, qui sont restés inchangés pour la septième saison de navigation consécutive. Dans l'ensemble, ces mesures de tarification ont fait augmenter davantage l'indice des prix composite de 1,5 %, ce qui a porté la valeur cumulée de toutes les augmentations depuis le début du PSG à 35,2 %. [Tableau 4D-1]

Comme dans le cas du coût d'ensilage, le tarif quotidien d'entreposage variait énormément, d'un minimum d'environ 0,07 \$ la tonne pour la majorité des produits détenus à Churchill à un maximum de 0,15 \$ la tonne pour l'avoine détenue en stock à Vancouver. Ces coûts ont aussi évolué généralement à la hausse au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, avec l'une des augmentations les plus marquées enregistrée à 10,8

% pour les coûts d'entreposage du blé à Churchill, soit sa première hausse de prix en six ans.

Thunder Bay a signalé la plus grande hausse du coût d'entreposage, l'augmentation d'ensemble atteignant environ 3,1 %. Cela a été suivi par une augmentation moyenne de 2,5 % à Prince Rupert, de 2,4 % à Vancouver et de 1,3 % à Churchill.²⁶ Ces actions ont effectivement augmenté la valeur de fin d'année de l'indice des prix composite pour l'entreposage de 2,4 % de plus, amenant ainsi l'augmentation cumulative depuis le début du PSG à 46,9 %.

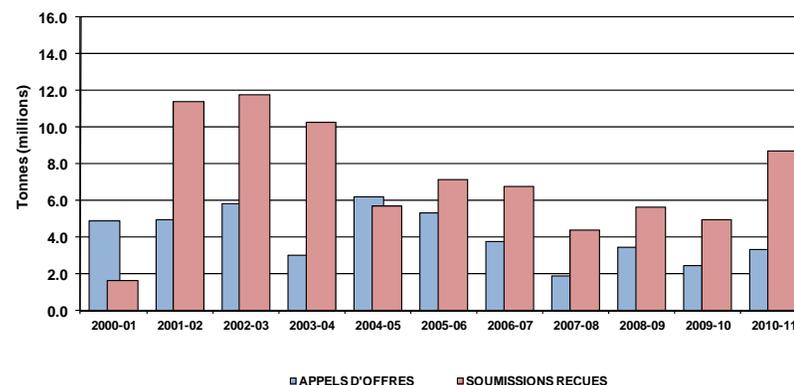
PROGRAMME D'APPELS D'OFFRES

La campagne agricole 2010 à 2011 a été la onzième 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.

²⁶ Le blé et le blé dur représentent plus de 90 % du grain expédié par le port de Churchill. Bien que le coût d'entreposage du blé ait augmenté de 10,8 %, les tarifs applicables sur l'entreposage des autres produits sont restés inchangés pour une septième année consécutive. Cela a limité l'augmentation d'ensemble de l'indice des prix de Churchill à 1,3 %.

Figure 31 : Grain soumissionné - Appels de tonnage lancés et soumissions reçues



Appels lancés

La CCB a émis un total de 204 appels d'offres pour l'expédition d'environ 3,3 millions de tonnes de céréales durant la campagne agricole de 2010 à 2011. Cela représentait une augmentation de 36,2 % par rapport aux 2,4 millions de tonnes soumissionnées l'année précédente. Contrairement aux années précédentes, la majorité de ce tonnage, à savoir 48,9 %, correspondait au mouvement de l'orge. Cela concernait un mouvement potentiel de 1,6 million de tonnes, soit huit fois les 202 400 tonnes soumissionnées l'année précédente. Le blé s'est classé deuxième relativement à la taille d'ensemble, les appels d'offres portant sur 1,5 million de tonnes. Ce chiffre représentait 44,9 % du total, comparativement à 74,8 % l'année précédente. À cause d'un déclin important dans la production, les appels d'offres concernant le blé dur ont inclus seulement 207 000 tonnes, obtenant seulement une part de 6,2 % comparé à 16,9 % l'année précédente.

La CCB a cherché à transporter la grande majorité du grain, représentant 88,6 % du tonnage soumissionné, dans les ports de la côte ouest de Vancouver et de Prince Rupert. Cela était bien supérieur à la part de 77,0 % accordée à ces ports l'année précédente, tous les deux enregistrant des gains individuels. Prince Rupert a signalé l'augmentation relative la plus forte, sa part augmentant à 51,2 % comparé à 40,0 % l'année agricole précédente, alors que la part de Vancouver a augmenté légèrement à 37,4 %, comparé à 37,0 %. Du fait de la plus forte allocation de la côte ouest, Thunder Bay a enregistré une réduction importante, obtenant une part de 11,2 %, comparé à la part de 23,0 % l'année précédente. À ceci s'est ajouté Churchill qui, grâce aux premiers appels d'offres émis en sa faveur depuis six ans, a enregistré une part de 0,3 %.

Soumissions reçues

Les appels d'offres lancés par la CCB ont donné lieu à 538 soumissions relatives au transport de 8,7 millions de tonnes de grain, plus de deux fois et demi de plus que la quantité recherchée. La plupart des soumissions, dans une proportion de 66,4 %, faisaient suite à des appels concernant le mouvement de l'orge. D'autre part, 30,2 % des soumissions se rapportaient aux appels d'offres portant sur le blé, tandis que l'autre 3,4 % touchait aux appels d'offres portant sur le blé dur. Si l'on examine les soumissions en fonction du port stipulé dans les appels d'offres, on voit que 71,8 % des soumissions visaient Prince Rupert, 23,0 % Vancouver, 5,0 % Thunder Bay et 0,2 % Churchill. [Tableaux 4E-3 et 4E-4]

La vigueur relative de la réponse des sociétés céréalières à ce segment des activités de la CCB se mesure par le ratio obtenu en comparant le nombre de tonnes soumissionnées au nombre de tonnes sur lequel portaient les appels d'offres. À l'exception de l'orge, les réponses aux appels d'offres au cours de la campagne agricole 2010 à 2011 se sont révélées généralement inférieures à celles de la campagne agricole précédente. En outre, le taux des réponses associées à l'orge, qui a enregistré un rapport de 3,6 comparé à seulement 0,5 douze mois auparavant, s'est révélé considérablement plus élevé que ceux du blé ou du blé dur. Le blé a suscité le deuxième plus grand nombre de réponses,

Figure 32 : Proportion de soumissions reçues par rapport aux appels d'offres lancés

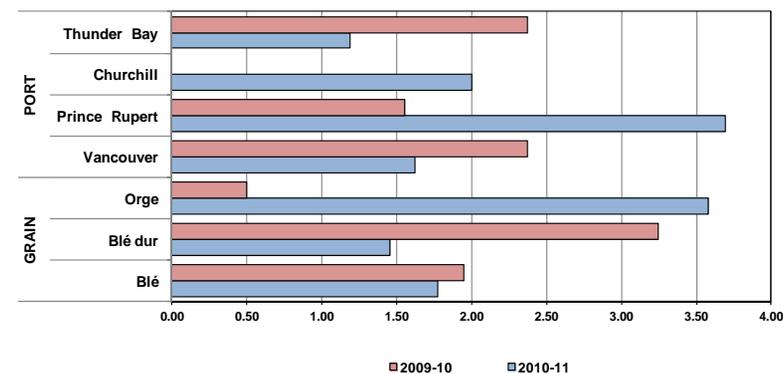
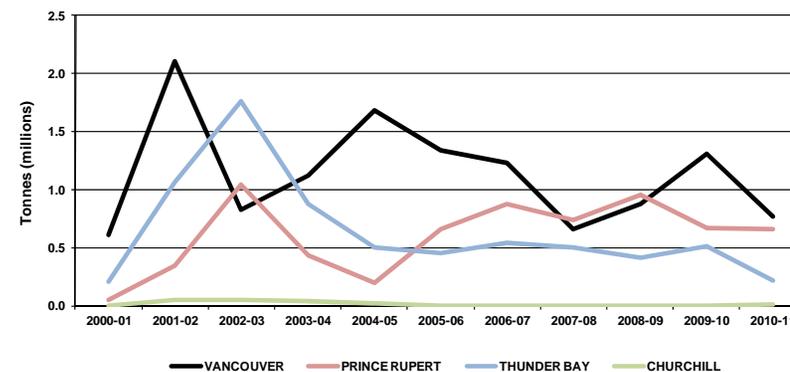


Figure 33 : Volumes de grain soumissionné - Port de destination



bien que son rapport ait baissé de 8,9 %, de 2,0 l'année précédente à 1,8. Le déclin du taux de réponse des appels d'offres concernant le blé dur a été encore plus important, la réduction de 55,2 % abaissant le rapport associé de 3,2 à 1,5.

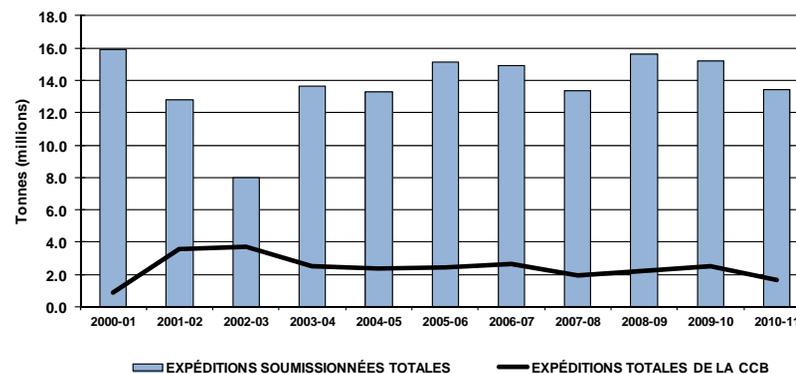
Les taux de réponse associés au port précisé dans les appels d'offres ont aussi été mixtes. Prince Rupert a enregistré le gain d'intensité le plus important, son rapport faisant plus que doubler, de 1,6 à 3,7. La réaction de l'industrie aux premiers appels d'offres émis en faveur de Churchill depuis plusieurs années a été tout autant marquée, indiquant le deuxième plus grand taux de réponse des quatre ports, soit 2,0. Le rapport associé à la livraison à Vancouver a suivi, bien qu'il ait été réduit de 31,7 %, chutant à 1,6 par rapport à 2,4 l'année précédente. Le taux de réponse pour Thunder Bay a baissé de 49,8 %, de 2,4 à 1,2.

Dans l'ensemble, ces taux de réponse reflétaient les changements dans le mélange des grains qui avaient été soumissionnés. Cela a été particulièrement vrai pour l'orge et le blé dur, pour lesquels des changements dramatiques aux tonnages soumissionnés ont causé des modifications correspondantes dans les escomptes maximum offerts par les sociétés céréalières dans leurs réponses. Par exemple, la soumission maximale offerte sur l'orge au cours de la campagne agricole 2010 à 2011 a atteint 20,00 \$ la tonne, comparé à seulement 4,00 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2009 à 2010. Dans la même mesure, la soumission la plus haute acceptée sur le blé dur a été réduite pratiquement de moitié, baissant à 11,07 \$ la tonne comparée à 23,56 \$ la tonne.

Contrats adjugés

Au total, 216 contrats ont été adjugés pour le mouvement de presque 1,7 million de tonnes de grain. Cela représentait une réduction de 842 000 tonnes par rapport aux 2,5 millions de tonnes adjugées l'année précédente. Dans un contexte plus vaste, cela ne représentait que 12,3 % du tonnage expédié par la CCB vers les ports de l'Ouest canadien au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, ce qui était bien inférieur à sa cible de 20 %. [Tableaux 4E-5 et 4E-6]

Figure 34 : Grain soumissionné - Part des expéditions de la CCB



À l'encontre du tonnage spécifié dans les appels d'offres, 46,4 % du grain contracté pour le mouvement dans le cadre du programme d'appels d'offres a été dirigé vers le port de Vancouver. À cette part quelque peu plus grande s'est ajoutée une part proportionnellement plus petite pour Prince Rupert, qui a obtenu 40,0 % du tonnage contracté. La proportion accordée à Thunder Bay et Churchill s'est aussi avérée plus grande que ce qui était indiqué dans les appels d'offres de la CCB, les parts obtenues étant de 13,0 % et 0,5 % respectivement.

Bien que les forces plus vastes du marché aient joué un rôle important dans ces résultats, il est évident que la CCB essaie depuis plusieurs années de diriger une plus grande proportion de ses expéditions de grain soumissionné vers Prince Rupert. Dans une certaine mesure, ceci peut aussi être attribué à l'apparition de tarifs ferroviaires plus bas et une meilleure allocation des wagons dans le couloir. Dans tous les cas, cet effort a amené Prince Rupert à la première ou la deuxième place dans chacune des six dernières campagnes agricoles.

Orge brassicole

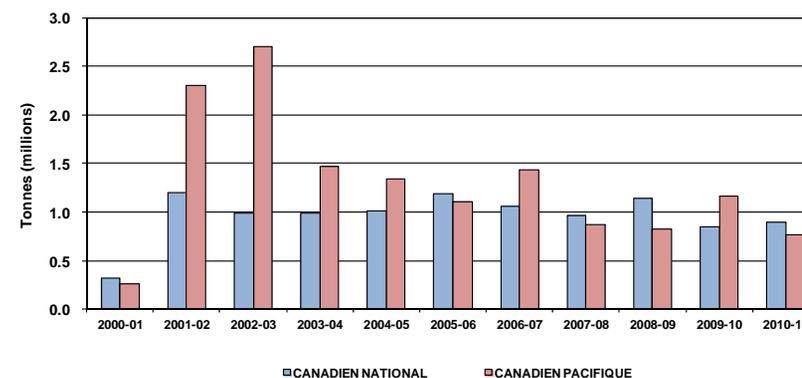
À cause de la plus mauvaise qualité, aucun appel d'offres n'a été émis par la CCB pour le transport de l'orge brassicole au cours de la campagne agricole 2010 à 2011. De ce fait, aucun contrat n'a été adjugé pendant cette période. Puisque l'orge brassicole représente le seul grain vendu sur la base franco à bord, toutes les expéditions de grain soumissionné transporté jusqu'à la fin de la campagne agricole ont été vendues « en entreposage ». [Tableau 4E-9]

Premiers transporteurs

Le CN a assumé le transport de 54,0 % des volumes soumissionnés durant la campagne agricole 2010 à 2011. Cela représentait une nette augmentation par rapport à la part de 42,1 % que le transporteur avait obtenue l'année précédente et a marqué son retour en première position après avoir dû abandonner ce titre au CP douze mois auparavant. Une grande partie de ce gain a reflété l'influence donnée à l'orge du fait du grand volume dirigé vers Prince Rupert par la CCB. Mais il a aussi reflété, au moins partiellement, les efforts de l'industrie d'affronter sa frustration croissante concernant le service du CP en attirant davantage de grain vers les silos desservis par le CN. [Tableau 4E-11]

Néanmoins, il faut noter que le CP a été le plus grand transporteur d'origine du grain soumissionné au cours de six des onze dernières campagnes agricoles. Bien qu'une portion de cette dominance puisse être tracée à ce qui était historiquement une meilleure disponibilité des grains de plus haute qualité dans la zone de service du CP, il n'en reste pas moins que le CP dessert aussi un plus grand nombre de silos à forte capacité utilisés pour effectuer ces expéditions. En fait, à la fin de la campagne agricole 2010 à 2011, le CP desservait 100 des 190 installations à forte capacité situées dans l'Ouest canadien, alors que le CN en desservait 82.²⁷ Cet avantage concurrentiel s'est de nouveau

Figure 35 : Grain soumissionné - Premiers transporteurs



révélé lorsque le CP a obtenu la plus grande part du marché aux troisième et quatrième trimestres.

Blocs de wagons multiples

La majorité 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 80 %. C'était de nouveau le cas au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, lorsque 89,8 % des expéditions de grain soumissionné ont été faites dans de tels blocs. Pourtant, cette valeur a baissé marginalement au-dessous de la valeur de 92,2 % enregistrée l'année précédente. Cet affaiblissement s'est manifesté par le fait que les expéditions en blocs de 50 wagons ou plus ont joué un rôle un peu plus faible, obtenant une part de 61,9 % comparé à 72,3 % l'année précédente. [Tableau 4E-12]

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

En plus de la hausse de la part de grain acheminé dans des blocs de moins de 25 wagons, qui a augmenté de 7,8 % l'année précédente à 10,2 %, on a pu constater un certain nombre de changements secondaires. Parmi ceux-ci, le principal était la hausse prononcée de la proportion d'expédition par blocs de 25 à 49 wagons, qui a augmenté à 27,9 %, comparé à 19,9 % un an plus tôt. On a pu constater ce gain dans les proportions inversement plus faibles d'expéditions en blocs plus importants. Les expéditions en blocs de 50 à 99 wagons ont atteint 48,6 % du total par rapport à 52,5 % l'année précédente. Les expéditions en blocs de 100 wagons ou plus ont enregistré un déclin similaire, avec une part de 13,3 % comparé à 19,8 % un an auparavant. [Tableau 4E-12]

Origines des volumes soumissionnés

Enregistrant 912 000 tonnes de grain expédiées au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, l'Alberta a été le plus grand transporteur d'origine du grain soumissionné dans l'Ouest canadien, augmentant sa part à 55,2 %, comparé à 33,6 % l'année précédente. Une grande partie de ce gain était attribuable à la réduction de près de moitié des expéditions de la Saskatchewan, qui ont baissé à 600 100 tonnes, leur niveau le plus bas depuis la campagne agricole 2000 à 2001, signifiant une part de 36,3 %, comparé à 55,1 % l'année précédente. Le Manitoba suivait avec 139 200 tonnes en partance, sa part chutant de 11,0 % l'année précédente à 8,4 %. La Colombie-Britannique était à l'arrière avec des expéditions de seulement 2 000 tonnes et une part de 0,1 %.

Ce sont les silos à forte capacité qui ont principalement servi à déplacer le grain soumissionné. Dès le début du PSG, plus de 90 % du mouvement annuel de grain soumissionné avait pour origine de telles installations. Au cours des années plus récentes, cette part a régulièrement augmenté pour atteindre un record de 97,7 % pendant la campagne agricole 2008 à 2009. Les expéditions au cours de la campagne agricole 2010 à 2011 se sont conformées à cela, alors que 96,2 % du mouvement de grain soumissionné avait pour origine des silos à forte capacité. Des proportions aussi grandes étaient attribuables aux tonnages ayant pour origine chacune des provinces, sauf la Colombie-Britannique, où tous les

Figure 36 : Grain soumissionné - Blocs de wagons multiples

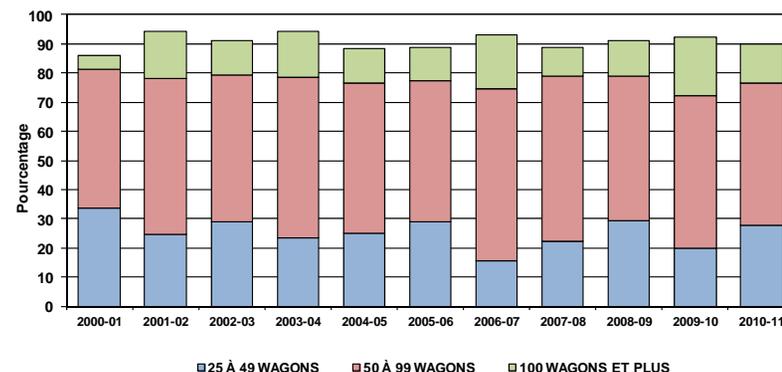
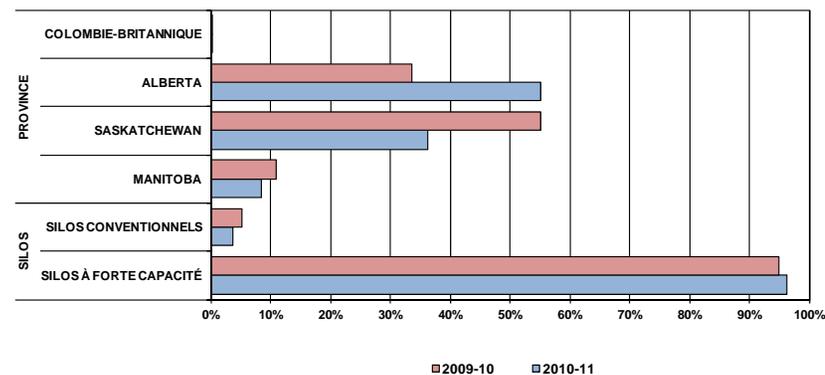


Figure 37 : Grain soumissionné - Origines



transports de grain soumissionné ont eu pour origine des silos traditionnels.²⁸ [Tableau 4E-14]

Cycles de rotation des wagons

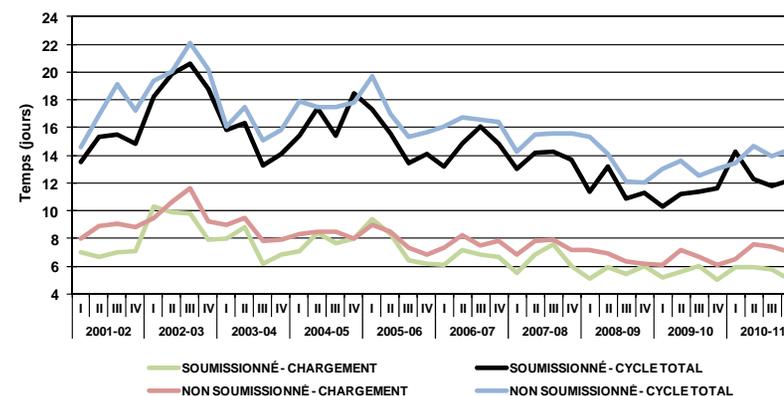
Le cycle moyen de rotation des wagons pour les expéditions de grain soumissionné a augmenté fortement de 12,6 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, de 11,1 jours moyens enregistrés l'année précédente à 12,5 jours. Bien que cela ait indiqué une tendance inverse dans un modèle de réduction établi, une grande partie de l'augmentation était attribuable à l'allongement des cycles de rotation des wagons dans le couloir de Vancouver. Cet allongement pourrait être lui-même associé aux problèmes opérationnels qui ont affecté le CP depuis le début de la campagne agricole. [Tableau 4E-18]

Ces problèmes semblent avoir causé certaines anomalies dans les résultats du premier trimestre, la relation traditionnelle entre les expéditions de grain de la CCB soumissionné et non soumissionné semblant être inversée. Pourtant, à la fin du deuxième trimestre, le cycle de rotation des wagons pour le grain soumissionné avait encore une fois baissé au-dessous de celui du grain CCB non soumissionné. Évidemment, le cycle moyen de rotation des wagons pour le grain soumissionné au cours de la campagne agricole 2010 à 2011 s'est révélé être 11,3 % inférieur à celui du grain de la CCB non soumissionné, soit 12,5 jours comparé à 14,1 jours respectivement.

Au cours des dix dernières campagnes agricoles, la durée avantageuse du cycle pour les expéditions de grain soumissionné est demeurée plutôt stable, s'établissant à environ 1,4 jour, soit 8,8 % de moins que celle des mouvements de grain non soumissionnés de la CCB. Cet avantage s'est manifesté à la fois pour les portions de mouvements chargées, ainsi qu'à vide. Bien que les statistiques présentées ici continuent à indiquer que les transports de grain soumissionné ont un avantage structurel sur ceux du grain non soumissionné, il existe toutefois de grandes similarités : les

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

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



deux types de transport ont subi l'effet négatif de la dégradation du service ferroviaire pendant la campagne agricole 2010 à 2011.

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 la soumission la plus rémunératrice présentée.²⁹ De ce fait, le rabais maximum offert par les sociétés céréalières et généralement accepté par la CCB fournit une base raisonnable avec laquelle on peut comparer les différences entre les comportements soumissionnaires des sociétés céréalières majeures et non majeures.³⁰

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

30 Telle qu'employée ici, l'expression « sociétés céréalières majeures » désigne spécifiquement Viterra Inc., Richardson International et Cargill Limited. Ces sociétés sont

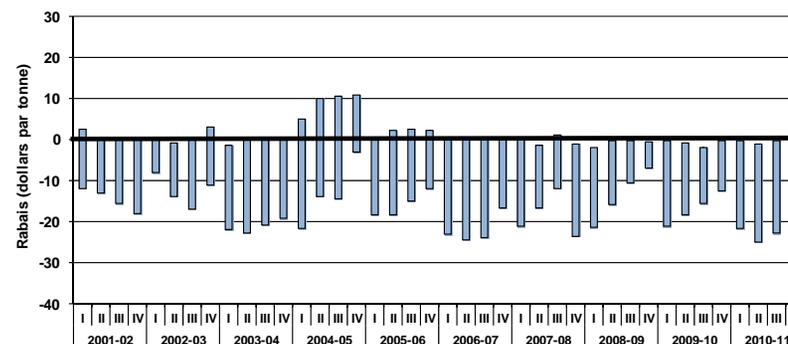
L'escompte maximum proposé par les deux groupes a fluctué de façon appréciable au cours de la dernière décennie, que ce soit sur une base trimestrielle ou annuelle. Dans une large mesure, cette fluctuation illustre leur réaction aux conditions changeantes du marché. Les escomptes maximum proposés par les sociétés céréalières majeurs dépassent toutefois typiquement ceux de leurs plus petits concurrents, bien que dans de nombreux cas ceux-ci aient fait des offres plus intéressantes que leurs plus grands rivaux. En outre, les escomptes les plus importants se sont souvent manifestés au début de la campagne agricole, baissant progressivement par la suite. [Tableau 4E-19]

La campagne agricole 2010 à 2011 a fourni un modèle quelque peu différent dans la mesure où les plus grands escomptes offerts sur le blé sont apparus au cours du deuxième trimestre. La soumission maximale offerte pendant la campagne agricole 2010 à 2011 a augmenté de 17,6 %, passant à 25,02 \$ la tonne comparée à 21,28 \$ la tonne l'année précédente. La soumission maximale offerte sur l'orge a aussi augmenté en présence de mouvement plus important, passant à 20,00 \$ la tonne comparée à 4,00 \$ la tonne. Le blé dur a été le seul grain à enregistrer une réduction par rapport à l'année précédente, sa soumission maximale baissant à 11,07 \$ la tonne comparée à 23,56 \$ la tonne.

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 escompte 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.

effectivement les trois plus grandes firmes de manutention du grain dans l'Ouest canadien. Toutes les autres sociétés céréalières sont collectivement désignées comme étant non majeures.

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



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 transport du grain de la CCB, soumissionné ou non, détenue par les plus grandes sociétés céréalières n'a pas beaucoup changé au cours de la dernière décennie. Dans le cas des expéditions de grain soumissionné, leur part est restée à environ 85 %, alors que pour les mouvements de grain non soumissionnés, la part a été un peu moindre à 75 %. [Tableau 4E-20]

Inévitablement, les parts de marché des sociétés céréalières non majeures ont enregistré une similarité correspondante : environ 15 % sur le grain soumissionné et environ 25 % sur le grain non soumissionné. Nonobstant cette généralisation des résultats annualisés, les parts de marché des deux groupes montrent une volatilité trimestrielle plus grande, en particulier pour les sociétés céréalières non majeures.

Les parts accordées aux sociétés céréalières majeures et non majeures au cours de la campagne agricole 2010 à 2011 se sont conformées à ces mesures générales, soit 82,8 % et 17,2 % respectivement dans le cas des expéditions de grain soumissionné, et 73,8 % et 26,2 % respectivement dans le cas des expéditions de grain non soumissionné. Nonobstant ces résultats, il est utile de noter que les sociétés céréalières majeures ont obtenu une part inhabituellement plus grande des expéditions de grain soumissionnées au deuxième trimestre, soit de 94,9 % comparé à seulement 5,1 % pour les sociétés céréalières non majeures.

Bien que la concurrence entre les sociétés céréalières ait eu une incidence sur la stabilité de ces parts, un facteur plus important semble provenir du fait que les mouvements de grain soumissionnés sont effectivement limités à 20 % des expéditions de la CCB vers les quatre ports de l'Ouest canadien. Plus particulièrement, la part octroyée aux petites sociétés céréalières sur les mouvements de grain non soumissionnés a été partiellement protégée par les mécanismes généraux d'allocation des wagons de la CCB.

Économies financières

En présence d'une réduction des expéditions de grain soumissionné, les économies de transport enregistrées par la CCB, qui sont finalement reversées aux producteurs par l'intermédiaire de ses comptes des livraisons en commun, ont baissé de 23,0 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, diminuant de 45,6 millions \$ l'année précédente à 35,1 millions \$. Il faut toutefois se rappeler que, alors que les escomptes consentis pour le mouvement du grain soumissionné tiennent une place importante dans le calcul des économies de transport d'ensemble de la CCB, ils ne représentent pas les seules compensations incluses. Les escomptes consentis sur le transport et l'entreposage, et les sanctions financières infligées pour non-respect, influencent aussi ce calcul.

Figure 40 : Part de marché - Grains de la CCB

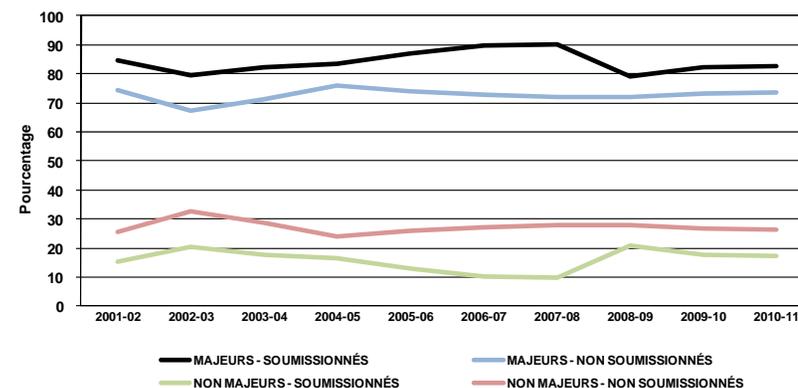
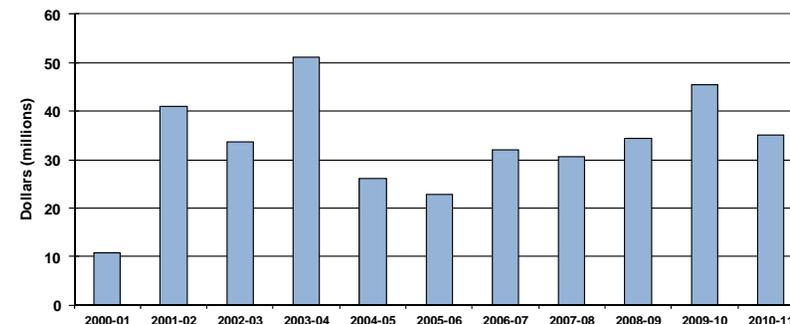


Figure 41 : Économies de transport de la CCB



PROGRAMME D'ATTRIBUTIONS DE WAGONS À L'AVANCE

Un total de 1,1 million de tonnes a été transporté dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, soit une réduction de 31,9 % par rapport aux 1,6 million de tonnes expédiées l'année précédente. Cela représentait 8,3 % du total des tonnages expédiés aux quatre ports de l'Ouest canadien par la CCB, et une réduction importante comparée à la part de 10,8 % l'année précédente.

Conjointement avec les 1,7 million de tonnes transportées au titre du programme d'appels d'offres de la CCB, un montant total de 2,8 millions de tonnes de grain de la CCB ont été transportés sous l'égide de ces deux programmes. Cela représentait 20,6 % des expéditions totales de grain de la CCB aux quatre ports, tout en étant bien inférieur au 40 % qui avait été ciblé. En outre, cela représentait également le pourcentage le plus bas attribué à ces programmes depuis leur début.

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. À cause de la grande quantité d'orge fourragère expédiée dans le cadre du programme d'appels d'offres de la CCB au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, ces différences se sont révélées être encore plus prononcées. La plus importante de celles-ci était le fait que le blé représentait une part beaucoup plus grande du mouvement, soit 82,0 % comparé au 62,3 % pour les expéditions de grain soumissionné. Deuxièmement, le 18,0 % restant a été entièrement attribué au blé dur, alors que ce dernier ne représentait que 7,6 % des expéditions de grain soumissionné. [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 480 600 tonnes ou 43,2 %, était destinée au port de Vancouver. Ont ensuite suivi à leur tour

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

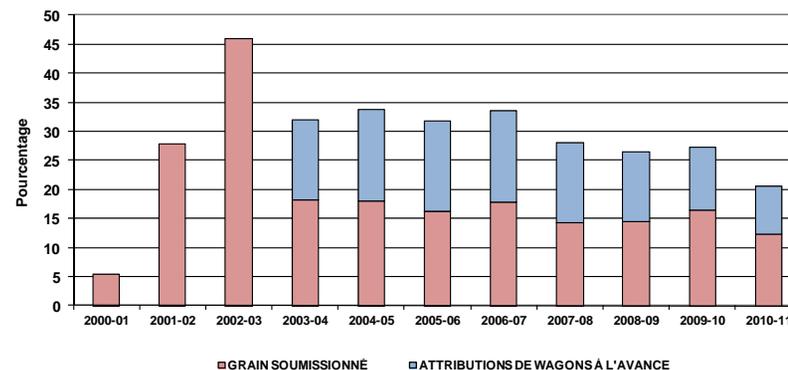
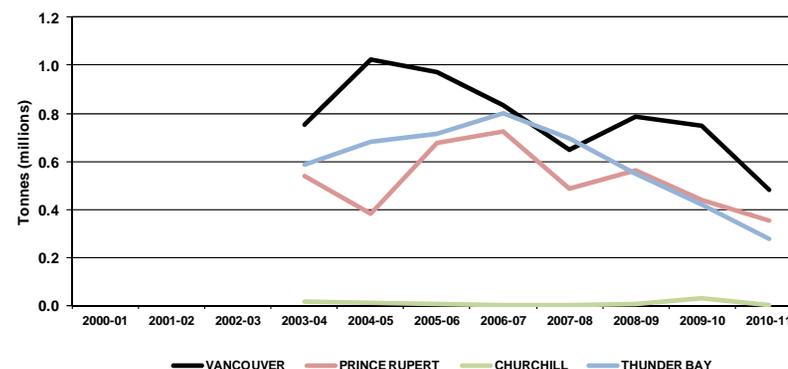


Figure 43 : Attributions de wagons à l'avance - Port de destination



Prince Rupert avec 353 700 tonnes et une part de 31,8 %, et Thunder Bay avec 277 800 tonnes et une part de 25,0 %. Il est aussi utile de noter que, pour la première fois depuis le début du programme d'attributions de wagons à l'avance, aucun trafic n'a été dirigé vers Churchill. [Tableau 4F-2]

Premiers transporteurs

Près de deux tiers, à savoir 62,2 %, des volumes transportés en vertu du programme d'attributions de wagons à l'avance durant la campagne agricole 2010 à 2011 provenaient de postes situés le long des voies du CP. Bien que quelque peu supérieur à la part de 59,4 % obtenue l'année précédente, cela faisait fortement contraste avec la part de 46,0 % obtenue par le CP sur le mouvement de grain soumissionné. C'était aussi peu représentatif d'un transporteur qui avait obtenu une part de 46,5 % sur le mouvement de l'ensemble du grain de l'Ouest canadien. Il est utile de noter qu'une grande partie de ce résultat était due à de très bonnes performances du transporteur aux premier et deuxième trimestres, où il a enregistré des parts de 75,3 % et 70,2 % respectivement, plutôt qu'aux troisième et quatrième trimestres, où ses parts ont baissé respectivement à 50,1 % et 52,5 %. [Tableau 4F-3]

Origine des volumes

Contrairement au 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 512 600 tonnes, ces expéditions comptaient pour un peu moins de la moitié du volume total attribué dans le cadre du programme, soit 46,1 %. Ce résultat était toutefois bien supérieur à la part de 36,3 % que la province avait obtenue pour le mouvement de grain soumissionné. L'Alberta et le Manitoba suivaient et étaient à l'origine respectivement de 475 100 tonnes et 118 500 tonnes, correspondant à des parts de 42,7 % et 10,7 %. Seulement 5 900 tonnes de grain ont été transportées de la Colombie-Britannique. [Tableau 4F-4]

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

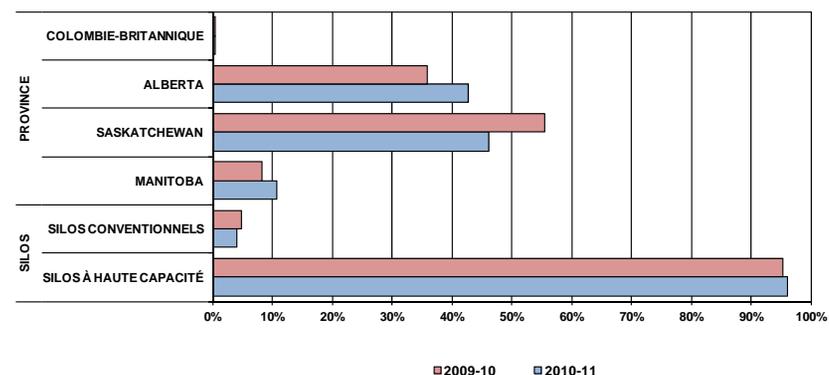
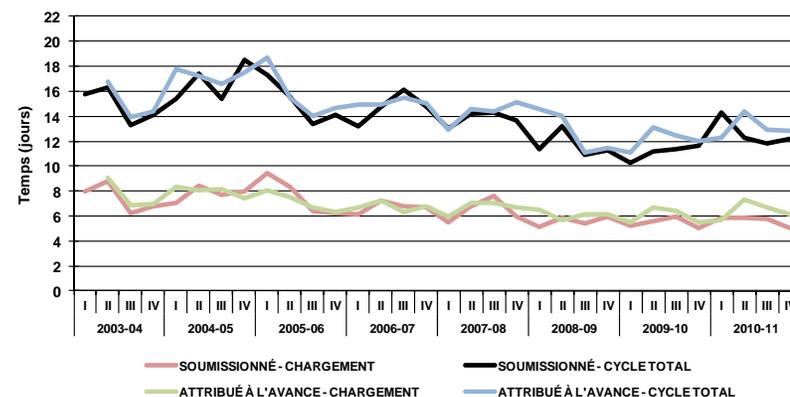


Figure 45 : Cycle de wagons - Attributions de wagons à l'avance



Pratiquement tout le grain expédié dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, soit 96,0 %, provenait de silos à forte capacité. C'était donc légèrement supérieur à la part de 95,2 % que ces installations avaient obtenue l'année d'avant. Il existait peu de moyens de différencier les taux d'utilisation de ces silos sur une base provinciale, sauf le fait que les expéditions de la Colombie-Britannique provenaient exclusivement d'installations traditionnelles.

Cycles de rotation des wagons

Le cycle moyen de rotation des wagons pour les expéditions de grain soumissionné en vertu du programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB a atteint 13,2 jours pendant la campagne agricole 2010 à 2011. Cette valeur s'est révélée être supérieure de 7,3 % à la moyenne de 12,3 jours enregistrée l'année précédente, et supérieure de 5,6 % à la moyenne de 12,5 jours pour les expéditions de grain soumissionné. Comme pour le grain soumissionné, le cycle moyen de rotation pour les mouvements associés aux attributions de wagons à l'avance s'est aussi révélé être sensiblement inférieur à celui du grain de la CCB non soumissionné, enregistrant une cote de 6,4 % inférieure à la moyenne de 14,1 jours de ce dernier. [Tableau 4F-6]

Ce classement s'est aussi reflété dans la portion chargée du mouvement, la moyenne de 6,5 jours du programme des attributions des wagons à l'avance s'avérant être supérieure de 14,0 % à la moyenne de 5,7 jours pour les expéditions de grain soumissionné. Toutefois, il y avait peu de différence entre les deux groupes en ce qui concerne le mouvement des wagons vides, bien que la moyenne de 6,7 jours du programme d'attributions de wagons à l'avance ait été légèrement meilleure, de 1,5 %, que la moyenne de 6,8 jours pour le grain soumissionné.

DÉVELOPPEMENTS COMMERCIAUX

Le gouvernement fédéral annonce un plan pour la liberté du marketing du grain

Après avoir obtenu une majorité aux élections fédérales du 2 mai 2011, le gouvernement Harper a annoncé qu'il agirait pour modifier le mandat de la Commission canadienne du blé et donner davantage de liberté aux agriculteurs des Prairies pour commercialiser leur grain.

Le monopole de la CCB sur la vente du blé et de l'orge de l'Ouest canadien, qui datait de 1943, était remis en question. Le gouvernement conservateur avait déjà essayé d'éliminer ce monopole en 2006, lorsqu'il avait proposé une série de changements de la réglementation qui auraient accordé aux agriculteurs le droit de vendre l'orge sans restriction. Bien que cet effort ait été ultérieurement bloqué lors d'une contestation judiciaire au niveau fédéral en 2007, la proposition selon laquelle les agriculteurs devraient avoir le droit de vendre leur blé et leur orge dans un environnement de marché libre est restée un élément de la plate-forme électorale du Parti conservateur.

Toutefois, avec une majorité électorale, le gouvernement fédéral pouvait maintenant faire avancer son plan de réforme du mandat de la CCB et étendre les droits de marketing des grains des agriculteurs des Prairies. À la mi-mai, peu après l'assermentation du gouvernement nouvellement élu, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire a annoncé qu'il prévoyait de présenter un projet de loi visant à éliminer les pouvoirs monopolistiques de la CCB dans un avenir proche.

L'annonce du ministre concernant l'élimination de ce qui était connu sous le nom de guichet unique de la CCB, question toujours contentieuse, a été applaudie par certains et moquée par d'autres. Bien que l'industrie céréalière ait exprimé son appui pour le changement proposé, elle a aussi formulé une mise en garde. Cette préoccupation était centrée sur le besoin d'une transition ordonnée et opportune vers un système de marketing libre, qui comprendrait des protections suffisantes contre les

abus possibles du pouvoir du marché. Pour ceux qui désiraient conserver le mandat existant de la CCB, l'élimination du monopole n'était pas considérée comme étant dans l'intérêt des agriculteurs des Prairies. En outre, ils soutenaient que la *Loi sur la Commission canadienne du blé* exigeait que le gouvernement consulte les agriculteurs avant d'essayer d'instituer un changement aussi profond. À l'appui de cela existait une myriade de préoccupations concernant la protection continue de leurs droits au chargement des wagons de producteurs.

Dans ce contexte, le ministre a rapidement commencé à établir un calendrier plus spécifique, prévoyant la présentation d'une loi habilitante appropriée à l'automne 2011 et l'abrogation du monopole de la CCB à compter du 1^{er} août 2012. Bien que le ministre ait indiqué que le gouvernement était disposé à aider la CCB dans sa transition vers un système de marché libre, il a précisé clairement que l'ultime responsabilité pour naviguer vers une nouvelle route commerciale incomberait à l'organisme lui-même.

À cause de ce qui était selon elle le défaut juridique du gouvernement concernant l'organisation d'un vote préalable sur ce sujet, la CCB a annoncé à la fin juin 2011 qu'elle inviterait les producteurs à exprimer leurs points de vue par l'intermédiaire de son propre plébiscite. Ce vote, qui se produirait pendant l'été suivant, explorerait directement l'opinion des agriculteurs sur l'abandon du monopole de la CCB.

Vers la fin de la campagne agricole 2010 à 2011, il devenait de plus en plus clair qu'un rôle réduit pour la CCB conduirait inévitablement à une transformation structurelle importante au sein de l'industrie de manutention du grain. Percevant d'importantes possibilités commerciales, un certain nombre de sociétés commençaient à considérer leur situation concurrentielle dans ce nouveau cadre, en évaluant leurs points forts et leurs points faibles. Inévitablement, une grande partie de cela s'est concentré sur leurs réseaux individuels de collecte et de livraison du grain, à l'intérieur du pays ou au port. Mais il y avait également des questions plus vastes concernant la préparation commerciale, la viabilité du port de Churchill, le rôle futur de Prince Rupert, les chances d'une

autre série de fusions et d'acquisitions de sociétés, et la variation possible des mouvements de grain au sein de l'Amérique du Nord. En outre, les considérations pratiques associées à la date de conversion du 1^{er} août 2012 déterminée par le gouvernement fédéral suggéraient que l'industrie devrait résoudre un grand nombre de ces questions au cours des douze mois suivants.

Les producteurs soulèvent des préoccupations sur l'avenir des chargements des wagons de producteurs

Le chargement des wagons de producteurs a évolué et augmenté considérablement au cours des derniers dix ans. Mais face au changement prévu du mandat de la Commission canadienne du blé, un certain nombre de producteurs ont commencé à soulever des préoccupations sur la viabilité future d'une pratique qui datait des premiers jours de la culture du grain dans l'Ouest canadien.

Le droit légal des agriculteurs de charger individuellement les wagons provenait directement de ce qu'ils pensaient être leur traitement injuste par les chemins de fer et les sociétés céréalieres à la fin du 19^e siècle. Un des aspects de cette question était le refus fréquent des chemins de fer de fournir des wagons couverts aux agriculteurs qui désiraient charger ces wagons directement à partir de leurs chariots, ce qui forçait souvent l'agriculteur à vendre son grain à l'opérateur du silo local au prix et selon les conditions qu'il pouvait obtenir, quels qu'ils soient. Ce mécontentement croissant a conduit à la nomination d'une Commission royale et, finalement, au passage de la *Loi sur les grains du Manitoba* en 1900, laquelle stipulait entre autres que les chemins de fer devaient fournir aux agriculteurs les wagons dont ils avaient besoin pour expédier leur propre grain.

Toutefois, les chemins de fer ont largement ignoré cette exigence face à une récolte record en 1901, et ont de nouveau donné préférence aux sociétés céréalieres lors de la répartition des wagons pour le chargement du grain. Lorsque des circonstances similaires ont causé essentiellement le même traitement en 1902, les producteurs ont intenté des poursuites

contre le Chemin de fer Canadien Pacifique dans un procès qu'on a appelé « l'affaire Sinteluta ». ³¹ Cette action a effectivement consolidé les droits des producteurs, lesquels ont été confirmés à nouveau par l'adoption de la *Loi sur les grains* en 1912. À la suite de l'affaire Sinteluta, les chargements des wagons de producteurs ont augmenté considérablement, atteignant finalement quelque 51 000 wagons complets au cours de la campagne agricole 1912 à 1913. Toutefois, après ce niveau élevé, les expéditions des wagons de producteurs ont commencé à décliner progressivement.

Au début du PSG, les expéditions totales des wagons de producteurs étaient à peine supérieures à 3 400 wagons complets par an. La majorité de celles-ci étaient des mouvements en wagon simple, chargé par un producteur individuel à l'aide d'équipement agricole de base tel qu'un camion et une tarière. L'avantage économique principal de cette méthode a toujours été la capacité de l'agriculteur d'éviter le coût associé à l'ensilage commercial, estimé aujourd'hui à 13,86 \$ la tonne pour le blé CWRS n° 1. ³² Toutefois, ces économies sont aussi réduites par les primes au camionnage, les promotions sur la qualité et autres avantages

31 À la fin du 19^e siècle, le système de marketing du grain dans l'Ouest canadien était dominé par le Chemin de fer Canadien Pacifique et les entreprises locales de stockage de grain. En automne 1901, une pénurie grave de wagons couverts a conduit à des problèmes de transport généralisés. Ni le CP ni les entreprises de stockage de grain n'ont été capables de manutentionner ce qui s'est avéré être une récolte abondante imprévue, et les agriculteurs ont perdu près de la moitié de leur récolte de blé à cause de son altération. En vertu de modifications récentes de la Loi sur les grains du Manitoba, chaque agent de chemin de fer devait maintenir un carnet de commandes qui attribuait les wagons couverts selon le principe du premier arrivé, premier servi. Malgré ces dispositions, le CP a continué à attribuer son approvisionnement de wagons couverts aux entreprises de stockage de grain plutôt qu'aux agriculteurs en fonction de leurs besoins. En outre, ces actions ont menacé de la même façon la récolte de 1902. Cette violation des clauses de répartition des wagons a incité la Territorial Grain Growers' Association (TGGA) d'intenter des poursuites contre l'agent du CP à Sinteluta, situé dans ce qui deviendrait plus tard la région Qu'Appelle de la Saskatchewan. En décembre 1902, les magistrats ont décidé en faveur des agriculteurs représentés par la TGGA, en affirmant les droits des agriculteurs de charger le grain eux-mêmes et en forçant le CP à attribuer des wagons couverts conformément aux dispositions de la Loi sur les grains du Manitoba.

32 Le coût de l'ensilage mentionné ici provient du Tableau 6A-10A.

financiers qui sont perdus lorsqu'un agriculteur décide de ne pas livrer son grain à une société céréalière établie. En outre, il existe des frais administratifs qui doivent aussi être assumés. Bien que ceux-ci et d'autres frais accessoires puissent varier considérablement, il est généralement estimé que le producteur peut économiser typiquement entre 7,00 \$ et 10,00 \$ la tonne en chargeant lui-même le wagon.

En dépit de cette constatation, un certain nombre d'agriculteurs ont pensé qu'ils pouvaient économiser encore plus d'argent s'ils mettaient en commun leurs énergies dans un effort d'amélioration de l'efficacité du chargement des wagons de producteurs. Cela a conduit à la création des premiers groupes de chargement des wagons de producteurs au milieu des années 1990. Finalement, cela s'est transformé en approches plus structurées grâce à la mise en commun de capitaux pour investir dans des installations d'entreposage et de chargement de wagons fixes, desservies par une voie ferrée. Les économies d'échelle associées à la création de telles installations ont permis aux producteurs d'accroître leurs économies par tonne, en augmentant peut-être leurs économies individuelles nettes jusqu'à 14,00 \$ la tonne. Le succès financier de ces premières installations a conduit à la création d'autres. À la longue, certaines ont étendu leurs activités au point qu'elles ont même acquis les lignes secondaires de chemin de fer sur lesquelles elles étaient situées, formant ainsi de nouveaux chemins de fer d'intérêt local.

L'un des leaders de cet effort était le West Central Road and Rail (WCRR), formé en 1997 en réponse à l'élimination potentielle du service ferroviaire du CN vers Eston, en Saskatchewan. Ayant organisé le premier « train de wagons des producteurs », le WCRR a bientôt agi pour obtenir les capitaux nécessaires pour construire une installation permanente ayant la capacité de charger 38 wagons-trémies à la fois. Depuis cette époque, son entreprise s'est développée grâce à la création de quatre autres installations satellites. Vers la fin de la campagne agricole 2010 à 2011, elle avait commencé à explorer le potentiel d'acquisition de certaines opérations ferroviaires auprès du CN. Les efforts de ce genre sont largement responsables d'avoir fait augmenter les chargements des wagons de producteurs à environ 13 000 wagons complets par an.

Pourtant, ces organismes sont restés entièrement tributaires de la CCB pour le marketing, la collecte et l'expédition de leurs récoltes de grain. Évidemment, la CCB commercialise plus de 95 % des wagons des producteurs chargés dans l'Ouest canadien, l'autre 5 % étant consacré principalement au mouvement de l'avoine dans le marché américain. À la fin de la campagne agricole 2010 à 2011, c'était la rupture potentielle de cet aspect de leur relation avec la CCB qui donnait aux sociétés de chargement de wagons de producteurs le plus de souci. Essentiellement, seraient-ils capables de vendre leur propre grain si la CCB cessait d'être un acteur important dans l'industrie céréalière ? Sinon, pourraient-ils forger de nouvelles associations avec les sociétés céréalières ou les exportateurs eux-mêmes?

Publication du rapport final sur le service ferroviaire

En réponse aux préoccupations soulevées par la majorité des 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. 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 phase s'articulait autour de la collecte et de l'analyse de données relatives au rendement 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 des parties intéressées dans son ensemble au sujet des problèmes identifiés.

Au début de 2010, les travaux associés à la première phase de cette étude avaient été essentiellement achevés et le groupe d'experts de trois

membres allait de l'avant avec ses projets de consultation de la communauté des parties intéressées. 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 de 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 toujours être généralement le grand pouvoir des chemins de fer sur le marché.

Le groupe d'experts a soumis officiellement son rapport final au ministre d'État (Transports) à la fin décembre 2010.³³ Après un examen approprié, le gouvernement du Canada a publié officiellement le rapport du groupe d'experts le 18 mars 2011. De façon générale, le groupe d'experts a découvert qu'il existait un déséquilibre dans la relation commerciale entre les chemins de fer et les autres intervenants, tout en pensant qu'une approche commerciale, plutôt que réglementaire, fournirait les meilleurs moyens de rétablir l'équilibre. Quatre recommandations clés ont découlé de cette analyse : les chemins de fer devraient fournir au minimum 10 jours de préavis pour les changements de service; les chemins de fer devraient engager des négociations de bonne foi avec les expéditeurs pour établir les accords de service; Transports Canada devrait aider les chemins de fer à développer un processus de résolution des disputes équitable et équilibré; et les chemins de fer devraient assurer une meilleure visibilité de la chaîne d'approvisionnement à l'aide de rapports de rendement bilatéral améliorés.

Dans l'ensemble, le gouvernement fédéral a accepté ces recommandations en promettant une démarche de quatre étapes comme suit :

³³ Le rapport final du groupe d'experts a suivi la publication en octobre 2010 d'un rapport intérimaire qui a été utilisé pour solliciter des commentaires des intervenants sur les conclusions et les recommandations principales du groupe d'experts.

un processus facilité de six mois pour négocier un accord cadre de service et un mécanisme de résolution des disputes commerciales; l'introduction d'un projet de loi au Parlement qui fournirait aux expéditeurs le droit à un accord de service; et l'établissement d'un tableau de chaîne d'approvisionnement des produits qui répondrait aux préoccupations logistiques et développerait des paramètres de rendement pour améliorer la compétitivité. En outre, Transports Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada devaient lancer une analyse en profondeur de la chaîne d'approvisionnement en grain.

Bien que les recommandations aient été initialement accueillies avec des réactions mixtes dans la communauté des parties intéressées, l'initiative du gouvernement a donné de nouveaux espoirs aux expéditeurs. Bien que certains dans l'industrie céréalière aient continué d'exprimer leur déception, affirmant que le plan du gouvernement n'allait pas assez loin pour répondre à leurs préoccupations, les chemins de fer ont soutenu qu'ils s'engageaient déjà trop sur la voie de la reréglementation de l'industrie. Compte non tenu de cela, le déclenchement d'une élection fédérale à peine une semaine plus tard a effectivement remis à plus tard la réalisation de ces plans.

Expéditions de grain affectées par la détérioration du service ferroviaire

Nonobstant les efforts du gouvernement fédéral visant à régler les questions plus générales concernant le service ferroviaire, beaucoup d'intervenants de l'industrie céréalière étaient devenus frustrés par ce qui semblait être la détérioration du service du CP. Au début de la campagne agricole 2010 à 2011, cette situation semblait découler en grande partie des problèmes d'exploitation qui accablaient toujours le transporteur après l'emportement par les eaux de sa voie principale à l'est de Medicine Hat, en Alberta, en juin 2010.

Mais d'autres questions sont venues s'ajouter à ces problèmes, notamment celles associées à une augmentation de la demande des services, qui mettait à l'épreuve l'approvisionnement disponible des

locomotives et des équipes du CP. En outre, le CP avait agi pour suivre la direction prise par le CN quelques années auparavant, en établissant de nouvelles pratiques de gestion de main-d'œuvre dans son terminal de Vancouver. Il est estimé que la réponse de la grève du zèle donnée par le personnel roulant a conduit à un ralentissement sensible du service offert dans la plupart des installations desservies par le CP dans les basses-terres continentales, y compris les terminaux céréaliers situés sur la rive sud de la baie Burrard. Cela semble avoir été une situation à court terme qui a été dans l'ensemble analysée et corrigée à la fin de l'automne.

Mais, pour empirer la situation, le CP avait aussi commencé à s'attaquer aux accumulations de neige inhabituellement abondantes dans les Rocheuses, qui avait causé des avalanches et exigé la prise de mesures de contrôle perturbant à plusieurs reprises les opérations ferroviaires entre décembre 2010 et mars 2011. Cela a seulement servi à augmenter les retards et les problèmes d'approvisionnement de wagons qui avaient accablé les expéditeurs depuis le début de la campagne agricole. En outre, il y a eu des retombées défavorables sur d'autres aspects de la chaîne d'approvisionnement.

Les mouvements de grain hors du pays ont été réduits à mesure que l'approvisionnement en wagons du CP est devenu plus limité, principalement à cause de l'allongement du cycle de rotation des wagons du transporteur pendant cette période. Cela a créé des retards importants pour les navires attendant l'arrivée de céréales particulières à Vancouver. À la fin du troisième trimestre, ce qui avait été précédemment une frustration pour les expéditeurs s'était transformé en colère, surtout parce qu'elle concernait le fardeau financier accru des factures de surestarie fortement plus élevées pour les navires.

Heureusement, la situation s'est améliorée spectaculairement lorsque le retour du printemps a éliminé un grand nombre des obstacles qui avaient sapé la capacité du transporteur de fournir un service cohérent. De façon plus importante, le CP avait commencé à s'attaquer progressivement à son carnet de commandes d'expéditions de grain en souffrance. Bien que

les temps de transit après chargement n'aient pas été réduits immédiatement, le mouvement du grain vers les ports s'est fortement amélioré. En outre, une hausse de 20 % dans les livraisons de grain du transporteur au quatrième trimestre a beaucoup aidé à corriger le problème des navires qui attendaient le grain à Vancouver, et les retards ont commencé à décliner progressivement jusqu'à la fin de la campagne agricole.

L'allégement des droits de douane est prometteur pour le renouvellement du parc de navires des Grands Lacs

Le ministre fédéral des Finances a annoncé au début octobre 2010 que le gouvernement avait décidé de renoncer à ses droits de douane de longue date de 25 % sur tous les navires de charge et les navires-citernes, ainsi que sur les traversiers de longueur dépassant 129 mètres, importés au pays. La mesure, qui devait s'appliquer à tout navire importé au pays à partir du 1^{er} janvier 2010, visait principalement à aider l'industrie des transports maritimes du Canada à renouveler son parc vieillissant de navires.

L'initiative a été lancée à la suite de consultations avec un grand nombre d'intervenants, y compris non seulement des représentants de tous les secteurs de l'industrie des transports maritimes, mais aussi des gouvernements provinciaux intéressés ainsi que des sociétés des secteurs de la fabrication, de l'agriculture et de l'énergie. Beaucoup d'intervenants avaient soutenu que les droits de 25 % imposés sur les navires importés, qui constituaient aussi le plus haut tarif payé sur tout article industriel, étaient inutilement punitifs étant donné qu'aucun de ces navires n'avait été construit au Canada depuis 1985. En outre, ces coûts seraient finalement assumés par les expéditeurs canadiens sous forme de tarifs de fret plus élevés. En demandant de soulager ce fardeau financier, ils soutenaient que le gouvernement pourrait accélérer le renouvellement nécessaire du parc des Grands Lacs, qui est en grande

mesure composé de navires d'une ancienneté de 35 à 40 ans, par des navires moins polluants, plus sûrs et plus rentables.³⁴

En décembre 2010, le changement de politique du gouvernement semblait commencer à avoir les effets désirés. Algoma Central Corporation, société exploitant l'un des plus grands parcs nationaux de navires au Canada, a annoncé qu'elle avait conclu un contrat avec Nantong Mingde Heavy Industries, chantier naval chinois, en vue de construire quatre nouveaux vraquiers de classe Equinox, avec une option pour en acheter deux de plus.³⁵ Cet investissement de 205 millions \$ avait pour objectif d'assurer le remplacement de navires qui s'approchaient déjà de leur fin de service économique, à partir de 2013.

Le changement de politique, qui avait été bien accueilli par la Commission canadienne du blé, l'a aussi incité à prendre une décision d'investissement inhabituelle.³⁶ Au début février 2011, la CCB a annoncé qu'elle avait elle-même commandé deux vraquiers de classe Equinox. La commande de la CCB, qui faisait en fait partie d'une expansion de trois navires de l'achat de quatre vraquiers par Algoma Central Corporation,

34 À ce nouveau cadre s'est ajoutée la décision du gouvernement de remettre également les 15,3 millions \$ de droits de douane payés pour deux navires-citernes importés de Turquie par Algoma Central Corporation en 2008 et 2009, ainsi que les 119,4 millions \$ payés pour quatre gros traversiers importés d'Allemagne par British Columbia Ferry Services Inc. (BC Ferries) entre 2007 et 2009.

35 Bien que les vraquiers de classe Equinox doivent être construits en Chine, ces navires ont été menés à bien au Canada par Algoma Central Corporation. À cause des limitations physiques imposées par le système de la Voie maritime du Saint-Laurent, ces navires seront peu différents des vraquiers traditionnels des Grands Lacs en ce qui concerne leurs dimensions externes et leur aspect, mais ils intégreront un certain nombre de technologies avancées qui fourniront une efficacité opérationnelle améliorée qui permettra de transporter davantage de cargaison, de manière plus sûre et plus rapide que leurs prédécesseurs.

36 La CCB utilise depuis longtemps le parc de navires des Grands Lacs pour transporter le grain de l'Ouest canadien de Thunder Bay, par la Voie maritime du Saint-Laurent, vers les destinations de l'est. Le vraquier typique des lacs peut manutentionner environ 26 000 tonnes de blé, une quantité à peu près équivalente à 300 wagons. Étant donné qu'environ 75 % de ses mouvements de grain vers l'est utilisent ce système, la CCB anticipait que l'élimination des droits de douane sur les nouveaux navires produirait des économies à long terme pour les agriculteurs de l'Ouest canadien, lesquels assument finalement une portion importante des coûts plus élevés associés à l'exploitation de navires plus anciens et moins efficaces.

conduirait alors à l'affectation de sept nouveaux navires à de futures années de service sur les Grands Lacs. Il est prévu que tous ces navires seront exploités par une tierce entreprise, Seaway Marine Transport, au nom des propriétaires.³⁷

La CCB a estimé le coût d'achat des deux navires à environ 65 millions \$, à répartir sur quatre campagnes agricoles. Elle a aussi estimé que la contribution financière à obtenir de l'exploitation des navires, et à retourner aux agriculteurs par les comptes des livraisons en commun de la CCB, serait d'environ 10 millions \$ annuellement. Malgré cela, la décision d'investissement de la CCB a été critiquée par un certain nombre de groupes d'agriculteurs, dont un grand nombre soutenaient qu'elle constituait une utilisation inappropriée des fonds de l'organisme. Mettant encore plus en doute le projet était l'incertitude provenant de l'annonce faite par le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire selon laquelle le gouvernement fédéral avait l'intention de changer le mandat de la CCB elle-même. À la fin de la campagne agricole 2010 à 2011, l'évolution et le traitement futurs de la commande de navires étaient remis en question.³⁸

L'Administration portuaire de Montréal octroie le bail du terminal céréalier à Viterra

À la suite de plusieurs années d'étude et après avoir mis un nouvel accent sur la réduction des coûts, l'Administration portuaire de Montréal (APM) a décidé de rechercher un exploitant privé pour son terminal céréalier. Afin d'estimer correctement l'attrait de cette décision, l'APM a

37 En plus des deux navires achetés par la Commission canadienne du blé, un troisième devait être acheté par Upper Lakes Group Inc. Seaway Marine Transport (SMT) était une association entre Algoma Central Corporation et Upper Lakes Group Inc. À la fin février, Algoma Central Corporation a annoncé qu'elle allait acquérir la participation de Upper Lakes Group dans SMT, laquelle continuerait à fonctionner sous forme de filiale à 100 %. Tous les sept navires devaient être fournis en personnel et exploités par SMT au nom de leurs propriétaires.

38 Il était supposé que la résiliation du contrat nécessiterait le paiement d'une pénalité par la CCB au chantier naval, mais son ampleur et sa nature exactes étaient inconnues.

lancé un appel formel de manifestation d'intérêt le 1^{er} septembre 2010. À la suite d'un processus d'évaluation approprié, il a été révélé à la fin janvier 2011 que l'APM avait engagé des discussions avec Viterra, Inc., le plus grand manutentionnaire de grain au Canada, concernant la possibilité de son exploitation future de l'installation.

Construit au début des années 1960, le terminal céréalier de l'APM est un silo de transbordement agréé ayant une capacité d'entreposage de 262 000 tonnes. Bien que la majeure partie du grain de l'Ouest canadien manutentionné par l'installation ait traditionnellement provenu de navires descendant la Voie maritime du Saint-Laurent, ses expéditions entrantes par train et par camion concernent principalement les grains de l'Est canadien. En 2008, le terminal a reçu un total de 1,2 million de tonnes de grain, dont 38 % livré par navire, 33 % par camion et 29 % par train.

À la différence des autres terminaux céréaliers du Canada, qui sont tous exploités par des sociétés privées, l'installation de Montréal avait continué à être gérée par l'APM depuis sa construction. De plus en plus, cela a été considéré comme un désavantage commercial. Avec l'idée d'améliorer sa situation concurrentielle tout en continuant d'assurer un service de haute qualité aux producteurs de grain du Québec, l'APM pensait que le transfert de la gestion de cette installation à une société se spécialisant dans la manutention et la commercialisation du grain aiderait à consolider et à augmenter la quantité de grain circulant dans le port. Évidemment, les mouvements de grain au port de Montréal avaient décliné face à l'évolution des conditions du marché et des alternatives de transport depuis les années 1970.

À la fin d'avril 2011, il a été annoncé que les deux parties avaient en fait conclu un accord qui octroierait à Viterra le bail du terminal céréalier de l'APM et l'acquisition de son exploitation à partir du 1^{er} juillet 2011. L'acquisition du terminal céréalier de l'APM par Viterra lui a permis de combler un vide dans son réseau en étendant sa portée physique au-delà des terminaux qu'elle possédait déjà sur la côte ouest et à Thunder Bay, en Ontario. Le terminal, qui est ouvert toute l'année, manutentionne

aussi une grande variété de récoltes, y compris le blé, le maïs, l'orge, le soja, les pois et les lentilles. Ce qui est plus important, l'installation fournit à la société un accès direct aux voies d'expédition de l'est qui desservent l'Europe et d'autres marchés internationaux.

En plus du développement des opérations de Viterra, la prise de contrôle du terminal céréalier de l'APM était aussi considérée comme une occasion pour la société d'augmenter ses ventes nationales et internationales. Pour ce faire, Viterra a ouvert un nouveau bureau de commercialisation à Montréal au début mai 2011, aux fins spécifiques de tirer profit de sa compétitivité pour faciliter le mouvement des céréales et des oléagineux vers les marchés d'Amérique du Nord et d'outre-mer.

Série 5 : Efficacité et fiabilité du système

Description de l'indicateur	Tableau	2010 à 2011				T1	T2	T3	T4	Année en cours	Écart en %
		1999 à 2000	2008 à 2009	2009 à 2010							
Opérations des silos de collecte											
Coefficient de rotation moyen aux silos de collecte	5A-1	4,8	6,6	6,2	1,4	1,4	1,4	1,5	5,7	-8,4 %	
Niveau de stock moyen hebdomadaire aux silos (milliers de tonnes)	5A-2	3 699,3	2 686,7	2 832,6	2 698,3	2 878,9	3 174,2	2 152,2	2 722,9	-3,9 %	
Moyenne des jours en entreposage (jours)	5A-3	41,7	27,7	30,5	30,1	33,9	36,2	23,5	30,8	1,0 %	
Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition - Grain	5A-4	6,2	3,9	4,3	4,3	4,7	5,5	3,4	4,5	4,7 %	
Opérations ferroviaires											
Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) - Mouvement des wagons vides	5B-1	10,7	6,6	6,7	7,2	7,2	7,0	7,4	7,2	6,8 %	
Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) - Mouvement des wagons chargés	5B-1	9,2	6,8	6,5	6,8	7,5	7,2	7,0	7,1	9,2 %	
Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) - Mouvement total	5B-1	19,9	13,4	13,2	14,0	14,7	14,1	14,4	14,3	8,2 %	
Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) - Récoltes non spéciales	5B-2	19,3	13,3	13,1	13,9	14,6	14,0	14,3	14,2	8,6 %	
Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) - Récoltes spéciales	5B-3	25,8	15,6	15,3	14,6	16,1	15,4	15,4	15,3	-0,1 %	
Temps de transit ferroviaire (jours)	5B-4	7,8	5,5	5,5	5,7	6,3	6,1	5,9	6,0	9,8 %	
Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) - Non incitatif	5B-5	12 718,7	5 674,4	5 747,7	2 052,4	1 199,3	1 019,1	1 229,4	5 500,2	-4,3 %	
Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) - Incitatif	5B-5	12 945,9	21 118,2	22 030,1	5 251,5	5 200,1	5 197,7	5 947,1	21 596,5	-2,0 %	
Volumes de grain des wagons-trémies (millions \$) - valeur de l'escompte d'encouragement	5B-6	31,1 \$	132,0 \$	146,4 \$	34,6 \$	35,4 \$	35,8 \$	39,8 \$	145,5 \$	-0,7 %	
Densité du trafic (tonnes par route-mille) - Réseau tributaire du grain	5B-7	442,5	527,3	608,5	644,8	532,4	457,3	504,6	534,8	-12,1 %	
Densité du trafic (tonnes par route-mille) - Réseau non tributaire du grain	5B-7	292,5	335,2	332,5	350,2	315,3	321,3	376,8	340,9	2,5 %	
Densité du trafic (tonnes par route-mille) - Réseau total	5B-7	330,4	373,8	387,9	409,5	358,9	348,7	402,5	379,9	-2,1 %	
Opérations des silos terminaux											
Coefficient moyen de rotation aux silos terminaux	5C-1	9,1	10,0	10,0	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	9,9	-1,0 %	
Niveau de stock moyen hebdomadaire aux silos terminaux (milliers de tonnes)	5C-2	1 216,2	1 346,4	1 274,8	1 265,7	1 179,3	1 213,8	1 131,0	1 197,8	-6,0 %	
Nombre moyen de jours en entreposage - Saison d'exploitation (jours)	5C-3	18,6	16,7	16,2	18,5	16,1	14,8	14,2	15,5	-4,3 %	
Opérations portuaires											
Temps moyen passé par les navires au port (jours)	5D-1	4,3	4,6	6,2	7,1	10,2	14,3	9,0	9,9	59,7 %	
Frais annuels de surestaries (millions de dollars)	5D-4	7,6 \$	11,2 \$	11,2 \$	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	50,1 \$	348,4 %	
Primes de célérité annuelles (millions de dollars)	5D-4	14,5 \$	37,6 \$	17,2 \$	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	9,4 \$	-44,9 %	
Rapport hebdomadaire moyen des exigences stock-navire - Vancouver - Blé	5D-5	3,1	3,2	2,3	2,6	2,6	1,9	2,5	2,4	2,4 %	
Rapport hebdomadaire moyen des exigences stock-navire - Vancouver - Canola	5D-5	2,5	1,5	1,5	0,5	0,3	0,7	1,1	0,7	-56,8 %	
Rapport hebdomadaire moyen des exigences stock-navire - Thunder Bay - Blé	5D-5	5,6	4,5	5,3	5,5	4,9	6,3	3,1	4,7	-11,5 %	
Rapport hebdomadaire moyen des exigences stock-navire - Thunder Bay - Canola	5D-5	2,8	5,5	3,9	6,0	4,6	5,9	3,4	4,6	18,9 %	
Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition - Vancouver - Grains de la CCB	5D-7	3,5	3,1	2,8	3,3	3,0	4,5	4,2	3,7	33,5 %	
Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition - Vancouver - Grains hors de la CCB	5D-7	3,6	2,5	1,8	0,7	1,0	0,9	1,2	1,0	-47,9 %	
Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition - Thunder Bay - Grains de la CCB	5D-7	4,6	4,6	4,8	5,5	5,0	5,5	3,0	4,6	-5,2 %	
Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition - Thunder Bay - Grains hors de la CCB	5D-7	3,3	4,2	5,2	5,5	5,4	7,5	3,5	5,1	-2,4 %	
Revenus de manutention du terminal (millions \$)	5D-8	274,8 \$	369,2 \$	389,2 \$	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	416,2 \$	6,9 %	
Coûts de maintien de la CCB (millions \$)	5D-8	94,7 \$	170,1 \$	147,6 \$	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	146,6 \$	-0,7 %	
Performance du système											
Durée totale dans la chaîne d'approvisionnement (jours)	5E-1	68,1	49,9	52,2	54,3	56,3	57,1	43,6	52,3	0,3 %	

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. À cause d'une réduction de 4,7 % des expéditions des silos de collecte et d'une augmentation de 0,3 % de la capacité, le coefficient de rotation pour la campagne agricole 2010 à 2011 a décliné de 8,4 %, baissant à 5,7 rotations par rapport à 6,2 rotations l'année précédente. [Tableau 5A-1]

Ce déclin a reflété les réductions qui avaient été signalées par une majorité des provinces. Le Manitoba a affiché la réduction la plus importante, son coefficient chutant de 22,3 %, de 6,7 à 5,2 rotations. Cela a été suivi par une réduction de 21,0 % pour la Colombie-Britannique, son coefficient baissant de 4,6 rotations l'année précédente à 3,6 rotations. La Saskatchewan a enregistré un déclin plus faible de 14,0 %, qui a conduit à une baisse de son coefficient de 6,0 rotations à 5,2 rotations. L'Alberta a obtenu des résultats opposés, enregistrant un gain de 15,6 % qui a augmenté son coefficient de 6,2 rotations à 7,2 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 d'une réduction de la capacité d'entreposage. Bien que la capacité d'entreposage du système de silos primaires ait maintenant commencé à augmenter, sa perte nette depuis le début du PSG est de 1,1 million de tonnes, soit 16,4 %. Si la capacité d'entreposage n'avait pas tant diminué, le coefficient de rotation pour la campagne agricole 2010 à 2011 aurait été de 4,8 rotations au lieu de 5,7 rotations. Cette différence de 0,9 rotation souligne une amélioration estimée de 19,6 % dans l'efficacité de la manutention au cours des douze dernières années.

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

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

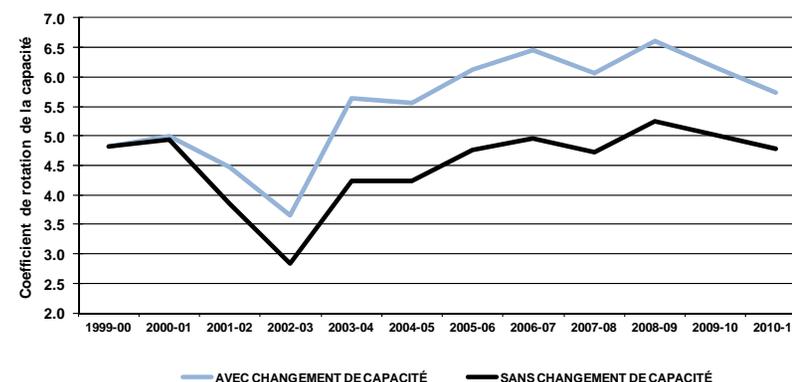
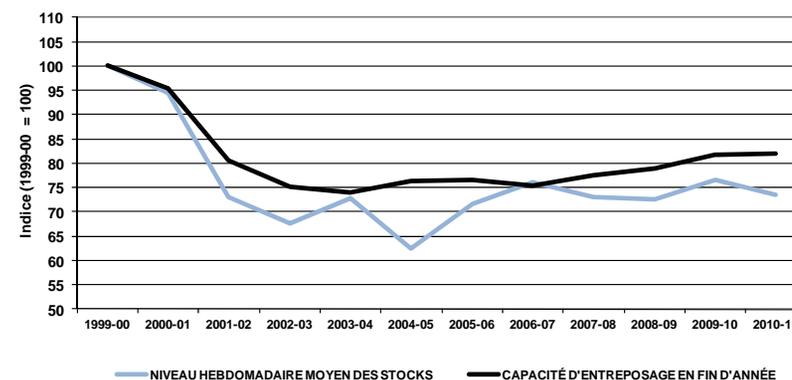


Figure 47 : Changements des niveaux de stocks hebdomadaires moyens



d'entreposage des grains et sur la capacité des stocks en question à satisfaire les besoins immédiats du marché.

Comme réflexion de la réduction générale de la capacité d'entreposage enregistrée depuis le début du PSG, les stocks de grain ont également décliné. Environ la moitié de la capacité d'entreposage du système étant utilisée pour maintenir les stocks de grain, les stocks des silos primaires d'aujourd'hui ont été réduits aux trois quarts environ de la moyenne de 3,7 millions de tonnes, valeur de référence enregistrée pour la première fois au cours de l'année de base du PSG. La campagne agricole de 2010 à 2011 a enregistré une baisse de 3,9 % dans les stocks de grain des Prairies, la moyenne diminuant de 2,8 millions tonnes l'année précédente à 2,7 millions de tonnes. [Tableau 5A-2]

Au sein de cette tendance plus vaste, le niveau trimestriel des stocks a continué à suivre le modèle cyclique constaté depuis le début du PSG, augmentant à une limite élevée vers le milieu de la campagne agricole avant de baisser fortement au dernier trimestre. Mais à cela s'est ajouté le problème d'ampleur croissante du service ferroviaire, qui a augmenté le temps durant lequel le grain restait en stock pendant cette même période.

Même avec de tels problèmes, la moyenne plus générale pour la période passée en stock a baissé de concert avec la réduction générale des stocks. Le nombre moyen de jours en entreposage est passé d'un nombre de référence de 41,7 jours au cours de l'année de base du PSG à seulement 27,7 jours, le record établi au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. Pourtant, la campagne agricole 2010 à 2011 a enregistré une augmentation de 1,0 % de la moyenne, de 30,5 jours l'année précédente à 30,8 jours. [Tableau 5A-3]

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. Au cours des dernières années, la moyenne trimestrielle du

Figure 48 : Changements des stocks hebdomadaires moyens et nombre moyen de jours en entreposage

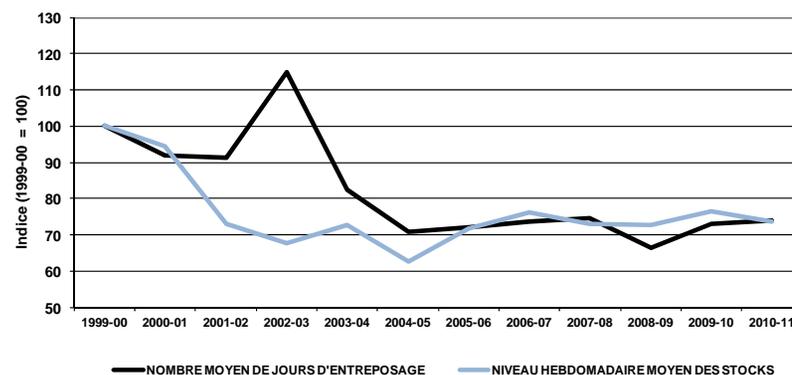


Figure 49 : Jours en entreposage dans les silos de collecte

Province	Jours en entreposage	Changement	Grain	Jours en entreposage	Changement
Alberta	27,5 jours	Baisse de 19,6 %	Grains CCB		
Saskatchewan	32,0 jours	Hausse de 8,5 %	Blé dur	26,0 jours	Baisse de 39,5 %
Manitoba	30,8 jours	Hausse de 20,7 %	Blé	35,2 jours	Baisse de 4,3 %
Colombie-Britannique	45,1 jours	Hausse de 32,3 %	Orge	21,1 jours	Hausse de 0,5 %
			Grains hors CCB		
			Pois	24,4 jours	Hausse de 1,7 %
			Canola	28,5 jours	Hausse de 46,2 %
			Avoine	41,7 jours	Hausse de 64,2 %
			Lin	34,4 jours	Hausse de 82,0 %

rapport stock-expédition a généralement fluctué autour d'une valeur de 4,0. À ce titre, les stocks disponibles à la clôture d'une semaine donnée étaient généralement supérieurs selon un facteur d'au moins quatre à la quantité exigée pour l'expédition la semaine suivante.³⁹ Ces rapports sont cependant fortement influencés par la durée pendant laquelle le grain reste en stock et suivent son mouvement assez étroitement. Puisque le temps moyen passé en stock a baissé, il en a été de même pour le rapport stock-expédition, qui a atteint 3,9, valeur basse record du PSG, au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. [Tableau 5A-4]

Depuis lors, le rapport stock-expédition d'ensemble a augmenté modérément. À la fin de la campagne agricole 2010 à 2011, le rapport avait augmenté de 4,7 % de plus, passant de 4,3 l'année précédente à 4,5. Comme pour d'autres mesures, ce résultat annualisé masque l'augmentation progressive du rapport trimestriel, qui a augmenté de 4,3 au premier trimestre à une valeur élevée de 5,5 au troisième.⁴⁰ Cela reflétait à son tour le vieillissement des stocks de grain qui était, au moins partiellement, dû aux retards du service ferroviaire pendant cette période.

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. Dans une période d'amélioration générale, le cycle moyen de rotation des wagons a augmenté sensiblement au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, cette moyenne augmentant de 8,2 %, de 13,2 jours l'année précédente à

39 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.

40 Le rapport de 5,5 mentionné ici pour le troisième trimestre s'est révélé être la valeur la plus élevée enregistrée pour la période depuis la campagne agricole 2003 à 2004.

Figure 50 : Silos primaires - Rapport stock-expédition

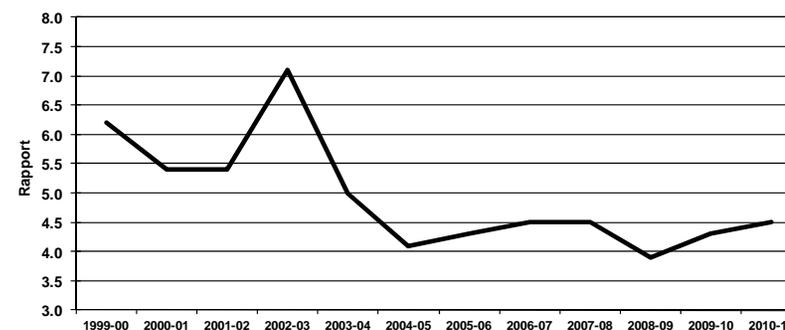
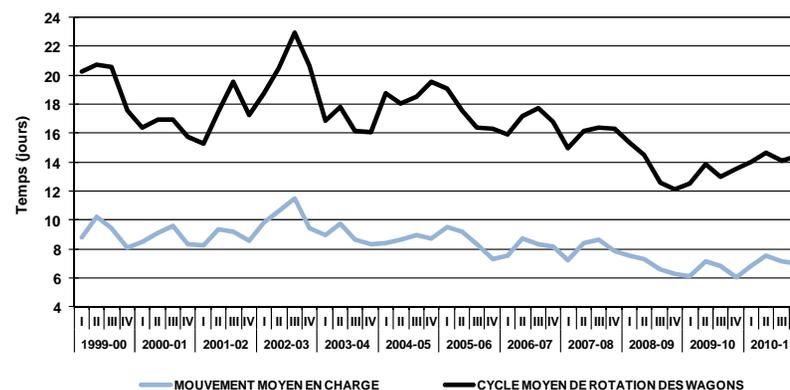


Figure 51 : Cycle moyen de rotation des wagons



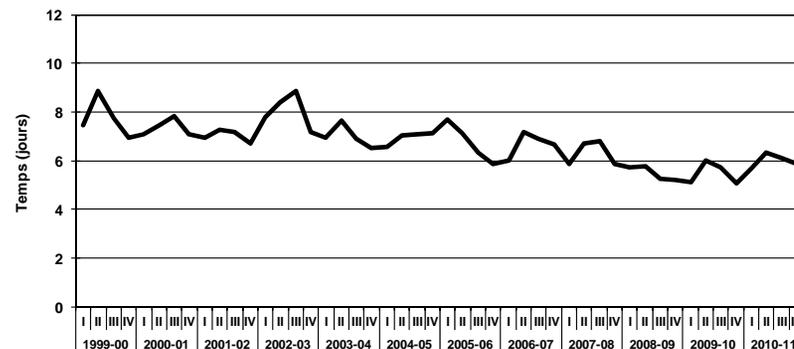
14,3 jours. Cette augmentation a aussi été soulignée par des moyennes trimestrielles considérablement plus hautes, qui ont varié de 14,0 jours au premier trimestre et 14,7 jours au deuxième, avant de diminuer dans la deuxième moitié de la campagne agricole.

Bien qu'anormales compte tenu des résultats à long terme, ces augmentations étaient typiques des problèmes opérationnels qui avaient affecté le service ferroviaire depuis le début de l'année et avaient été éprouvés dans chacun des couloirs primaires. Grâce à une augmentation de 9,2 %, les mouvements dans le couloir de Thunder Bay ont affiché la plus grande augmentation d'ensemble, le cycle moyen augmentant de 12,8 jours l'année précédente à 13,9 jours. Cela a été suivi par une augmentation de 8,8 % dans le couloir de Vancouver, qui a enregistré un gain de la moyenne de 14,0 jours à 15,2 jours. L'augmentation enregistrée dans le couloir de Prince Rupert s'est établie à un niveau beaucoup moindre de 4,5 %, la moyenne augmentant de 12,0 jours l'année précédente à 12,5 jours. [Tableau 5B-1]

Ces résultats se sont prolongés de façon égale aux portions chargée et vide du cycle de rotation des wagons. Pour le premier, le temps moyen de la portion chargée a augmenté de 9,2 % à une valeur de 7,1 jours, comparativement à 6,5 jours pendant la campagne précédente. Une augmentation de 6,8 % a été observée pour la portion vide du mouvement, la valeur moyenne augmentant de 6,8 jours à 7,2 jours.

Bien que le CN et le CP aient enregistré tous les deux des augmentations dans leurs cycles moyens, le gain du CN de 3,4 % était plutôt passable comparé au gain de 12,7 % enregistré par le CP. Les résultats se sont révélés être plus mixtes en évaluant les changements des portions chargée et vide du cycle de rotation des wagons de chaque transporteur. Dans le cas du CN, ce transporteur a affiché une augmentation de 9,7 % dans la portion chargée de son cycle moyen, et une réduction de 3,5 % dans sa portion vide. En comparaison, le CP a enregistré une augmentation marginalement plus faible de 8,6 % dans la portion chargée de ses mouvements, comparé à une augmentation beaucoup plus forte de 16,3 % dans sa composante vide.

Figure 52 : Durée moyenne du temps de transit après chargement



Nonobstant les influences saisonnières prédominantes, ces résultats ont attiré l'attention sur les problèmes opérationnels qui avaient ébranlé le service du CP depuis le début de la campagne agricole. De plus, la situation n'a fait qu'empirer aux deuxième et troisième trimestres car une accumulation anormalement forte de neige dans le sud des Rocheuses a apporté encore plus de perturbations au service ferroviaire dans le couloir de Vancouver.

Malgré l'allongement général des périodes de cycle, il y a eu des exceptions. La plus visible de celles-ci a été associée au mouvement des récoltes spéciales, pour lesquelles la moyenne de 15,3 jours a en fait baissé de 0,1 %. Pourtant, ce résultat contrastait avec le mouvement des récoltes non spéciales, où le cycle moyen de rotation des wagons a augmenté de 8,6 %, de 13,1 jours l'année précédente à 14,2 jours. Nonobstant ces résultats, les données continuent à suggérer qu'il existe un désavantage structurel associé au service ferroviaire pour les récoltes spéciales. [Tableaux 5B-2 et 5B-3]

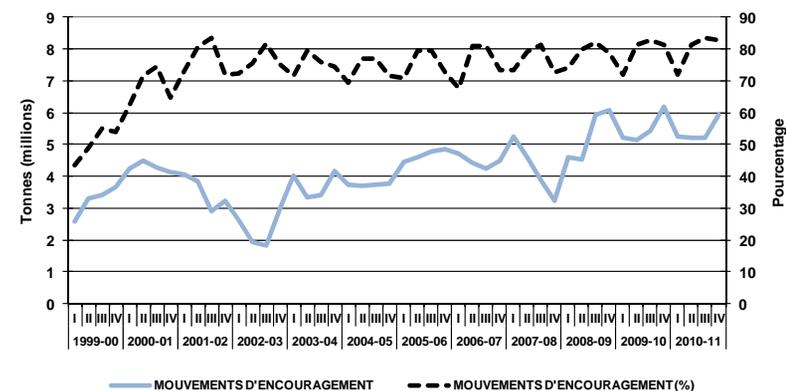
Temps de transit après le chargement

Le temps de transit moyen après chargement est plus long 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. Comme pour le cycle d'ensemble de rotation des wagons, cet indicateur a évolué progressivement à la baisse depuis le début du PSG. À la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, 2,3 jours avaient été soustraits de la moyenne de 7,8 jours enregistrée 10 ans auparavant. Pourtant, le temps de transit après chargement des chemins de fer a augmenté sensiblement, de 9,8 %, au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, passant d'une moyenne de 5,5 jours l'année précédente à 6,0 jours. Comme pour le cycle moyen de rotation des wagons, ce résultat a été largement causé par les moyennes considérablement plus élevées observées aux deuxième et troisième trimestres, qui découlaient des problèmes de service des chemins de fer mentionnés précédemment.

L'uniformité du service que les expéditeurs de grain reçoivent des chemins de fer continue de susciter des préoccupations chez plusieurs d'entre eux. Pour essayer d'évaluer cette uniformité, le PSG examine le coefficient de variation concernant le temps moyen de transit après chargement. Jusqu'à la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, le coefficient de variation a baissé d'un facteur de 24,7 %, de 42,9 % à 30,8 %.⁴¹ Bien que cela suggère qu'il y a eu une amélioration notable de l'uniformité, il reste néanmoins un haut niveau de variabilité dans les distributions sous-jacentes. La question est de savoir si les chemins de fer peuvent améliorer substantiellement ce rendement à long terme. En fait, le coefficient de la campagne agricole 2010 à 2011 ayant augmenté à

41 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 mouvements 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 53 : Trafic ferroviaire moyennant des primes d'encouragement



32,3 % comparé au 30,8 % enregistré l'année précédente, elle a marginalement empirée. [Tableau 5B-4]

Blocs de wagons multiples

Au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, 21,6 millions de tonnes de grain ont été expédiées par blocs de wagons multiples qui avaient fait l'objet de l'escompte sur les tarifs de fret ferroviaire. Bien qu'il s'agissait d'une réduction de 2,0 % par rapport aux 22,0 millions de tonnes manutentionnées l'année précédente, cela représentait la troisième fois consécutive que les expéditions par blocs de wagons multiples surpassaient en fait les 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 escomptes 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 plus grandes tailles de blocs en augmentant systématiquement les

escomptes sur les expéditions en blocs de 50 wagons ou plus. Parallèlement, ils ont aussi agi pour réduire, et finalement éliminer, les escomptes sur les mouvements en blocs de 25 à 49 wagons.⁴² [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. La valeur de ces escomptes, estimée comme économies brutes des expéditeurs de grain pour le fret ferroviaire, a plus que quadruplé pendant cette période, en augmentant à une valeur estimée de 146,4 millions \$, par rapport à 31,1 millions \$. Mais cette expansion ultérieure a été largement due à une grande augmentation de l'escompte par tonne plutôt qu'à la base de trafic.

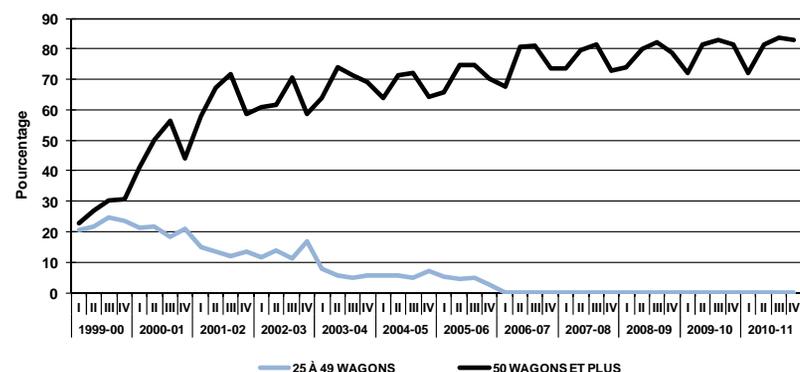
De la même façon, la décision du CP de réduire son escompte par tonne sur les mouvements en blocs de 56 à 111 wagons de 5,00 \$ à 4,00 \$ vers la fin de la campagne agricole 2009 à 2010 a beaucoup contribué à limiter la croissance de la valeur totale de ces escomptes pendant la campagne agricole 2010 à 2011, qui est tombée de 0,7 % à une valeur estimée de 145,5 millions \$, comparé à 146,4 millions \$. Pourtant, l'escompte moyen obtenu pour la période a augmenté à une valeur estimée de 6,74 \$ la tonne, comparé à 6,65 \$ la tonne l'année précédente. [Tableau 5B-6]

Densité du trafic

La densité du trafic constitue un autre indicateur de l'efficacité du réseau ferroviaire. Affichant une moyenne trimestrielle de 379,9 tonnes par route-mille, la densité globale au cours de la campagne agricole 2010 à 2011 a été inférieure de 2,1 % aux 387,9 tonnes par route-mille observées

42 Le CN a éliminé son escompte de 1,00 \$ la tonne sur les expéditions comprenant entre 25 et 49 wagons au début de la campagne agricole 2003 à 2004. Bien que le CP ait réduit son escompte de 0,50 \$ la tonne au même moment, il n'a finalement éliminé son escompte qu'au début de la campagne agricole 2006 à 2007.

Figure 54 : Composition des blocs de wagons multiples



un an plus tôt.⁴³ Malgré le repli, cette moyenne était la deuxième plus grande du PSG. Bien qu'une grande partie du gain enregistré au cours des douze dernières années provienne de l'ampleur de l'infrastructure ferroviaire du SMTG, en cours de diminution, il a aussi été soutenu par le mouvement de volumes de grain généralement plus grands.

En outre, étant donné des changements relativement faibles dans le réseau ferroviaire, cet indicateur peut montrer un haut niveau de sensibilité aux fluctuations du volume du trafic. Par exemple, une réduction de 12,2 % dans le tonnage ayant pour origine le réseau tributaire du grain au cours de la campagne agricole 2010 à 2011 a conduit à un déclin de 12,1 % dans la densité du trafic, qui a baissé à une moyenne de 534,8 tonnes par route-mille, comparé à 608,5 tonnes par

43 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.

route-mille l'année précédente. Parallèlement, une augmentation de 2,0 % dans le volume de grain expédié à partir du réseau non tributaire du grain a produit un gain de 2,5 % dans sa densité du trafic, laquelle a augmenté à une moyenne de 340,9 tonnes par route-mille, comparé à 332,5 tonnes par route-mille. [Tableau 5B-7]

Une volatilité semblable peut être constatée en comparant le changement de densité pour les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 et les transporteurs autres que ceux de catégorie 1, ces derniers étant beaucoup plus affectés par les changements de volume et d'infrastructure. Des baisses relativement modestes dans le volume et l'infrastructure ont conduit à une diminution de la densité du trafic pour les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 de 1,8 %, baissant d'une moyenne de 436,2 tonnes par route-mille l'année précédente à 428,6 tonnes par route-mille. La densité du trafic associée aux transporteurs autres que ceux de catégorie 1 a augmenté de 9,1 %, à une moyenne de 92,1 tonnes par route-mille, comparé à 84,5 tonnes par route-mille, principalement en raison du gain de volume produit par la création du Stewart Southern Railway.

OPÉRATIONS DES SILOS TERMINAUX

À cause d'une baisse de 1,3 % dans le volume transitant par les ports au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, le coefficient de rotation de la capacité du système de silos terminaux a baissé de 1,0 % à 9,9 rotations, comparé au record de 10,0 rotations atteint l'année précédente.⁴⁴ 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. Churchill a été le seul port de l'Ouest canadien à enregistrer une augmentation, son coefficient augmentant de 23,7 % à 4,7 rotations, comparé à 3,8 rotations l'année précédente. Le coefficient

⁴⁴ 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.

Figure 55 : Fluctuation relative de la densité du trafic ferroviaire

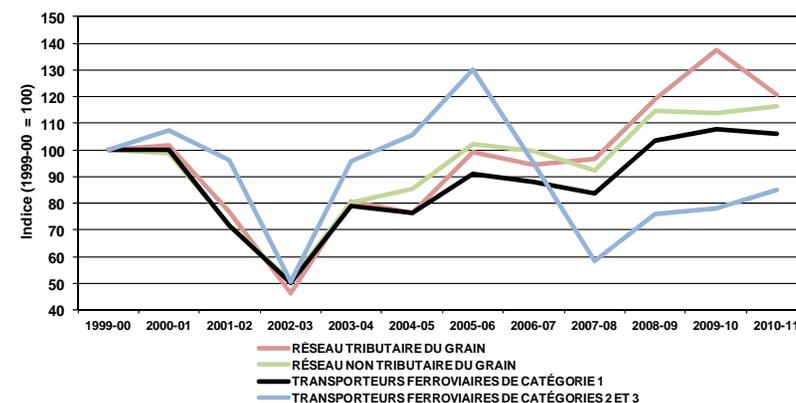
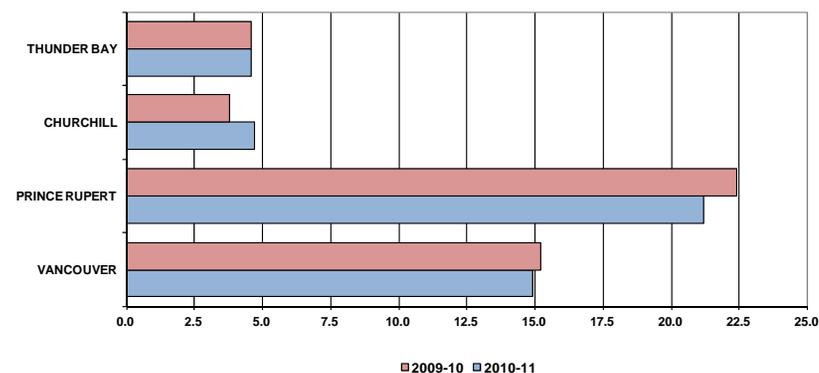


Figure 56 : Moyenne de rotation aux silos terminaux



de Thunder Bay est resté inchangé à 4,6 rotations. Les ports de la côte ouest de Vancouver et de Prince Rupert ont tous les deux enregistré de modestes réductions, le coefficient de Vancouver baissant de 2,0 % à 14,9 rotations, comparé à 15,2 rotations, et celui de Prince Rupert baissant de 3,6 % à 21,6 rotations, comparé à 22,4 rotations. [Tableau 5C1]

Stocks des silos terminaux

Pendant une grande partie du 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. Toutefois, cette valeur a diminué progressivement depuis quelques années pour atteindre moins de 20 %. Dans le sens de cette tendance, les stocks des silos terminaux ont baissé de 6,0 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, à une moyenne de 1,2 million de tonnes, comparé à 1,3 million de tonnes l'année précédente. Bien que tous les ports aient signalé une réduction des stocks, les plus importantes diminutions de tonnage se sont produites à Vancouver et à Prince Rupert.

Il est particulièrement utile de mentionner la baisse des stocks à Vancouver aux deuxième et troisième trimestres.⁴⁵ Une grande partie de cette situation semble avoir été causée par les problèmes de service du CP, qui ont limité les expéditions de grain vers Vancouver et ont suscité davantage de mouvements vers Prince Rupert. Cela a gonflé sensiblement les stocks de Prince Rupert, après qu'ils avaient diminué de près de la moitié au premier trimestre. Nonobstant les fluctuations considérables causées par cela, les stocks maintenus dans les deux ports ont baissé : de 6,3 % pour Vancouver, à une moyenne de 428 100 tonnes; et de 13,2 % à Prince Rupert, à une moyenne de 146 900 tonnes.

⁴⁵ Les stocks de Vancouver ont diminué à une moyenne de 388 000 tonnes au deuxième trimestre, valeur qui n'avait pas été égalée depuis le premier trimestre de la campagne agricole 2004 à 2005 lorsqu'une moyenne de 385 300 tonnes avait été enregistrée.

Figure 57 : Silos terminaux - Niveau hebdomadaire des stocks et jours en entreposage

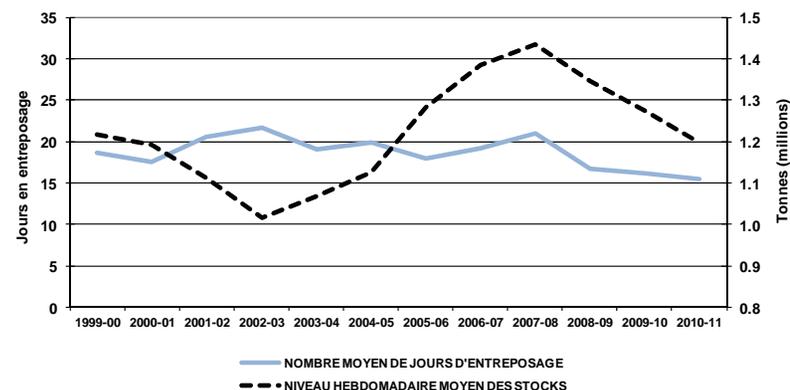


Figure 58 : Jours en entreposage dans les silos terminaux

	Jours en entreposage	Changement	Commentaires
Ports terminaux			
Thunder Bay	27,3 jours	Baisse de 9,6 %	Nombre moyen le plus élevé de jours en entreposage
Prince Rupert	13,0 jours	Baisse de 4,4 %	
Vancouver	10,9 jours	Baisse de 3,5 %	
Churchill	15,2 jours	Hausse de 2,7 %	
Grains notables			
Blé dur	18,2 jours	Baisse de 4,7 %	Plus faible nombre moyen de jours en entreposage
Canola	8,8 jours	Baisse de 3,3 %	
Orge	31,0 jours	Baisse de 2,8 %	Nombre moyen le plus élevé de jours en entreposage
Blé	17,7 jours	Hausse de 1,7 %	
Lin	22,1 jours	Hausse de 3,8 %	
Avoine	144,3 jours	Hausse de 79,9 %	

Les baisses des stocks de Churchill et de Thunder Bay ont été parallèles à celles de la côte ouest. Churchill a signalé la réduction relative la plus forte, les stocks des terminaux baissant de 14,4 % à une moyenne de 39 300 tonnes. Bien que Thunder Bay puisse revendiquer les plus grands stocks de grain maintenus dans le SMTG, ses stocks de terminaux ont été réduits d'un pourcentage relativement modeste de 3,2 %, baissant à une moyenne de 583 500 tonnes.

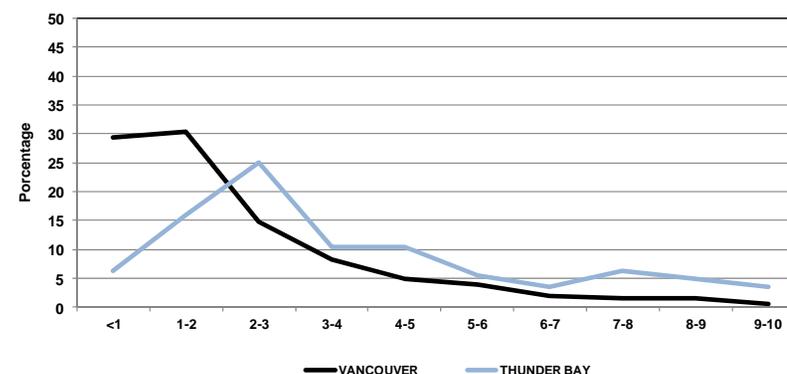
Comme dans les années passées, c'étaient les stocks de blé qui constituaient la plus grande partie des stocks de produits de base, représentant presque la moitié du tonnage moyen. Toutefois, ces stocks ont aussi baissé notablement, de 14,3 %, à une moyenne de 540 200 tonnes, comparé à 630 700 tonnes l'année précédente. Cette réduction a été haussée de 63 700 tonnes supplémentaires du fait des stocks plus bas de pois et de lin. Bien que des augmentations aient été signalés pour tous les autres grains, le gain incrémentiel de seulement 39 700 tonnes n'a pas pu compenser les plus fortes réductions déjà mentionnées. [Tableau 5C-2]

Jours en entrepôt

Reflétant la réduction des stocks des terminaux, la période totale pendant laquelle le grain est resté en stock a diminué de 4,3 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, à une moyenne de 15,5 jours comparé à 16,2 jours l'année précédente. Ce résultat a été déterminé par des réductions dans les trois plus grands ports de l'Ouest canadien, mais surtout ceux de la côte ouest. Thunder Bay a signalé la baisse relative la plus forte, le temps moyen d'entreposage diminuant de 9,6 %. Cela a été soutenu par une réduction de 4,4 % à Prince Rupert, ainsi qu'une réduction de 3,5 % à Vancouver. Contrairement à ces tendances, Churchill a affiché une augmentation modeste de 2,7 %. [Tableau 5C-3]

Reflétant également la plus grande réduction, la majorité des grains ont enregistré des temps d'entreposage plus courts, bien que ceux-ci aient beaucoup varié en fonction du port. Les réductions les plus importantes

Figure 59 : Répartition du rapport hebdomadaire stock-expédition



sont venues des déclinés enregistrés par le blé dur, l'orge, le canola et les pois, qui ont baissé respectivement de 4,7 %, 2,8 %, 3,3 % et 47,5 %.

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.⁴⁶

⁴⁶ À titre de multiple du volume de grain expédié dans une semaine donnée, le rapport stock-expédition présente une mesure objective du caractère suffisant ou non des stocks disponibles au terminal pour satisfaire la demande à court terme. Un rapport d'un ou plus dénote des stocks disponibles suffisants. Ainsi, un rapport de 2,5 signifierait que deux fois et demi le volume de grain expédié au cours d'une semaine était en stock au début de cette même semaine.

Pour Vancouver, le rapport moyen pour la plupart des grains a été bien supérieur à la valeur de 2,0. La principale exception a été le canola, dont le rapport moyen était de 0,7. Plusieurs des rapports primaires du port ont montré des augmentations annuelles considérables, ce qui suggère que les stocks étaient en hausse lors d'une réduction des expéditions. Ces augmentations se sont situées entre 19,0 % pour le blé et 90,8 % pour le blé dur. Toutefois, ces valeurs semblent avoir été fortement influencées par une hausse anormalement forte des stocks de qualité inférieure, plutôt que les stocks de qualité supérieure. Un gain comparable a été signalé à Prince Rupert, où le rapport pour le blé a augmenté de 18,7 %, de 2,0 à 2,4. [Tableau 5C-4]

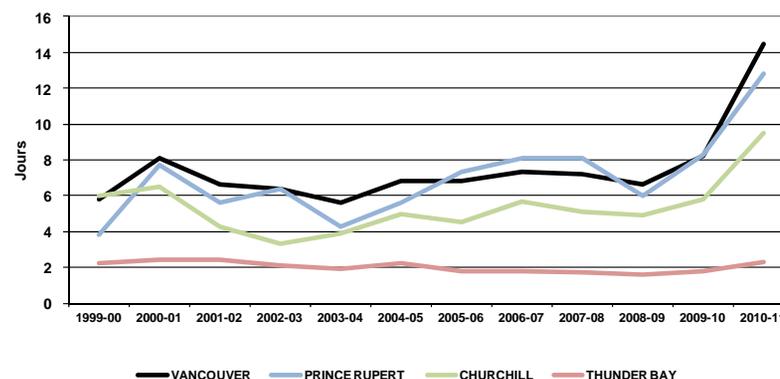
Les rapports signalés par Thunder Bay ont tous été bien supérieurs au seuil de 1,0, beaucoup d'entre eux enregistrant de fortes hausses. La plus importante de celles-ci était un gain de 70,2 % du rapport pour le canola. Néanmoins, le gain le plus conséquent a été enregistré par le blé, dont le rapport a augmenté d'un pourcentage bien moindre de 8,9 %, de 5,6 l'année précédente à 6,1. À Churchill, le rapport pour le blé a diminué de 41,9 %, de 2,3 à 1,3, largement à cause de la forte augmentation du débit.

En principe, ces mesures suggèrent que les stocks de terminaux étaient suffisants pour satisfaire à la demande existante, bien qu'elles aient aussi continué à indiquer des pénuries périodiques des stocks. Si les rapports stock-expédition fondés sur la qualité montrent une plus grande variabilité, ils indiquent aussi des stocks moins amples ainsi que la possibilité de pénuries plus importantes, en particulier aux ports de la côte ouest. [Tableau 5C-5]

Lorsqu'on examine la fréquence avec laquelle les rapports hebdomadaires stock-expédition sont tombés au-dessous de 1,0, on voit que les ports de Vancouver et de Thunder Bay ont subi davantage de ces événements au cours de la campagne agricole 2010 à 2011.⁴⁷ Dans le cas

47 Un rapport stock-expédition de moins de 1,0 ne signifie pas que les silos terminaux du port n'étaient pas capables de satisfaire à la demande des navires. Il implique plutôt que les

Figure 60 : Temps moyen passé par les navires au port



de Vancouver, cela s'est produit environ 29,4 % du temps, une hausse par rapport au taux de 23,6 % affiché un an plus tôt. À Thunder Bay, de tels événements ont été plus rares, bien que le taux ait augmenté à 6,3 % par rapport à 3,3 % un an plus tôt.

OPÉRATIONS PORTUAIRES

Un total de 770 navires ont mouillé pour charger du grain dans les ports de l'Ouest canadien durant la campagne agricole 2010 à 2011. Il s'agissait d'une diminution de 6,4 % par rapport aux 823 navires qui avaient mouillé pour charger du grain dans la campagne précédente. Cette réduction nette a été guidée en grande partie par un déclin de 13,7 % du nombre de navires mouillant à Vancouver, qui a baissé à 384, comparé à 445. Toutefois, il faudrait aussi noter que la plus grande partie de cette réduction s'est produite en raison du chargement de navires

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

relativement plus gros. Évidemment, 60,4 % des navires mouillant dans le port de Vancouver ont été chargés de plus de 30 000 tonnes, comparé à 48,3 % l'année précédente.⁴⁸

Temps moyen passé par les navires au port

Le temps moyen passé par les navires au port a augmenté de 59,7 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, passant d'une moyenne de 6,2 jours l'année précédente à 9,9 jours. Cela s'est révélé être la moyenne la plus élevée de toute campagne agricole enregistrée dans le cadre du PSG. En outre, ce résultat s'est appuyé sur les chiffres record qui ont été atteints dans chaque trimestre. Comme mentionné précédemment, une grande partie de cette augmentation était attribuable aux retards des navires causés par la détérioration du service du CP.

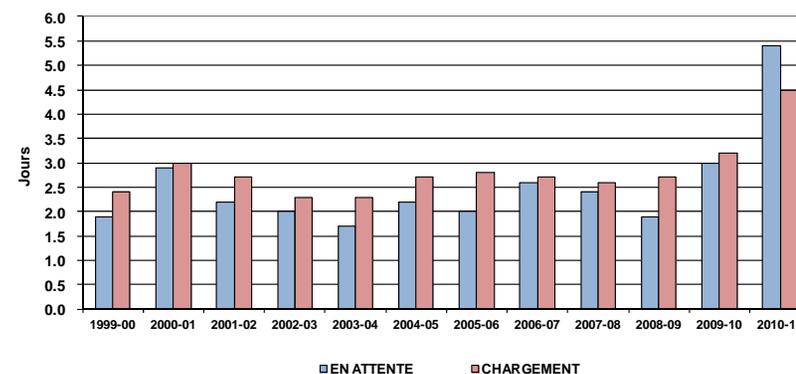
Pourtant, le résultat final a été déterminé par des augmentations dans la période de temps pendant laquelle les navires attendaient d'être chargés, ainsi que dans le chargement. Les navires ont attendu en moyenne 5,4 jours à être chargés, une augmentation de 80,0 % par rapport à la moyenne de 3,0 jours de la campagne agricole précédente. Le temps de chargement a augmenté de 40,6 %, passant d'une moyenne de 3,2 jours l'année précédente à 4,5 jours.⁴⁹

Tous les ports ont signalé des attentes considérablement plus longues au cours de la campagne agricole 2010 à 2011. Vancouver a signalé les plus longues attentes au port, sa moyenne augmentant de 76,8 %, de 8,2 jours à 14,5 jours. Cela a été suivi par Prince Rupert, qui a affiché une augmentation de 54,2 %, ce qui a fait augmenter sa moyenne de 8,3 jours l'année précédente à 12,8 jours.

48 Proportionnellement, le pourcentage de plus gros navires mouillant à Vancouver a été en général beaucoup plus faible que celui de Prince Rupert, où 79,4 % des navires ont été chargés de plus de 30 000 tonnes au cours de la campagne agricole 2010 à 2011.

49 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 61 : Temps moyen d'attente et de chargement des navires



Des augmentations similairement importantes ont été enregistrées pour les points de passage de l'est. La plus grande de celles-ci a été signalée par Churchill, où l'attente moyenne a augmenté de 63,8 %, de 5,8 jours l'année précédente à un record de 9,5 jours. Thunder Bay a signalé une augmentation de 27,8 % de sa moyenne, qui est passée de 1,8 jour à 2,3 jours. Malgré cela, Thunder Bay a continué à enregistrer les plus courts temps d'attente moyens au port.⁵⁰ [Tableau 5D-1]

50 Les basses moyennes de Thunder Bay sont principalement dues à la plus grande régularité avec laquelle les navires se déplacent dans la Voie maritime du Saint-Laurent, à la grande capacité d'entreposage du port et aux retards limités subis par les navires attendant d'être amarrés.

Répartition du temps des navires au port

Malgré l'augmentation des moyennes indiquées ci-dessus, le pourcentage des navires passant plus de cinq jours au port a en fait baissé à 45,5 %, comparé à 50,2 % l'année précédente. Pourtant, il y a eu un changement important dans le nombre de navires qui sont restés au port pendant une période anormalement longue. Une indication de cela était le pourcentage des navires qui ont passé 16 jours ou plus au port, lequel a presque quadruplé à 24,2 %, comparé à 6,1 % l'année précédente.

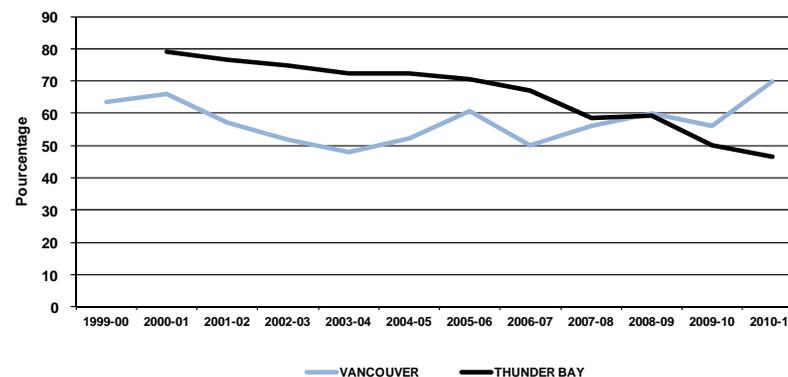
Encore une fois, la majeure partie de ces navires, soit 146 sur 186, ont été chargés à Vancouver. Les données suggèrent que ces attentes plus longues ont résulté des retards croissants dans la préparation du grain à l'exportation, et que la détérioration du service du CP pendant une grande partie des neuf premiers mois de la campagne agricole en a été la cause sous-jacente. Les répercussions ont été vastes, touchant les navires qui attendaient l'arrivée des grains de la CCB ainsi que les grains hors CCB. [Tableau 5D-2]

Répartition des amarrages par navire

Il y a eu aussi un changement important dans le nombre de navires ayant besoin d'amarrer à plusieurs terminaux durant la campagne agricole 2010 à 2011. Là encore, cela a été principalement associé à l'activité de Vancouver, où le nombre de navires ayant besoin d'amarrer deux fois ou plus a augmenté de 56,2 % l'année précédente à 69,8 %. Il est utile de noter que cela était l'un des rares exemples où le pourcentage a augmenté au-dessus de l'observation de l'année de base de 63,4 %. Une fois de plus, la cause sous-jacente était ici les problèmes ferroviaires associés au transport du grain au site d'exportation, lesquels ne permettaient souvent pas qu'un navire puisse être entièrement chargé lors d'un seul amarrage.

En comparaison, la proportion de navires nécessitant plus d'un amarrage à Thunder Bay a baissé à 46,4 % par rapport à 50,0 % pendant la campagne précédente. Ceci était bien inférieur au niveau repère de 79,2 % de la première année du PSG. [Tableau 5D-3]

Figure 62 : Navires nécessitant plus d'un amarrage



Surestaries et primes de célérité

Les membres de la WGEA et la CCB ont fourni au Surveillant le total des frais de surestaries des navires et des primes de célérité.⁵¹ Ce qui suit est conçu pour fournir quelques indications de l'efficacité avec laquelle le grain traversait les ports de l'Ouest canadien. Pour la deuxième fois seulement depuis le début du PSG, ces deux éléments se sont combinés pour produire une valeur négative, et une perte de 40,6 millions \$ au lieu d'un excédent de 6,0 millions \$ l'année précédente.

Ce résultat a été dû principalement à une multiplication par quatre des coûts de surestaries, qui ont augmenté de 11,2 millions \$ l'année précédente à 50,1 millions \$. La contribution monétaire la plus

⁵¹ 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.

importante à cela a été celle des coûts de surestarie trois fois plus élevés le long du littoral pacifique, passant de 9,4 millions \$ l'année précédente à 29,1 millions \$. Toutefois, il s'est ajouté à cela une augmentation relativement plus grande des coûts de surestarie à Churchill, à Thunder Bay et aux sites le long de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui ont augmenté douze fois, de 1,7 millions \$ à 20,9 millions \$.

À ces pertes s'est ajouté l'impact d'une diminution de 44,9 % des primes de célérité, qui ont baissé à 9,4 millions \$ comparé à 17,2 millions \$ l'année précédente. La plupart de la réduction était attribuable à une diminution de 45,8 % des primes de célérité gagnées le long du littoral pacifique, lesquelles ont baissé de 11,6 millions \$ à 6,3 millions \$. Cependant, il s'est ajouté à cela une réduction de 43,1 % des primes de célérité pour Churchill, Thunder Bay et la Voie maritime du Saint-Laurent, qui ont chuté à 3,2 millions \$ par rapport à 5,6 millions \$ l'année précédente. [Tableau 5D-4]

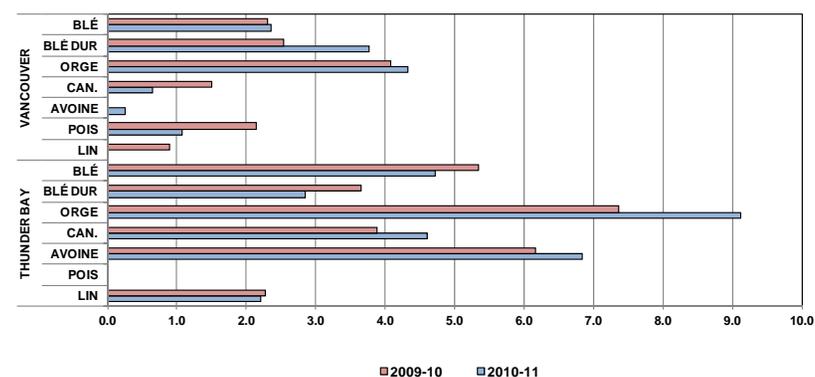
Dans l'ensemble, le changement spectaculaire des coûts de surestarie ainsi que des primes de célérité confirme les problèmes précédemment abordés concernant le nombre de navires retardés au port.

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.

Il y a eu un certain nombre de changements notables dans les rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire pour les grains dans les stocks du port de Vancouver au cours de la campagne agricole 2010 à 2011. Dans le cas des grains de la CCB, tous les rapports associés ont

Figure 63 : Rapport hebdomadaire moyen des exigences stock-navire



augmenté. Ceux-ci sont allés d'un gain de 2,4 % pour le blé, dont le rapport a augmenté à 2,4, comparé à 2,3 l'année précédente, à une augmentation plus importante de 48,7 % pour le blé dur, dont le rapport a augmenté de 2,5 à 3,8. Les changements signalés parmi les grains hors CCB ont été certainement plus négatifs, les rapports pour les pois baissant de 49,6 %, de 2,2 à 1,1, alors que ceux du canola ont baissé de 56,8 %, de 1,5 à 0,7. À l'exception du canola, ces rapports ont tous été bien supérieurs au seuil de 1,0.

Les rapports pour Thunder Bay ont évolué largement dans le sens opposé à ceux de Vancouver, tout en restant bien au-dessus du seuil de 1,0. Les réductions se sont concentrées sur les grains de la CCB, la plus forte concernant le blé dur, qui a baissé de 22,1 %, de 3,7 l'année précédente à 2,8. Cela a été suivi par une augmentation de 11,5 % du rapport pour le blé, qui a baissé d'une moyenne de 5,3 à 4,7. L'orge s'est révélée avoir le seul gain, son rapport augmentant de 23,9 %, de 7,4 à 9,1. Des augmentations ont aussi été notées pour la majorité des grains hors de la

CCB, les rapports enregistrés par l'avoine augmentant de 10,8 %, de 6,2 à 6,8, et ceux du canola de 18,9 %, de 3,9 à 4,6. [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]

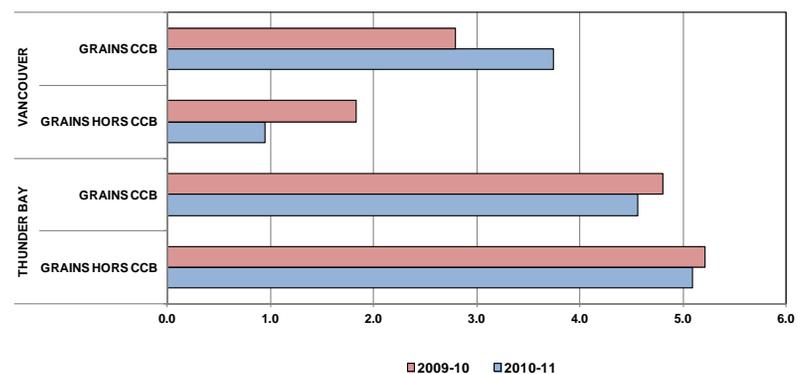
Rapport stock-expédition

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.

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

Le rapport moyen stock-expédition pour les grains de la CCB à Vancouver a augmenté de 33,5 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, augmentant de 2,8 l'année précédente à 3,7. Inversement, on a vu une réduction de 47,9 % du rapport pour les grains hors de la CCB, qui a baissé de 1,8 à 1,0. À Thunder Bay, les deux rapports ont diminué marginalement : le rapport moyen pour les grains de la CCB diminuant de 5,2 %, de 4,8 à 4,6, tandis que le rapport moyen pour les grains hors CCB

Figure 64 : Rapport stock-expédition



a diminué de 2,4 %, de 5,2 à 5,1. Dans l'ensemble, ces valeurs moyennes indiquent que des stocks suffisants étaient généralement disponibles pour satisfaire à la demande existante à court terme. Toutefois, les données indiquent qu'il y a aussi eu des pénuries intermittentes. [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.⁵² [Tableau 5D-8]

52 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 recettes totales des terminaux pour la campagne agricole 2010 à 2011 ont augmenté de 6,9 %, s'établissant à 416,2 millions \$ contre 389,2 millions \$ un an plus tôt. Ce résultat a été dû à deux facteurs : un gain de 7,5 % à Vancouver, qui a enregistré une hausse de revenus de 320,6 millions \$ à 344,7 millions \$; et une hausse de 4,2 % à Thunder Bay, où les revenus des silos terminaux ont augmenté de 68,6 millions \$ à 71,5 millions \$.

Les coûts de maintien de la CCB ont baissé de 0,7 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, diminuant de 147,6 millions \$ l'année précédente à 146,6 millions \$. Des réductions ont été signalées pour le littoral pacifique aussi bien que pour Thunder Bay. Pour le premier, la réduction a été de 0,2 %, les coûts de maintien baissant de 114,7 millions \$ l'année précédente à 114,4 millions \$. Les coûts de maintien de la CCB à Thunder Bay ont enregistré une baisse légèrement plus forte de 2,4 %, passant de 33,0 millions \$ l'année précédente à 32,2 millions \$.

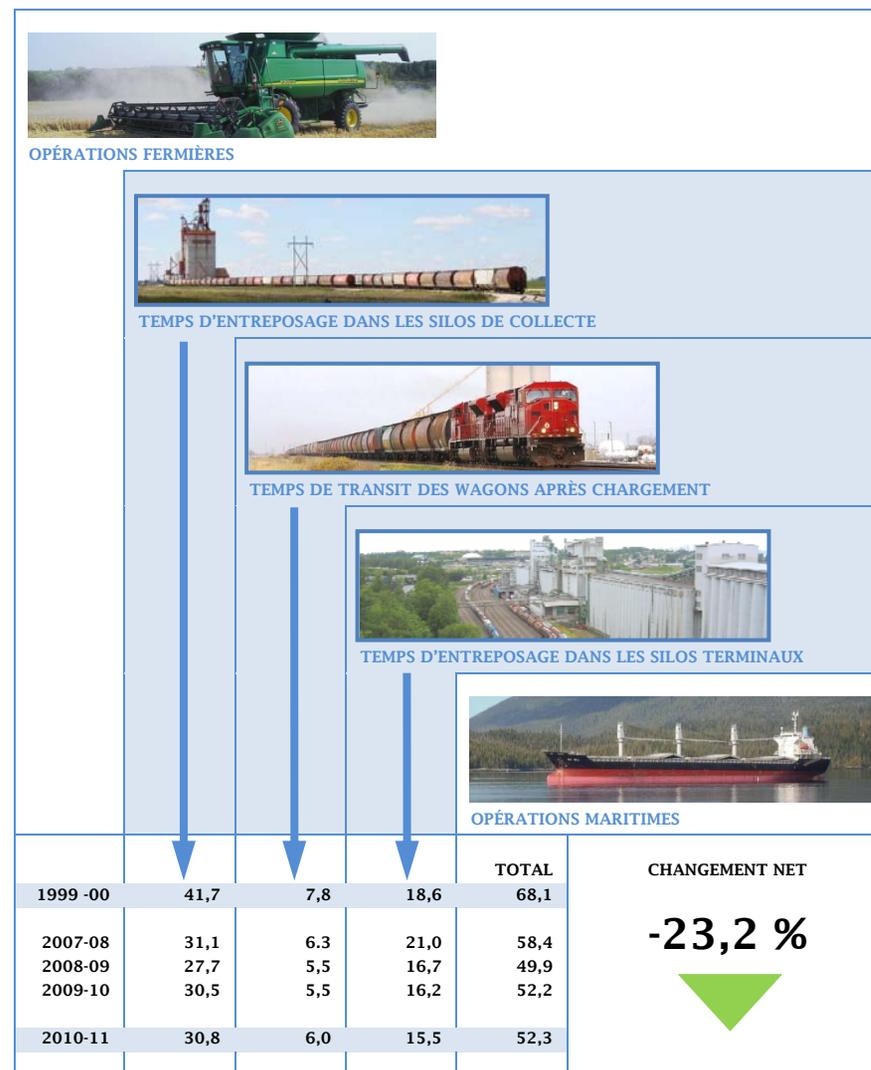
FIABILITÉ DU SYSTÈME

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 2010 à 2011, on a observé que ce processus nécessitait en moyenne 52,3 jours, soit une augmentation marginale par rapport aux 52,2 jours enregistrés l'année précédente.

Ce résultat a été obtenu malgré une augmentation progressive de la moyenne trimestrielle pendant les neuf premiers mois de la campagne agricole, celle-ci ayant augmenté en moyenne de 54,3 jours au premier trimestre à 57,1 jours au troisième. Seul un retournement prononcé au quatrième trimestre, où la moyenne a baissé à 43,6 jours, a réduit cette tendance à la hausse. À la fin de la campagne agricole, la moyenne

les coûts de la CCB. De plus, les données sur les recettes des terminaux et les coûts présentés ici sont des données non vérifiées.

Figure 65 : Jours passés à avancer dans la chaîne d'approvisionnement du SMTG



d'ensemble avait été changée, présentant des fluctuations un peu plus modérées dans chacun des éléments de temps contributeurs : une augmentation de 0,3 jour du temps pendant lequel le grain était entreposé dans les silos de collecte, une augmentation de 0,5 jour du temps de transit après chargement des chemins de fer, et une réduction de 0,7 jour du temps d'entreposage dans les silos terminaux. [Tableau 5E-1]

Cela s'est traduit par une réduction de 15,8 jours par rapport à la moyenne de 68,1 jours pour le transport du grain dans le SMTG pendant l'année de base du PSG. En outre, la moyenne de 52,3 jours enregistrée au cours de la campagne agricole 2010 à 2011 est la troisième plus basse moyenne observée dans le cadre du PSG.

Quelques-unes des forces ayant contribué à ce résultat sont décrites ci-dessous :

- Premièrement, un déclin dans la production de grain a réduit de 6,7 % le volume de grain disponible pour le mouvement au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, de 65,7 millions de tonnes l'année précédente à 61,3 millions de tonnes. En outre, la qualité de la récolte a considérablement baissé, ce qui a créé de considérables défis de marketing pour l'ensemble de l'industrie. Bien que cela ait suggéré un allègement possible des pressions qui seraient exercées sur le SMTG, les exigences auxquelles est soumis le système sont restées comparables aux niveaux élevés enregistrés l'année précédente.
- Deuxièmement, un grand nombre de problèmes qui avaient sapé le rendement du SMTG au premier trimestre n'ont fait qu'empirer aux deuxième et troisième trimestres. Bien qu'une grande partie de ceux-ci ait été causé par les effets perturbateurs du climat d'hiver difficile sur les opérations du CP dans les Rocheuses, cela a servi seulement à amplifier les retards et les problèmes d'approvisionnement des wagons qui avaient déjà affecté les clients du transporteur depuis le début de la campagne agricole. Les conséquences les plus visibles de

cette situation étaient l'augmentation des retards des navires attendant l'arrivée des wagons de grain du CP à Vancouver.

- Finalement, bien qu'une série d'événements en cascade soit restée à la base des problèmes concernant la chaîne d'approvisionnement qui se sont manifestés pendant cette période, les vulnérabilités du SMTG aux interruptions de service continues du chemin de fer étaient devenues de nouveau évidentes. Bien que les sociétés céréalières aient commencé à attirer davantage de grain vers les silos desservis par le CN dans un effort de contourner les problèmes opérationnels du CP, la capacité d'expansion limitée qui s'offrait à elles a réduit leur aptitude à réorienter ce trafic de manière substantielle.

Série 6 : Conséquences sur les producteurs

Description de l'indicateur	Tableau	2010 à 2011								
		1999 à 2000	2008 à 2009	2009 à 2010	T1	T2	T3	T4	Année en cours	Écart en %
Seuil d'exportation										
Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	6A-10A	54,58 \$	66,74 \$	65,86 \$					73,35 \$	11,4 %
Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	6A-10B	67,63 \$	87,57 \$	79,52 \$					89,36 \$	12,4 %
Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	6A-10C	52,51 \$	48,63 \$	49,73 \$					53,14 \$	6,9 %
Gros pois jaunes Canada - n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	6A-10D	54,76 \$	101,57 \$	78,32 \$					84,86 \$	8,3 %
Chargement par les producteurs										
Installations de chargement des wagons par les producteurs (nombre) - Transporteurs ferroviaires de catégorie 1	6B-1	415	333	268	259	259	259	250	250	-6,7 %
Installations de chargement des wagons par les producteurs (nombre) - Transporteurs ferroviaires de catégories 2 et 3	6B-1	122	104	110	115	115	115	115	115	4,5 %
Installations de chargement des wagons par les producteurs (nombre) - Tous les transporteurs	6B-1	537	437	378	374	374	374	365	365	-3,4 %
Expéditions des wagons de producteurs (nombre) - Wagons-trémies couverts	6B-2	3 441	13 243	12 198	2 279	3 075	2 978	4 709	13 041	6,9 %

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 escompte qui peut être applicable.

Il existe bien plus de 1 000 paires origine/destination distinctes qui apparaissent en associant les centaines de points de livraison du grain dispersés dans les Prairies aux quatre ports principaux d'exportation dans l'Ouest canadien. De plus, compte tenu de la grande diversité des grains, des grades, des frais de service des sociétés céréalières 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.⁵³ 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 savoir : est du Manitoba, ouest du Manitoba, nord-est de la Saskatchewan, nord-ouest de la Saskatchewan, sud-est de la Saskatchewan, sud-ouest de la Saskatchewan, nord de l'Alberta, sud de l'Alberta et Peace River.

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.⁵⁴ 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 se familiariser avec ce document avant d'essayer de tirer des conclusions de l'analyse qui suit.

⁵³ Outre les grains proprement dits, le PSG précise aussi les grades à utiliser, à savoir : blé CWRS n° 1, blé dur CWAD n° 1, canola Canada n° 1 et gros pois jaunes canadiens (n° 2 ou supérieur).

⁵⁴ 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
Prix du grain	Les prix du blé roux de printemps de l'Ouest canadien (CWRS) n° 1 et du blé dur ambré de l'Ouest canadien (CWAD) n° 1 sont les prix réels finaux en entreposage 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 à Vancouver. ¹ 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. ²
Transport ferroviaire applicable pondéré	Le fermier est sujet à des frais pour le mouvement 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). ³ Le tarif de fret applicable décrit est une moyenne pondérée pour l'ensemble de la zone, fondée sur la proportion de livraisons effectuées à chacun des postes compris dans la zone.	
Escompte au titre du transport de marchandises par le port de Churchill et Programme d'entreposage de Churchill	L'escompte 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 l'escompte 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.	
Coûts de camionnage	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.
Coûts d'ensilage primaire	Les détenteurs de licence d'exploitation d'un silo primaire sont tenus d'afficher les taux d'ensilage primaire 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 4B-1 au 1 ^{er} août de chaque campagne agricole.	
Coûts de nettoyage des impuretés	Les détenteurs de licence d'exploitation d'un silo primaire sont tenus d'afficher les taux d'ensilage primaire 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 le nettoyage des impuretés sont fondés sur la moyenne provinciale applicable présentée au tableau 4B-1 au 1 ^{er} août de chaque campagne agricole.	
Coûts de pesée et d'inspection de la CCG	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 d'ensilage primaire. 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 d'ensilage primaire, et une distorsion possible du seuil d'exportation.	
Coûts de la CCB	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. ⁴	

ÉLÉMENT	GRAINS DE LA CCB	PRODUITS HORS CCB
Écart de prix		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.
Associations des cultivateurs de légumineuses et de canola		Toutes les livraisons en silo de canola en Saskatchewan sont assujetties à un prélèvement de 0,75 \$ la tonne pour les frais de cotisation de l'association provinciale de canola. Le prélèvement applicable aux livraisons faites au Manitoba et en Alberta est un peu plus élevé, se chiffrant à 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.
Primes au camionnage	Les sociétés céréalières indiquent les primes au camionnage qu'elles paient aux producteurs à chacune des installations figurant dans la méthode d'échantillonnage. ³ Les montants indiqués correspondent à la valeur moyenne à 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.
Économies de transport de la CCB	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 escomptes des silos terminaux et de transport et de toute pénalité pour non-exécution.	
Autres déductions	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 2002 à 2003, les rapports annuels de la CCB publie 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 offertes aux producteurs pour attirer les livraisons vers leurs installations, c'est-à-dire primes au camionnage, primes de marchandisage et primes d'emplacement. L'expression la plus courante reste toutefois « prime au camionnage », qui sert génériquement au 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 2010 à 2011, le revenu net du producteur pour le blé CWRS n° 1 a pratiquement doublé, d'une valeur moyenne de 143,25 \$ la tonne à 286,23 \$ la tonne. Toutefois, ce gain n'a pas été tout à fait progressif. Le rendement de l'agriculteur a plutôt beaucoup varié à cause des variations dramatiques des prix, allant d'un minimum de 141,17 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2005 à 2006 à un maximum de 314,29 \$ la tonne au cours de 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 progressivement le prix final du blé CWRS n° 1 (à teneur en protéines de 13,5 %), ce prix atteignant une valeur crête de 250,20 \$ la tonne 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 66 : Revenu net de producteur - Blé CWRS n° 1

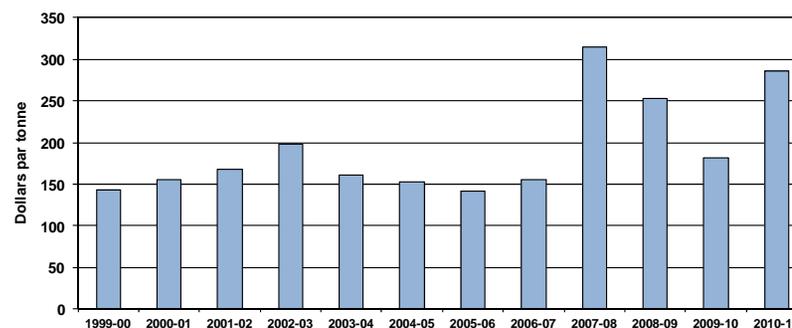
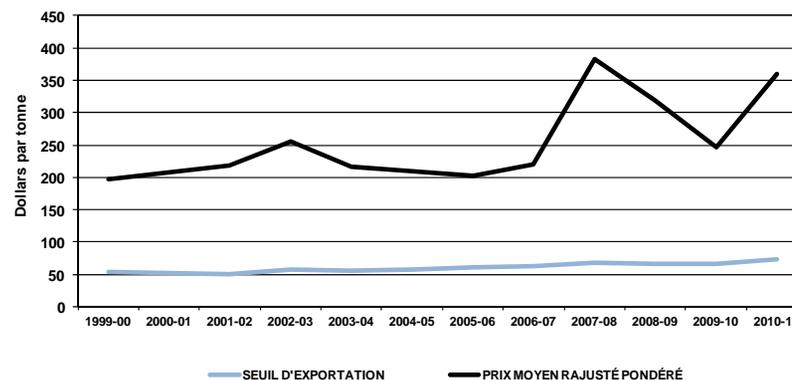


Figure 67 : Changements des composantes du revenu net - Blé CWRS n° 1



Mais 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 au cours de la campagne agricole 2008 à 2009. En outre, l'instabilité créée par la crise financière mondiale n'a fait qu'ajouter à ces pressions. Pendant les deux campagnes agricoles suivantes, le prix final du blé CWRS n° 1 avait diminué régulièrement, pour tomber finalement à 236,80 \$ la tonne à la fin de la campagne agricole 2009 à 2010.

Toutefois, la perspective des approvisionnements mondiaux de blé réduits par la sécheresse grave en Russie et dans les autres pays exportateurs de la mer Noire a aidé à la hausse dramatique des prix au cours de la campagne agricole 2010 à 2011. En outre, cette pression n'a fait qu'augmenter lorsque le Russie a suspendu temporairement toutes les exportations de grain en août 2010. Les mauvaises conditions de croissance dans d'autres régions du monde ont aussi contribué à cela, les inondations et l'humidité excessive sapant la production de grain en Chine ainsi qu'en Amérique du Nord. De ce fait, le prix final du blé CWRS n° 1 a augmenté de 45,7 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, à 344,96 \$ la tonne, se rapprochant ainsi de sa valeur élevée précédente en vertu du PSG. Cela représentait un gain de 79,3 % par rapport à la valeur de référence de 192,43 \$ la tonne pendant l'année de base.

Seuil d'exportation

Dans le contexte de la hausse des prix s'est inscrite l'augmentation du seuil d'exportation du blé CWRS n° 1 lui-même, bien que cette augmentation se soit révélée être beaucoup moins erratique. Évidemment, le seuil d'exportation a en fait baissé dans les premières années du PSG, pour atteindre une valeur basse de 50,88 \$ la tonne au cours de 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. Cela a été suivi par de modestes réductions dans chacune des deux campagnes agricoles suivantes, le seuil d'exportation ayant baissé à 65,86 \$ la tonne à la fin de la campagne agricole 2009 à 2010. Cette tendance à la baisse a pris fin au

cours de la campagne agricole 2010 à 2011, lorsqu'une augmentation de 11,4 % a été enregistrée et que le seuil d'exportation a augmenté à 73,35 \$ la tonne, un record pour le PSG. Cela représentait une hausse nette de 34,4 % par rapport à la valeur de référence de 54,58 \$ la tonne enregistrée douze ans auparavant.

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 dépenses. Dans l'ensemble, celles-ci incluent deux éléments : les primes au camionnage que les agriculteurs reçoivent des sociétés céréalières pour livrer leur grain et les économies de transport qui leur sont transmises par la CCB par le biais 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 fermiers.

Coûts directs

Au cours des douze dernières campagnes agricoles, la composante des coûts directs du seuil d'exportation a augmenté de 43,9 %, de sa valeur d'année de base de 56,90 \$ la tonne à une moyenne de 81,86 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2010 à 2011. L'élément le plus important de ces coûts est le fret applicable, qui inclut non seulement une charge pour le mouvement du grain par rail, mais aussi un facteur d'ajustement de fret (FAF) de la CCB.⁵⁵ Au début du PSG, le fret applicable pondéré du transport du blé CWRS n° 1 dans l'Ouest canadien était en

⁵⁵ 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.

moyenne de 31,87 \$ la tonne, et représentait 56,0 % des coûts directs du fermier. Et bien que ces coûts aient augmenté de 11,1 % au cours des douze dernières années, à une valeur moyenne de 35,41 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, sa part des coûts directs de l'agriculteur a baissé à une valeur bien inférieure de 43,3 %.

Cette baisse comparative reflète les effets des plus grandes augmentations des autres coûts directs associés à la manutention du blé CWRS n° 1. Évidemment, les coûts du camionnage, de l'ensilage et du nettoyage ont tous enregistré des augmentations, allant de 45 % à 65 % pendant la même période. Pourtant, la plus importante a été la hausse des coûts bruts de la CCB, qui ont plus que triplé, de 5,40 \$ la tonne pendant l'année de base du PSG à une moyenne de 16,56 \$ la tonne. En outre, ces dépenses représentaient une part beaucoup plus grande des coûts directs : 20,2 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, comparé à 9,5 % douze ans auparavant.

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.⁵⁶ Les sociétés céréalières ont pour pratique de longue date de faire appel aux primes au camionnage comme instrument pour attirer le grain à leurs installations. Évidemment, les données recueillies dans le cadre du PSG suggèrent que ces primes ont augmenté largement à cause de la plus grande concurrence entre les sociétés céréalières.

⁵⁶ 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 escomptes 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.

Figure 68 : Coûts directs - Blé CWRS n° 1

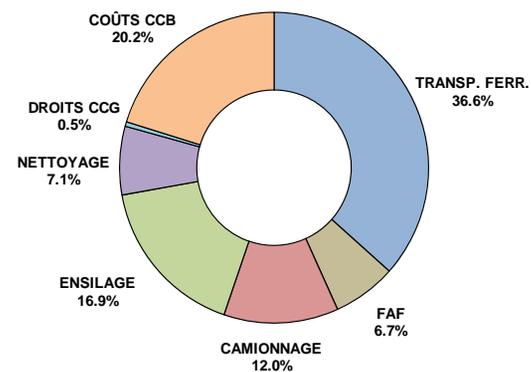
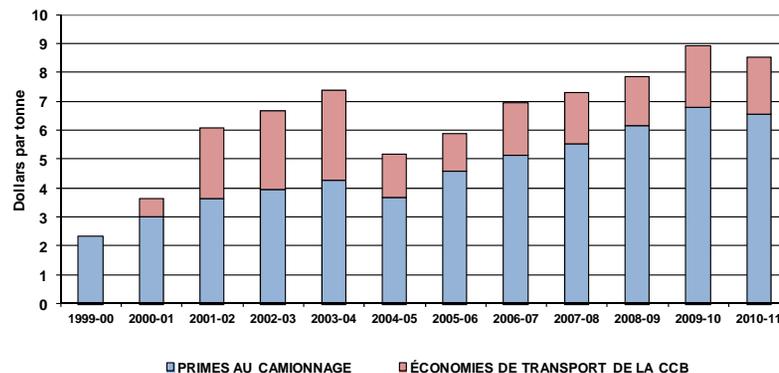


Figure 69 : Avantages financiers - Blé CWRS n° 1



Pour la plupart, les primes payées par les sociétés céréalières pour la livraison du blé CWRS n° 1 dans chacune des neuf zones d'échantillonnage ont presque triplé au cours des douze dernières années, passant à une moyenne de 6,57 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2010 à 2011 par rapport à 2,32 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000. De ce fait, ces primes compensent désormais une plus grande part des coûts directs des producteurs : 8,0 % au cours de la campagne agricole 2010 à 2011 comparé à 4,1 % au cours de la campagne agricole 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. Mesuré en fonction des coûts directs associés au blé CWRS n° 1, cela représentait une valeur compensatoire supplémentaire de 1,1 %. 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. Au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, elles ont été égales à 1,94 \$ la tonne et compensé de 2,4 % les coûts directs.

En tout, l'avantage financier obtenu par les producteurs de ces deux sources a été en moyenne 8,51 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, soit plus de trois fois les 2,32 \$ la tonne enregistrés dans la première année du PSG. En outre, la valeur compensatoire de cet avantage financier a augmenté à 10,4 % des coûts directs des producteurs, soit plus de deux fois les 4,1 % qu'ils avaient reçus douze ans auparavant.

Blé dur CWA n° 1

Pareillement au blé CWRS n° 1, les agriculteurs ont en général bénéficié d'une amélioration du revenu net pour leurs livraisons de blé dur CWAD n° 1. Toutefois, ces bénéfices ont aussi été fortement influencés par les fluctuations du prix du marché. Cela a été particulièrement évident au cours de la campagne agricole 2007 à 2008 lorsque le revenu net des producteurs a atteint une crête de 163,0 %, enregistrée à 458,04 \$ la tonne, un record pour le PSG. Toutefois, la réduction du prix qui a suivi a

Figure 70 : Valeur de compensation des avantages financiers - Blé CWRS n° 1

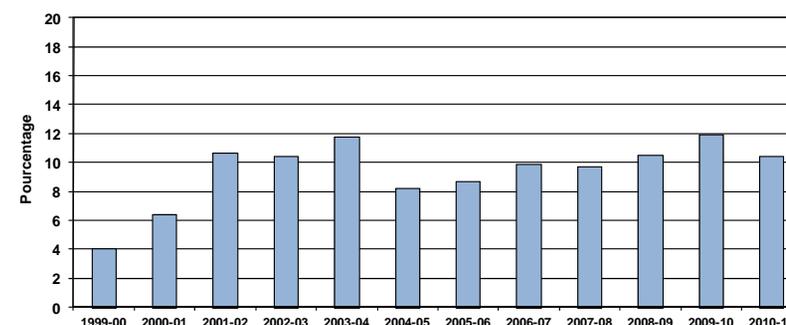
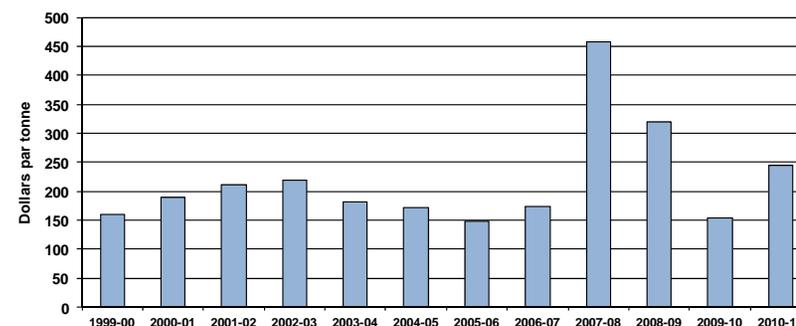


Figure 71 : Revenu net de producteur - Blé dur CWAD n° 1



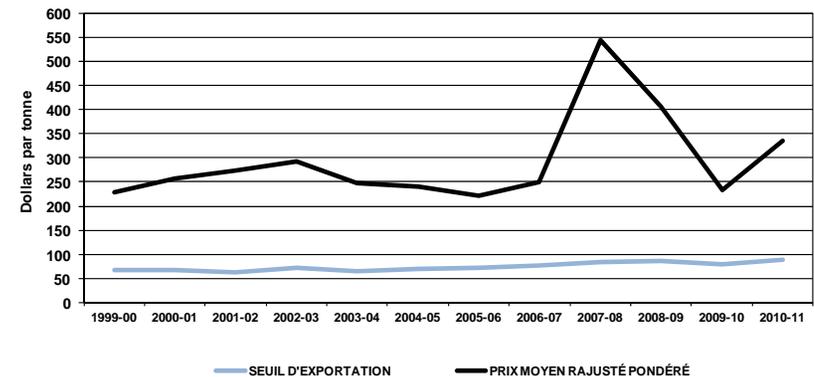
conduit à une contraction monétaire encore plus grande pendant les deux campagnes agricoles suivantes. À la fin de la campagne agricole 2009 à 2010, le revenu net des producteurs avait baissé à 153,59 \$ la tonne, une valeur marginalement inférieure à la valeur de référence de 160,48 \$ la tonne enregistrée au début du PSG. Pourtant, des prix considérablement plus hauts au cours de la campagne agricole 2010 à 2011 ont aidé à récupérer quelque peu le terrain perdu, le revenu net des producteurs augmentant à 245,55 \$ la tonne, troisième plus haute valeur du PSG. [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 CWAD n° 1 (à teneur en protéines de 13,5 %) par rapport à sa valeur de référence de 206,79 \$ la tonne au cours de 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. Les prix ont continué à s'affaiblir au cours des deux années suivantes, baissant finalement à 199,35 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2005 à 2006. Un resserrement des stocks a fait monter les prix une année plus tard, mais c'est la pénurie mondiale suivante qui a propulsé le prix final du blé dur CWAD n° 1 à 512,81 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2007 à 2008, chiffre record pour le PSG.

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 CWAD n° 1 avait baissé à 209,16 \$ la tonne, une chute de 59,2 % à partir de sa valeur crête avant la récession.

Figure 72 : Changements des composants du revenu net - Blé dur CWAD n° 1



Face à la réduction de la production mondiale et à une récolte de plus basse qualité en Amérique du Nord, les prix du blé dur ont rebondi sensiblement au cours de la campagne agricole 2010 à 2011. Évidemment, le prix final du blé dur CWAD n° 1 a augmenté de 46,1 % à 305,58 \$ la tonne. Bien que cela ait été de beaucoup inférieur au prix record enregistré trois ans auparavant, cela représentait toujours un gain de 47,7 % par rapport à la valeur de base de 206,79 \$ la tonne.

Seuil d'exportation

Comme indiqué précédemment en ce qui concerne le blé CWRS n° 1, le seuil d'exportation du blé dur CWAD n° 1 a aussi augmenté pendant le PSG, à un taux proche de 3 % par an. À la fin de la campagne agricole 2010 à 2011, le seuil d'exportation du blé dur CWAD n° 1 avait augmenté d'un facteur de 32,1 %, à 89,36 \$ la tonne comparé à 67,63 \$ la tonne pendant l'année de base du PSG. Cela est entièrement conforme à l'augmentation de 34,4 % mentionnée précédemment pour le seuil d'exportation du blé CWRS n° 1.

Comme pour le blé CWRS n° 1, le seuil d'exportation du blé dur CWAD n° 1 possède les deux mêmes composantes structurelles : les coûts directs associés aux livraisons du grain au marché et les avantages financiers provenant de toute compensation reçue pour ces dépenses. Bien qu'une grande partie de l'augmentation du seuil d'exportation soit due à une hausse des coûts directs sous-jacents, il faut se souvenir que l'augmentation de ces deux composantes a aussi aidé à les limiter.

Coûts directs

Au cours des douze dernières années, les coûts directs associés au blé dur CWAD n° 1 ont augmenté de 38,8 %, à 98,25 \$ la tonne comparativement à 70,77 \$ la tonne pour l'année de base du PSG. Cela s'est révélé être seulement marginalement inférieur à l'augmentation de 43,9 % mentionnée pour le blé CWRS n° 1. Cette divergence provient des différences dans les deux structures de coût, dues en grande partie au transport ferroviaire et aux coûts bruts de la CCB.

Tout comme dans le cas du blé, le transport ferroviaire constitue la plus grande composante des coûts directs associés au blé dur CWAD n° 1, bien que le FAF ait beaucoup moins d'influence.⁵⁷ Pour la campagne agricole 2010 à 2011, le coût moyen du transport ferroviaire lié au transport de blé dur était de 37,03 \$ la tonne, soit un gain de 23,1 % par rapport aux 30,07 \$ la tonne signalés douze ans auparavant. Pourtant, sa part des coûts directs a baissé marginalement, passant de 42,5 % pendant la première campagne du PSG à 37,7 %. Cela s'explique en partie par une augmentation relativement plus forte de 46,7 % des coûts bruts de la CCB, qui ont constitué le deuxième plus important élément de coût et

57 Pour le blé dur CWAD n° 1, le FAF ne représente qu'une très faible part des coûts de transport globaux applicables, à peine 1,4 % au cours de la campagne agricole 1999 à 2000. En outre, le FAF moyen pour le blé dur CWAD n° 1 a diminué progressivement au cours des premières années du PSG : de 0,41 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, il a baissé pour se transformer en crédit de 0,03 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2005 à 2006. Lorsqu'il a été traité comme un crédit, le FAF réduit les coûts de transport payés par les producteurs.

Figure 73 : Coûts directs - Blé dur CWAD n° 1

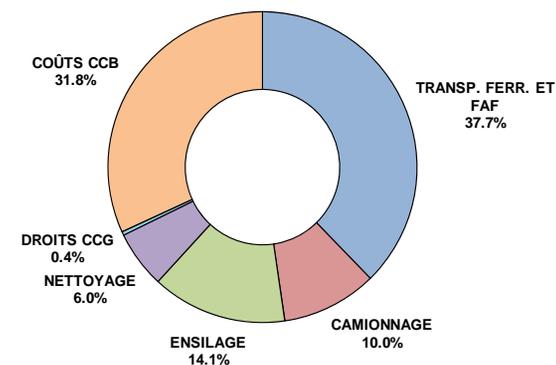
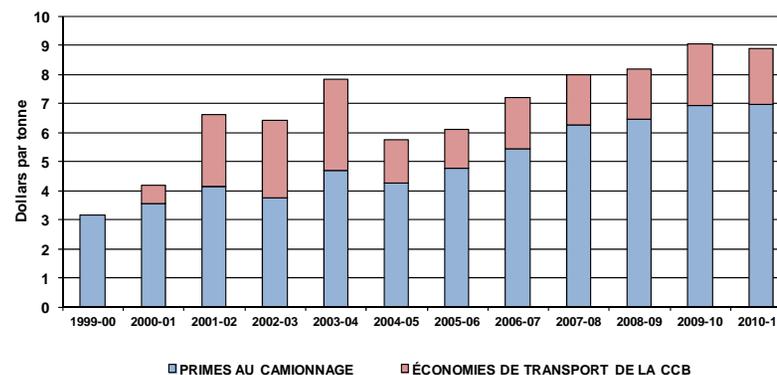


Figure 74 : Avantages financiers - Blé dur CWAD n° 1



augmenté de 21,32 \$ la tonne à 31,27 \$ la tonne pendant la même période. Cela a augmenté sa part des coûts directs de 30,1 %, à 31,8 %.

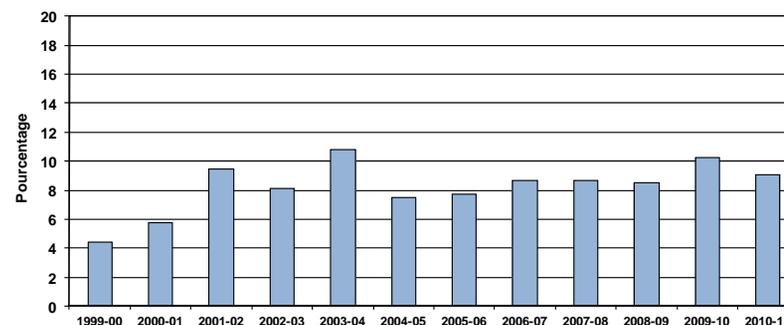
Les coûts de camionnage, ensilage et nettoyage ont tous augmenté pendant cette même période, enregistrant des hausses individuelles allant de 45 % à 65 %. Le coût combiné de ces services augmentant de 19,38 \$ la tonne à 29,95 \$ la tonne, leur part des coûts directs a augmenté à 30,5 % par rapport à 27,4 % au cours de la campagne agricole 1999 à 2000.

Avantages financiers

Comme pour le blé, les primes au camionnage versées par les sociétés céréalieres pour les livraisons de blé dur CWAD n° 1 ont augmenté progressivement au cours des douze dernières années, d'une valeur moyenne de 3,14 \$ la tonne à 6,95 \$ la tonne. Au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, cela a permis de compenser 7,1 % des coûts directs attribués aux agriculteurs pour l'exportation de leur grain, ce qui est quelque peu supérieur au 4,4 % qui avaient été compensé dans la première campagne agricole du PSG. Les économies de transport de la CCB sont également applicables au mouvement du blé dur CWAD n° 1 et sont en fait identiques aux économies déjà présentées pour le blé CWRS n° 1. À 1,94 \$ la tonne, cela a fourni une valeur de compensation de 2,0 % des coûts directs des agriculteurs.

Lorsqu'ils sont examinés de façon combinée, ces avantages du producteur ont presque triplé au cours du PSG, en grim pant de 3,14 \$ la tonne pendant l'année de base du PSG à 8,89 \$ la tonne. Par extension, ils ont aussi compensé une plus grande proportion des coûts directs de l'agriculteur, soit 9,0 % au lieu de 4,4 % au cours de la campagne agricole 1999 à 2000.

Figure 75 : Valeur de compensation des avantages financiers - Blé dur CWAD n° 1



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 douze dernières années. Là encore, c'était dû en grande partie aux variations dramatiques des prix du marché. Ces forces ont poussé le rendement de l'agriculteur 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 un déclin des prix du canola au cours des deux années suivantes a sapé ces gains, réduisant ainsi le revenu net des agriculteurs à 374,46 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2009 à 2010. Néanmoins, une résurgence ultérieure des prix a fait grimper le revenu net des producteurs à 512,22 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, soit un nouveau record pour le 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. Évidemment, le prix a fluctué considérablement 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 progressivement 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

Figure 76 : Revenu net du producteur - Canola Canada n° 1

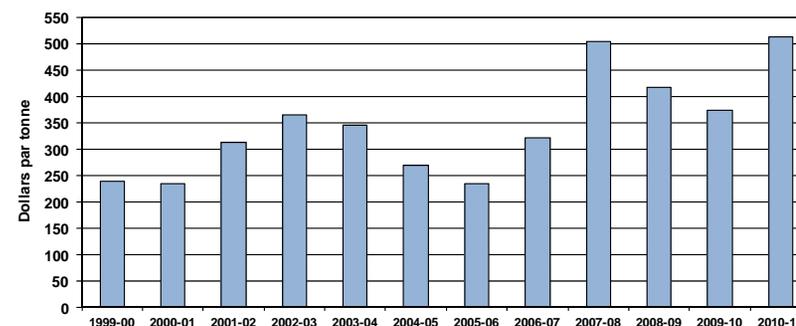
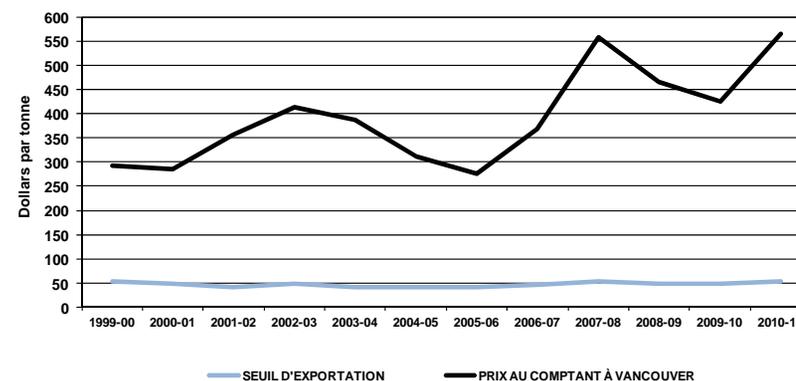


Figure 77 : Changements des composantes du revenu net - Canola Canada n° 1



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 ont fait monter les prix du canola encore plus haut, le prix au comptant moyen à Vancouver atteignant 556,76 \$ la tonne.

Mais une production canadienne record ainsi qu'un plus fort rendement en Australie, en Russie et en Ukraine ont fait croire à la possibilité d'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, la tendance à la baisse faisant chuter le prix au comptant à Vancouver à une moyenne de 424,19 \$ la tonne.

Toutefois, le prix du canola a grimpé beaucoup plus haut au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, propulsé en grande partie par une demande croissante d'exportation ainsi que la demande causée par l'apparition d'une nouvelle capacité de trituration dans l'Ouest canadien. Évidemment, le prix moyen au comptant à Vancouver a augmenté à 565,36 \$ la tonne, établissant ainsi un nouveau record pour le PSG.

Seuil d'exportation

Au cours des douze dernières années, le seuil d'exportation du canola Canada n° 1 a augmenté seulement de 1,2 %, d'une valeur moyenne de 52,51 \$ la tonne pendant l'année de base du PSG à 53,14 \$ la tonne pendant la campagne agricole 2010 à 2011. Toutefois, cette hausse nette a tendance à occulter quelques-unes des fluctuations qui se sont produites au cours de cette période. Évidemment, le seuil d'exportation du canola a été marginalement inférieur à sa valeur de l'année de base pendant une grande partie de cette période. En fait, l'augmentation de 6,9 % enregistrée au cours de la campagne agricole 2010 à 2011 a fait

grimper le seuil d'exportation au-dessus de cette valeur de référence pour la première fois en trois ans.

Le seuil d'exportation des produits hors CCB possède les mêmes composantes structurelles de base que les grains de la CCB : les coûts directs enregistrés pour livrer le grain au marché et tout avantage financier qui sert à les compenser. 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 en fait baissé depuis la campagne agricole 1999 à 2000. Le total des coûts directs de la campagne agricole 2010 à 2011 se tenait à 0,6 % en dessous de celui enregistré lors de la première année du PSG, ayant baissé à une moyenne de 54,64 \$ la tonne comparativement à 54,99 \$ la tonne. Même en comparaison avec cette baisse, on doit noter que le total des coûts directs augmente de manière générale depuis son point bas de 41,31 \$ la tonne enregistré durant la campagne agricole 2004 à 2005.

Cette réduction est due en grande partie à une baisse correspondante dans l'écart de prix. En outre, cette valeur plus basse est une indication de la forte demande existante pour le canola canadien, puisqu'une diminution de l'écart de prix indique en fait que les acheteurs sont disposés à laisser un plus grand pourcentage du prix à Vancouver aux producteurs afin d'acquérir un approvisionnement suffisant. À la fin de la campagne agricole 2010 à 2011, cet écart de prix était 9,6 % plus bas que ce qu'il avait été douze ans auparavant, ayant baissé à une valeur moyenne de 43,90 \$ la tonne, par rapport à 48,55 \$ la tonne. Cela

représentait 80,3 % des coûts directs, comparé à une part de référence de 88,3 % pendant l'année de base.

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 65,3 % au cours des douze dernières années, passant à 5,94 \$ la tonne au début du PSG à une moyenne de 9,82 \$ la tonne. À cause d'une réduction dans l'écart de prix, le camionnage représentait un pourcentage quelque peu supérieur des coûts directs au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, soit 18,0 % comparé à 10,8 % pendant l'année de base. Les autres coûts directs, qui ne représentaient que 1,7 % du total global, provenaient d'un 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 douze dernières années, la prime au camionnage moyenne pour le canola est tombée de 2,48 \$ la tonne à 1,50 \$ la tonne. En outre, la valeur de compensation de ces primes envers les coûts directs a également chuté, de 4,5 % à 2,8 %. 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 les conditions du marché aient conduit à une augmentation de 0,60 \$ pour ces primes au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, son rôle demeure très limité.

Figure 78 : Écart de prix - Canola Canada n° 1

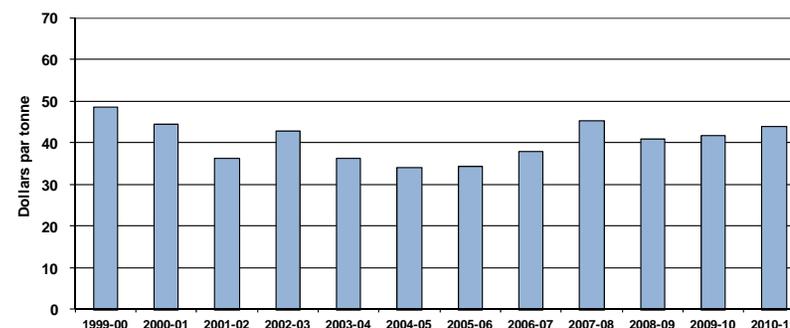
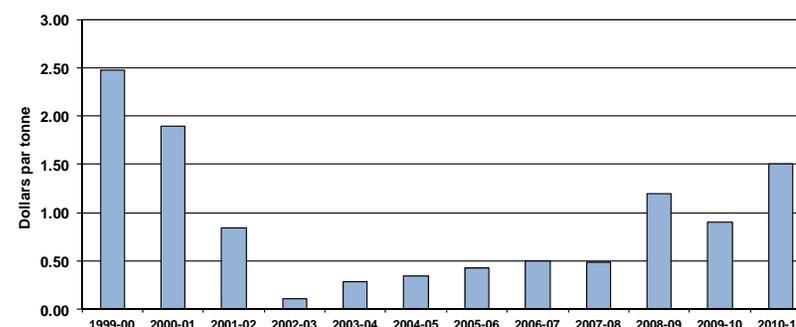


Figure 79 : Avantages financiers - Canola Canada n° 1



Gros pois jaunes

Le revenu net visible des producteurs sur les gros pois jaunes s'est avéré le plus fluctuant des quatre produits suivis dans le cadre du PSG. Comme dans le cas des autres produits, cette instabilité provenait des fluctuations des prix du marché. Mais elle a aussi été affectée par des changements prononcés du seuil d'exportation. Au cours des douze dernières années, ces forces ont fait fluctuer le revenu net des producteurs pour les gros pois jaunes, qui est allé d'un minimum de 118,75 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2005 à 2006 à un maximum de 256,31 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2007 à 2008. Comme pour les autres produits, les gains de prix récents ont été largement responsables pour une amélioration importante du revenu net des producteurs pour la campagne agricole 2010 à 2011, qui a augmenté à 213,63 \$ la tonne comparé à 183,40 \$ la tonne l'année précédente. En outre, cela a indiqué une amélioration de 44,6 % par rapport à la valeur de référence de 147,78 \$ la tonne pendant l'année de base.

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. Par contre, 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. Pourtant, dans le contexte de la crise financière mondiale, le prix du marché des gros pois jaunes a commencé à baisser de nouveau durant la campagne agricole 2008 à 2009. L'affaiblissement de la demande en Inde,

Figure 80 : Revenu net du producteur - Gros pois jaunes

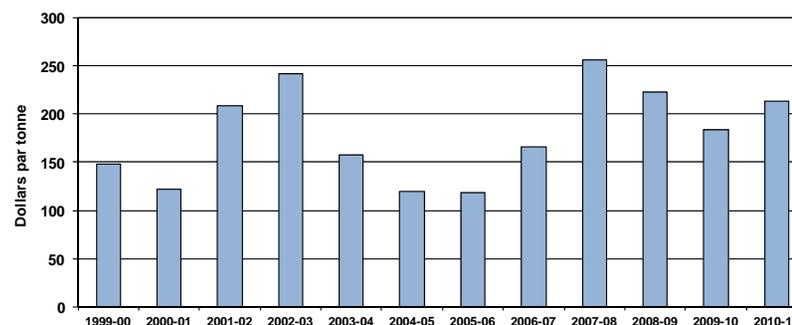
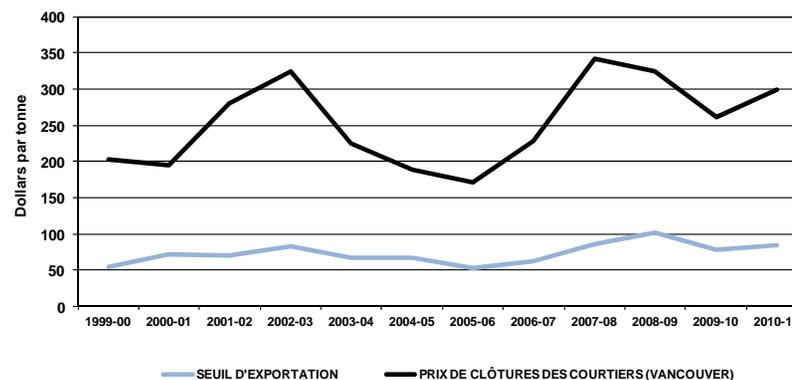


Figure 81 : Composante revenu net du producteur - Gros pois jaunes



un marché traditionnellement sensible au prix, représentait un élément essentiel de la pression supplémentaire à la baisse exercée sur les prix durant la campagne agricole 2009 à 2010, et le prix de clôture des courtiers est tombé en moyenne à 261,72 \$ la tonne.

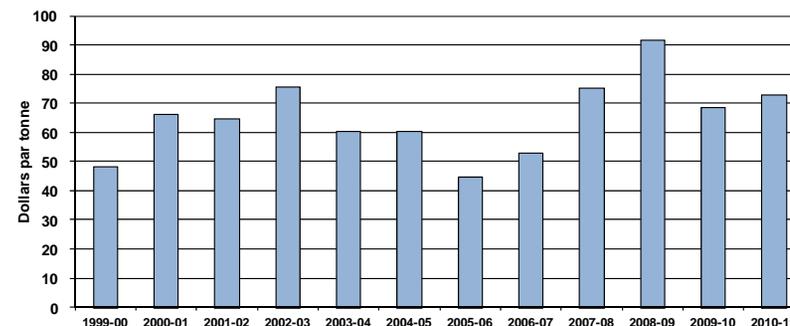
Mais les prix se sont renforcés au cours de la campagne agricole 2010 à 2011, le prix de clôture des courtiers augmentant de 14,0 % à 298,49 \$ la tonne. Cela était considérablement supérieur à la valeur de référence de 262,54 \$ la tonne enregistrée pendant l'année de base du PSG.

Seuil d'exportation

Le seuil d'exportation des gros pois jaunes a augmenté assez progressivement dans les quatre premières années du PSG, atteignant une valeur élevée de 83,19 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2002 à 2003, par rapport à une valeur de référence de 54,76 \$ la tonne pendant l'année de base. 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 a commencé à remonter. En outre, cette tendance à la hausse s'est poursuivie tout au long de la campagne agricole 2008 à 2009, le seuil d'exportation atteignant finalement le nouveau record du PSG de 101,57 \$ la tonne. Toutefois, pendant la campagne agricole 2009 à 2010 qui a suivi, il a enregistré une baisse à 78,32 \$ la tonne. La campagne agricole 2010 à 2011 a mis fin assez rapidement à ce déclin, le seuil d'exportation augmentant de 8,4 % à 84,86 \$ la tonne. Cela représentait une augmentation de 55,0 % par rapport à la valeur de l'année de base.

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

Figure 82 : Écart de prix - Gros pois jaunes



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 douze dernières années, l'écart de prix a augmenté de 51,3 %, passant à 72,96 \$ la tonne durant la campagne agricole 2010 à 2011 comparé à 48,23 \$ la tonne pendant l'année de base. Mais cette augmentation s'est aussi caractérisée par des fluctuations importantes dues à la conjoncture du marché, la fourchette de valeurs variant de 44,56 \$ la tonne pendant la campagne agricole 2005 à 2006 à 91,46 \$ la tonne pendant la campagne agricole 2008 à 2009. Ces mêmes forces ont été responsables pour le retranchement prononcé enregistré l'année suivante, ainsi que la hausse qui a suivi pendant la campagne agricole 2010 à 2011. Pourtant, ces fluctuations n'ont pas aidé à modifier sa relation avec les coûts directs, l'écart de prix ayant baissé seulement marginalement à 85,6 % de ces coûts, par rapport à 87,8 % pendant l'année de base.

Le camionnage est la deuxième composante en importance des coûts directs relatifs aux gros pois jaunes. Tout comme ailleurs, on utilise une distance de transport moyenne de 40 milles pour estimer ces coûts et on juge que ceux-ci ont atteint 9,82 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2010 à 2011. Sur une base comparative, cet élément représentait 11,5 % du total des coûts directs par rapport à 10,8 % au début du PSG. L'autre 2,7 % provenait d'un prélèvement effectué par l'association provinciale de cultivateurs de légumineuses au moment de la livraison.

Avantages financiers

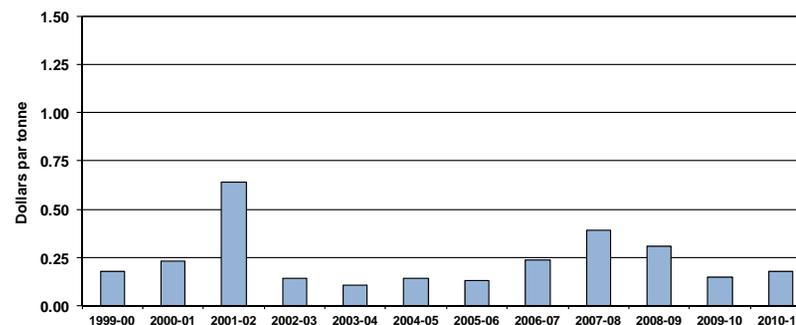
On utilise encore moins souvent les primes au camionnage pour encourager la livraison des gros pois jaunes qu'on ne le fait dans le cas du canola. Dès l'introduction du PSG, ces primes étaient en moyenne de tout juste 0,18 \$ la tonne, avec une valeur de compensation de seulement 0,3 % des coûts directs 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 2010 à 2011, ces primes n'étaient encore en moyenne que de 0,18 \$ 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 céréalières ont fourni au Surveillant un échantillon des bons de paiement au comptant émis par les responsables des silos à chacun des 43 postes définis dans les méthodes d'échantillonnage. L'intention était que ces bons représentent au moins trois pour cent des reçus émis en rapport avec les grains faisant l'objet de l'examen.⁵⁸ Dans certains cas, les sociétés céréalières ont fourni de grands échantillons.

⁵⁸ L'échantillon de bons de paiement au comptant utilisé est fondé sur trois pour cent du nombre de bons effectivement émis et ne correspond pas nécessairement à trois pour cent du volume livré. Les frais de transport moyens présentés dans les tableaux de données sont toutefois pondérés en fonction du volume.

Figure 83 : Avantages financiers - Gros pois jaunes



Les déductions sur ces bons de paiement au comptant ont ensuite été évaluées par rapport aux moyennes calculées pour les seuils d'exportation. Les valeurs obtenues à partir de cet échantillonnage ont produit des variances qui sont toutes restées à moins de 6 % des valeurs moyennes calculées par le Surveillant pour le mouvement du blé au cours de la campagne agricole 2010 à 2011. Elles variaient de 1,9 % pour l'ensilage à 5,8 % pour les primes au camionnage. À l'intérieur de cette plage se trouvaient les échantillons de variance pour le fret ferroviaire et le nettoyage, qui étaient respectivement de 3,8 % et 5,6 %.

Ces variances se conformaient à celles observées un an auparavant, bien que les variances pour le fret ferroviaire et l'ensilage étaient plus faibles et celles associées au nettoyage et aux primes au camionnage étaient plus grandes. En outre, ces variances se conforment amplement aux variances générales observées depuis le début du PSG.

Pourtant, cette analyse est principalement axée sur l'évaluation de l'exactitude des primes au camionnage dont le paiement par les sociétés céréalières a été signalé. 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 celle d'autres postes de bons de paiement au comptant.⁵⁹ 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.

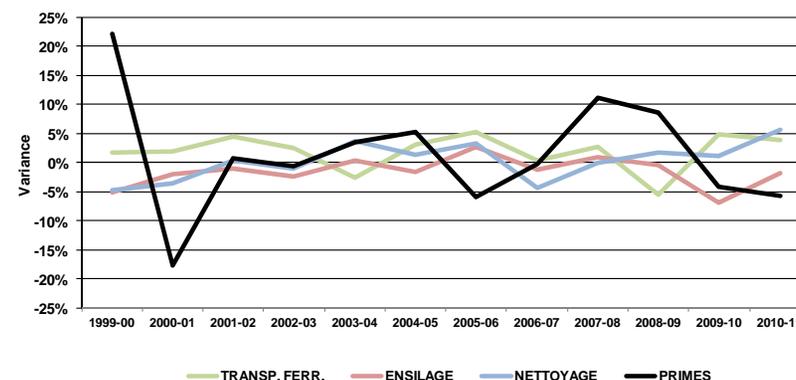
WAGONS DE PRODUCTEURS

Les chargements de wagons de 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 wagons de producteurs. Ces groupes divers vont de petits groupes de chargeant de 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.⁶⁰ Certains ont même été jusqu'à acheter des lignes secondaires sur le point d'être abandonnées par le CN ou le CP et à établir des chemins de fer d'intérêt local qui sont alors devenus partie intégrante d'opérations importantes de manutention du grain. La plupart de ces groupes de producteurs se

59 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.

60 Quelle que soit l'approche suivie, la justification économique pour le chargement des wagons de producteurs reste ancrée dans la capacité des agriculteurs d'éviter les coûts relativement plus élevés associés à la remise de leur grain à des sociétés céréalières privées pour son mouvement.

Figure 84 : Variances des bons de paiement au comptant



trouvent en Saskatchewan, mais on en trouve un certain nombre au Manitoba et 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 2010 à 2011, il n'en restait que 365 sur 709. Une grande partie de ce déclin général remonte aux fermetures effectuées par les plus grands transporteurs ferroviaires de catégorie 1, qui ont réduit le nombre de sites desservis de 61,1 %, les faisant passer de 644 à 250. Inversement, les sites exploités par les petits transporteurs ferroviaires de catégories 2 et 3 ont augmenté de 76,9 %, de 65 à 115. [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 66,5 % et de 62,3 %. Le taux de diminution en Saskatchewan a été nettement inférieur, puisque le

nombre de sites y n'a reculé que de 28,7 % au cours de la même période. Et bien que le nombre total de sites de chargement des producteurs ait fortement décliné, la réduction a aussi été quelque peu irrégulière, les fermetures les plus nombreuses s'étant produites dans les premières années du PSG. Une réduction secondaire importante est survenue au cours de la campagne agricole 2009 à 2010 après la fermeture par le CN de 53 sites, et de six de plus par d'autres transporteurs. La campagne agricole 2010 à 2011 a enregistré la fermeture de 13 sites supplémentaires de chargement de wagons de producteurs, une grande partie de cela étant de nouvel associé aux fermetures par le CN.

Expéditions par wagons de producteurs

Même en présence de la réduction du nombre de sites de chargement de wagons de producteurs, les expéditions de wagons de producteurs ont augmenté considérablement. Pendant la première décennie du PSG, le nombre de ces expéditions a presque quadruplé, passant de 3 441 wagons complets pendant l'année de base à 13 243 wagons complets pendant la campagne agricole 2008 à 2009. Évidemment, cette croissance du volume n'a pas été entièrement continue, mais plutôt lent. À la suite de la réduction de 1 045 wagons complets au cours de la campagne agricole 2009 à 2010, les chargements de wagons de producteurs ont rebondi de 6,9 % avec 13 041 wagons complets expédiés au cours de la campagne agricole 2010 à 2011.

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. Bien que ce pourcentage ait diminué quelque peu au cours des dernières années, les wagons de producteurs représentaient toujours 4,3 % de toutes les expéditions de wagons-trémies au cours de la campagne agricole 2010 à 2011. Lorsqu'elle est évaluée en fonction des mouvements de grains de la CCB seulement, la part des expéditions de wagons de producteurs augmente,

Figure 85 : Sites de chargement des wagons de producteurs

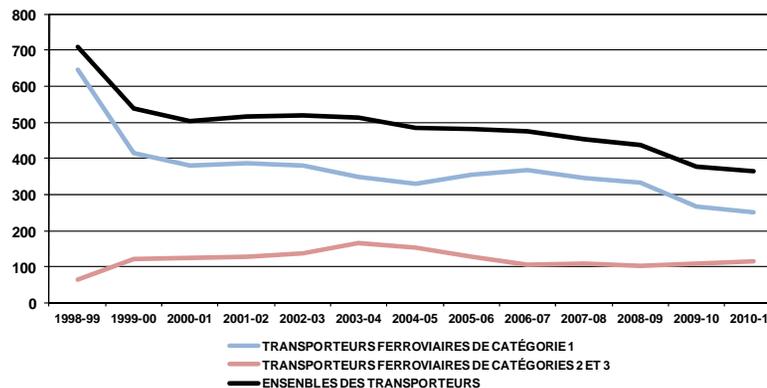
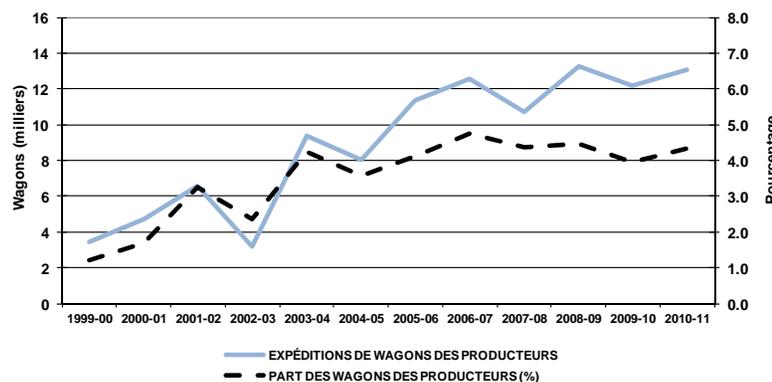


Figure 86 : Expéditions de wagons de producteurs



atteignant une valeur de 7,6 % dans l'année qui vient de se terminer, un record pour le PSG.

Malgré ce record, un grand nombre de producteurs avaient commencé à se demander si la croissance dans les chargements des wagons de producteurs pouvait durer. Plus particulièrement, ils avaient commencé à songer aux conséquences pour les chargements des wagons de producteurs face au plan du gouvernement fédéral de modifier le mandat

de la CCB. Une grande partie de cette préoccupation concernait le rôle futur de la CCB elle-même, laquelle avait toujours guidé ces mouvements et commercialisé leur grain. [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.

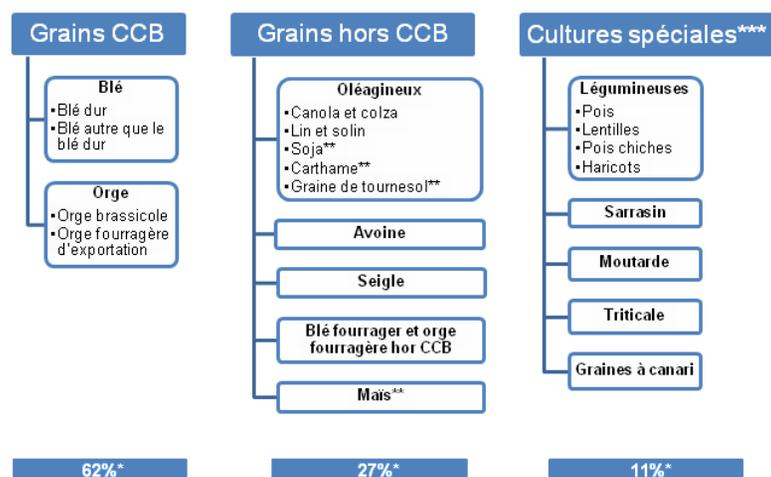
De manière plus générale, il était anticipé que ces réformes modifieraient les relations commerciales qui ont existé traditionnellement entre les principaux participants au SMTG, à savoir les producteurs, la Commission canadienne du blé, les sociétés céréalières, les compagnies de chemin de fer et les 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 céréalière dans l'Ouest canadien. En plus des principales cultures céréalières, ceci comprend également les oléagineux et les cultures spéciales.
- Série 2 - Trafic et mouvements : 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 : Les oléagineux 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 : Les légumineuses sont les plantes cultivées pour leurs graines comestibles telles que pois, lentilles, pois chiches ou haricots.

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

Annexe 3 : Calculatrice du revenu net des producteurs

De nombreux parties intéressées ont exprimé leur inquiétude en raison du rallongement des distances de camionnage nécessaires pour le mouvement du 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. Évidemment, 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.

	En cellule de stockage		Payée	
	Tonne	Boisseau	Tonne	Boisseau
Perspectives de rendement de la mise en commun par la CCB	\$201.00	\$5.47	\$211.00	\$5.74
Fret à Vancouver (ajusté)	\$43.87			
Fret à Thunder Bay (ajusté)	\$22.94			
Facteur d'ajustement du fret	\$9.82			
Fret applicable	\$32.77			
Camionnage	\$5.05			
Enslage primaire	\$12.12			
Nettoyage des impuretés	\$4.04			
Total partiel des autres coûts	\$21.21			
Primes de camionnage	(\$3.50)			
Autres Primes	(\$0.00)			
Total partiel des primes du producteur	(\$3.50)			
Seuil d'exportation total	\$50.48	\$50.48		
Revenu net du producteur	\$150.52	\$4.10	\$160.52	\$4.37

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

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. Cela 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.).

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	Gardiner Dam Terminal	Port de Thunder Bay
Agriculture et Agroalimentaire Canada	Gouvernement de la Colombie-Britannique	Port de Vancouver
Alberta Agriculture, Food and Rural Development	Les producteurs de grains du Canada	Prairie West Terminal
Alberta Infrastructure and Transportation	Great Sandhills Terminal	Prince Rupert Grain Ltd.
Alliance Grain Terminal Ltd.	Great Western Railway Ltd.	Red Coat Road and Rail Ltd.
Alliance Pulse Processors Inc.	ICE Futures Canada, Inc.	Richardson Pioneer Ltd.
Battle River Railway	Inland Terminal Association of Canada	Saskatchewan Agriculture and Food
Boundary Trail Railway Company Inc.	Keystone Agricultural Producers	Saskatchewan Highways and Transportation
Canadian Canola Growers Association	Kinder Morgan Canada	Saskatchewan Association of Rural Municipalities
Commission canadienne des grains	Lethbridge Inland Terminal Ltd.	South West Terminal
Chambre de commerce maritime du Canada	Louis Dreyfus Canada Ltd.	Statistique Canada
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et du Développement rural du Manitoba	Stewart Southern Railway
Chemin de fer Canadien Pacifique	Infrastructure et Transports du Manitoba	Transports Canada
Canadian Ports Clearance Association	Mission Terminal Inc.	Viterra Inc.
Association des armateurs canadiens	Mobil Grain Ltd.	West Central Road and Rail Ltd.
Association canadienne des cultures spéciales	Syndicat national des cultivateurs	Western Barley Growers Association
Office des transports du Canada	North West Terminal Ltd.	Western Canadian Wheat Growers Association
Commission canadienne du blé	OmniTRAX Canada, Inc.	Western Grain By-Products Storage Ltd.
Cando Contracting Ltd.	Parrish & Heimbecker Ltd.	Western Grain Elevator Association
Cargill Limited	Patterson Grain	Weyburn Inland Terminal Ltd.
CMI Terminal	Port de Churchill	Wild Rose Agricultural Producers
Fife Lake Railway Ltd.	Port de Prince Rupert	